



BURMISTRZ HALINOWA

05-074 Halinów ul. Spółdzielcza 1

tel. +48 22 783 60 20; +48 22 783 60 80; fax. +48 22 783 61 07

www.halinow.pl e-mail: halinow@halinow.pl

WGKI.6220.12.2021

Halinów, dnia 1 lutego 2022 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 3 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 2021 r., poz. 2373 z późn. zm.) oraz art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.) oraz § 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, poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Pana Normana Solonka - Pełnomocnika działającego w imieniu Burmistrza Halinowa, ul. Spółdzielcza 1, 05-074 Halinów z dnia 21 września 2021 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220414W wraz z rozbiórką istniejącego i budową nowego mostu przez rzekę Długa w ciągu drogi gminnej ul. Polnej w miejscowości Długa Kościelna i Kazimierów”, działając w imieniu Burmistrza Halinowa (Upoważnienie Nr 37.2011 Burmistrza Halinowa z dnia 01 sierpnia 2011r.)

Orzekam

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
- II. Określić warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b tj.:
 - 1) Stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.
 - 2) Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
 - 3) Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn zlokalizować co najmniej 50 m od koryta rzeki Długa oraz zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażać w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw.
 - 4) W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu. Zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia.
 - 5) W czasie realizacji przedsięwzięcia woda będzie pobierana z beczkowniczek przystosowanych do realizacji robót drogowych lub wodociągu.
 - 6) Ścieki bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych typu TOI-TOI (przewoźnych toalet lub innych).

- Zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty.
- 7) W celu ochrony wód powierzchniowych przed ich zanieczyszczeniem odpadami powstającymi w trakcie rozbiórki oraz budowy nowych obiektów inżynierskich stosować środki zapobiegawcze w postaci np. siatek zabezpieczających, podestów drewnianych czy też innych dostępnych w tym zakresie rozwiązań.
 - 8) Prace w obrębie cieków, w tym, prace rozbiórkowe prowadzić etapowo, w sposób zapewniający ciągłość przepływu wód oraz niepowodujący zwężanie jego koryta.
 - 9) Wszelkie prace prowadzić wyłącznie z brzegów cieku, należy bezwzględnie unikać wjazdu maszynami budowlanymi w obręb koryta.
 - 10) Prace dotyczące koryta cieku należy prowadzić w okresie niskich stanów wód oraz po okresie tarła ryb śródlądowych.
 - 11) Wody opadowe i roztopowe odprowadzać poprzez projektowany system kanalizacji deszczowej, drenaży lub poprzez projektowane i istniejące rowy przydrożne.
 - 12) Prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych. W przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działek inwestycyjnych.
 - 13) Roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
 - 14) Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych.
 - 15) Teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów.
 - 16) Odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
 - 17) Ograniczyć do niezbędnego minimum powierzchnie terenów przeobrażonych na każdym etapie prac.
 - 18) Bezpośrednio przed realizacji prac ziemnych (odhumusowanie, wykopy), dokonać lustracji terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk oraz dokonać analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. W przypadku gdy zastosowanie będą miały przepisy derogacyjne, należy wystąpić do właściwego organu (Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie lub Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska) z wnioskiem o wydanie decyzji zezwalającej na czynności podlegające zakazom.
 - 19) Wycinkę drzew oraz krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić w terminie od początku września do końca lutego. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w pozostałym okresie, gdy wyniki lustracji terenowej wykażą brak obecności czynnego (zasiedlonego) siedliska chronionych gatunków zwierząt w rejonie prowadzonych prac lub zgodnie z przepisami odrębnymi. Jako priorytet przyjąć zasadę umożliwienia osobnikom wyprowadzenia lęgów/ młodych.
 - 20) Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, przemarznięciem i przesuszeniem, zgodnie ze sztuką ogrodniczą. Zakazuje się składowania materiałów budowlanych w zasięgu koron drzew.
 - 21) Zabezpieczenie drzew i krzewów przewidzianych do adaptacji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą, zapewnić zachowanie obiektów w dobrym stanie i ograniczyć późniejsze straty w roślinności.

- 22) Po zakończeniu prac budowlanych teren przeznaczony pod powierzchnię biologicznie czynną obsiać mieszkanką traw właściwych siedliskowo na analizowanym terenie.

UZASADNIENIE

W dniu 21 września 2021 r. Pan Norman Solonek - Pełnomocnik działający w imieniu Burmistrza Halinowa, ul. Spółdzielcza 1, 05-074 Halinów wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220414W wraz z rozbiórką istniejącego i budową nowego mostu przez rzekę Długa w ciągu drogi gminnej ul. Polnej w miejscowości Długa Kościelna i Kazimierów”. Do wniosku dołączono wymagane przepisami prawa załączniki.

Burmistrz Halinowa na podstawie art. 61 § 1, 4 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kpa* w związku z art. 74 ust. 3 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*, obwieszczeniem z dnia 28 września 2021 r. sygn. WGKI.6220.12.2021 podał do publicznej wiadomości informację o wszczęciu postępowania administracyjnego.

Pismem z dnia 28 września 2021 r. sygn. WGKI.6220.12.2021 Burmistrz Halinowa stosownie do art. 64 ust. 1 i 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* oraz § 3 ust. 1 pkt 62 ww. Rozporządzenia zwrócił się o wydanie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenia jego zakresu dla przedmiotowego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mińsku Mazowieckim oraz do Zarządu Zlewni w Dębem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mińsku Mazowieckim opinią sanitarną z dnia 12 października 2021 r. (data wpływu: 18 października 2021 r.) sygn. ZN.9022.150.2021 uznał, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia inwestycyjnego nie jest wymagane.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem z dnia 29 października 2021 r. sygn. WOOŚ-I.4220.1630.2021.MŚ wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220414W wraz z rozbiórką istniejącego i budową nowego mostu przez rzekę Długą w ciągu drogi gminnej ul. Polnej w miejscowości Długa Kościelna i Kazimierów” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał, że istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b i c ustawy o ooś wymienionych w przedmiotowym postanowieniu.

Dnia 5 listopada 2021 r Burmistrz Halinowa zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z wnioskiem o sprostowanie oczywistej omyłki pisarskiej polegającej na błędnym wpisaniu znaku sprawy, poprzez wpisanie prawidłowego tj. WGKI.6220.12.2021.

W dniu 31 grudnia 2021 r. do Urzędu Miejskiego w Halinowie wpłynęło postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie sygn. WOOŚ-I.4220.1630.2021.MŚ.2 uwzględniające uwagi zawarte we wniosku z dnia 5 listopada 2021 r.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Dębem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 3 listopada 2021 r. (data wpływu: 10 listopada 2021 r.) sygn. WA.ZZŚ.2.435.1.226.2021.MR wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220414W wraz z rozbiórką istniejącego i budową nowego mostu przez rzekę Długą w ciągu drogi gminnej ul. Polnej w miejscowości Długa Kościelna i Kazimierów”, nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 1 lit. b ustawy ooś oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy o ooś z uwzględnieniem elementów wskazanych w treści ww. opinii.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, skali i rodzaju zamierzonego przedsięwzięcia, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, oraz wyrażonych opiniach organów współdziałających, Burmistrz Halinowa rozważył i stwierdził, że przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art 85 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*, w związku z wydaniem niniejszej decyzji, uzasadnienie decyzji winno zawierać informacje o uwarunkowaniach wymienionych w art. 63 ust.1 powyższej regulacji.

O braku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przesądziły następujące kryteria:

1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Planowane przedsięwzięcie o nazwie „Rozbudowa drogi gminnej nr 220414W wraz z rozbiórką istniejącego i budową nowego mostu przez rzekę Długą w ciągu drogi gminnej ul. Polnej w miejscowości Długa Kościelna i Kazimierów” zlokalizowane jest w miejscowości Długa Kościelna i Kazimierzów w ciągu drogi gminnej nr 220414W - ul. Polnej od skrzyżowania z ul. Kochanowskiego w Długiej Kościelnej do skrzyżowania z ul. Różaną w miejscowości Kazimierów, na terenie gminy Halinów, powiat miński, województwo mazowieckie. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o nr ew.: 161/14, 163, 164/2, 165/2, 161/2, 173/2, 162/2, 173/1, 162/1, 199/1, 366, 367/2, 229/2, 367/15, 367/3, 230, 257/4, 257/2, 258/1, 359 w Długiej Kościelnej oraz działkach o nr ew. 105, 106, 127, 104, 99/3, 149/1, 148 w Kazimierowie.

Swoim zakresem inwestycja obejmuje rozbudowę odcinka drogi o długości ok. 1515 m wraz z rozbiórką istniejącego mostu przez rzekę Długą w ciągu drogi gminnej (ul. Polnej) i budowie w jego miejscu nowego obiektu oraz z budową / przebudową / zabezpieczeniem infrastruktury towarzyszącej.

Łączna powierzchnia działek objętych planowanym przedsięwzięciem wynosi około:

- 105 645 m²

Łączna powierzchnia terenu zajętego pod inwestycję wynosi około:

- 19 090 m²

Łączna powierzchnia jezdni zajmie około:

- 9 100 m²

Powierzchnia obiektu mostowego wyniesie około:

- 215m²

Dotychczas droga posiadająca nawierzchnię bitumiczną wykorzystywana była zgodnie z jej przeznaczeniem. Przejazd ze względu na nierówności i jakość nawierzchni jest utrudniony, powoduje zwiększenie czasu przejazdu, zwiększenie zużycia paliwa, a co za tym idzie większą ilości emitowanych do atmosfery spalin, zwiększenie szybkości zużycia układów amortyzujących w samochodach. Most również był wykorzystywany zgodnie z jego przeznaczeniem. Jego zły stan techniczny oraz brak odpowiedniego wyposażenia w postaci chodników i barier ochronnych powoduje zagrożenie bezpieczeństwa pieszych i kierujących pojazdami.

W sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji znajduje się zabudowa jednorodzinna i pola uprawne.

Stan istniejący - most na rzece Długa: istniejący obiekt jest mostem drogowym, jednoprzęsłowym swobodnie podpartym przeprowadzający ruch nad rzeką Długa. Długość całkowita obiektu wynosi około 18,00 m, szerokość około 8,00 m. Ustrój nośny istniejącego obiektu stanowią stalowe belki dwuteowe. Na belkach stalowych ułożony jest pokład drewniany, na którym wykonana jest nawierzchnia asfaltowa. Po obu stronach jezdni wykonane są wyniesione chodniki o konstrukcji drewnianej oraz balustrady stalowe. Ustrój nośny spoczywa na masywnych żelbetowych przyczółkach. Odwodnienie obiektu realizowane jest powierzchniowo. Stożki obiektu są nieumocnione. Brak jest ścieków skarpowych i schodów do obsługi obiektu. Skarpy porośnięte są nieuporządkowaną roślinnością.

Stan istniejący - Droga gminna nr 220414W (dojazdy do obiektu): szerokość jezdni wynosi około 5,50 m, droga ma nawierzchnię bitumiczną. Po obu stronach jezdni znajdują się pobocza gruntowe o zmiennej szerokości około 0,9 m. Nawierzchnia na dojazdach jest odwadniana powierzchniowo z odprowadzeniem wody do przydrożnych rowów lub na sąsiadujący teren. W miejscu planowanych robót występuje napowietrzna linia energetyczna, linia teletechniczna, wodociąg, słupy oświetleniowe, gazociąg oraz kanalizacja sanitarna.

Stan projektowany – obiekt mostowy na rzece Długa: projektowany obiekt będzie mostem jednoprzęsłowym o konstrukcji żelbetowej ramowej. Długość całkowita projektowanego mostu będzie wynosiła około 18,00 m, a szerokość około 11,90 m. Na moście wykonana zostanie jezdnia o szerokości min. 5,50 m i ścieżka pieszo - rowerowa o szerokości min. 3,0 m. Na obiekcie wykonane zostaną urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci barieroporeczy i balustrad. Stożki umocnione będą kamieniem polnym, a w stanie stateczności utrzymywać je będą żelbetowe fundamenty oporowe. Przestrzeń podmostowa zostanie oczyszczona, a koryto rzeki odmulone i umocnione. Odwodnienie mostu odbywać się będzie powierzchniowo do systemu odwodnienia drogi. Koryto rzeki zostanie umocnione na długości około 15 m po stronie DW i około 25 m po stronie GW oraz pod obiektem. Umocnienie dna wykonane zostanie w formie narzutu kamiennego, a skarpy zostaną umocnione materacami gabionowymi. Umocnienia koryta rzeki zostaną zabezpieczone palisadą z kołków faszynowych. Inwestycja w części znajduje się na terenach zagrożenia powodziowego. Światło projektowanego mostu przyjęto na podstawie obliczeń hydrauliczno-hydrologicznych, a rzędna spodu konstrukcji mostu usytuowana zostanie powyżej rzędnej wysokiej wody zawartej na mapach zagrożenia powodziowego „Halinów N-34-139-B-c-2”. Projektowany zakres robót nie będzie miał negatywnego wpływu na przepływ wielkiej wody miarodajnej.

Stan projektowany - Droga gminna nr 220414W: rozbudowa obejmie odcinek drogi o długości około 1515 m. Na odcinku objętym opracowaniem wykonana zostanie nawierzchnia z betonu asfaltowego o szerokości min. 5,5 m. Wykonana zostanie przebudowa skrzyżowań i zjazdów na działki sąsiednie na nawierzchnię z kostki brukowej lub betonu asfaltowego. Wzdłuż jezdni wykonane zostaną pobocza z kruszywa o szerokości min. 1,0 m. Dla zapewnienia komunikacji pieszych i rowerzystów projektuje się wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych o szerokościach: min. 3,0 m bezpośrednio przy jezdni, min. 2,5 m dla ścieżek odsuniętych od jezdni oraz chodniki o szerokości min. 2,0 m. Woda z drogi będzie odprowadzana poprzez

projektowany system kanalizacji deszczowej lub drenaży lub poprzez projektowane i istniejące rowy przydrożne.

Projektowana rozbudowa nie spowoduje zmiany dotychczasowej klasy technicznej drogi gminnej. Zatem zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska wody opadowe lub roztopowe pochodzące z drogi tej klasy mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania. Na podstawie w/w przepisów odstąpiono od wykonywania separatorów oczyszczających.

Granice pasa drogowego zostaną zmienione na mocy procedury ZRID. Tereny poza utwardzeniami zostaną zahumusowane i obsiane trawą. Ewentualne kolizje z istniejącymi urządzeniami obcymi zostaną przebudowane lub zabezpieczone.

Wykonana zostanie wycinka drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Prowadzone prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów obejmować będą działki o nr ew. 163, 199/1, 367/3, 366, 257/2 w Długiej Kościelnej oraz działki o nr ew. 105, 106, 148 w Kazimierowie.

Projektuje się odmulenie, oczyszczenie i umocnienie koryta rzeki. W wyniku odmulenia projektowany poziom dna rzeki zostanie obniżony w stosunku do stanu istniejącego o ok. 15 cm. Koryto rzeki zostanie umocnione na długości około 25 m w stronę GW i około 15 m w stronę DW oraz pod obiektem. Umocnienie dna wykonane zostanie w formie narzutu kamiennego a skarpy zostaną umocnione materacami gabionowymi. Umocnienia na końcach oraz u podnóży skarp zostaną zabezpieczone palisadą z kołków faszynowych. Dno zostanie uregulowane a umocnione skarpy ukształtowane z pochyleniem około 1:1,5.

W ramach prac projektuje się również wykonanie na odcinku objętym opracowaniem kanału technologicznego oraz przebudowę istniejących przepustów.

Przewiduje się, że obiekt na czas robót będzie zamknięty dla ruchu. Ruch drogowy podczas robót będzie prowadzony tymczasowym objazdem po istniejących drogach publicznych, a pieszy kładką obok istniejącego mostu.

Projektowana inwestycja ma na celu dostosowanie parametrów technicznych do obowiązujących normatywów drogowych, zapewnienie trwałości konstrukcji oraz bezpieczeństwa użytkowników, a także pozytywne wpłynięcie na otaczające środowisko.

Wszystkie materiały przewidziane do wbudowania będą posiadały Aprobata Techniczne IBDiM lub certyfikaty zgodności z Polską Normą, a tym samym będą dopuszczone do stosowania przez Państwowy Instytut Higieny.

Analizowane przedsięwzięcie będzie realizowane w miejscu istniejącej drogi i obiektu mostowego, będącego częścią układu komunikacyjnego regionu. Zrealizowanie inwestycji poprawi warunki komunikacji przyległego terenu. Realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu oraz zapewni trwałość konstrukcji na wiele kolejnych lat. Podniesie poziom bezpieczeństwa użytkowników oraz powstrzyma zanieczyszczanie środowiska naturalnego spowodowanego korozją elementów betonowych obiektów mostowych. Realizacja inwestycji podniesie walory estetyczne terenu i spowoduje zmniejszenie emisji hałasu. Poruszanie się pojazdów po nawierzchni będącej w dobrym stanie technicznym spowoduje zmniejszenie zużycia paliwa, co z kolei przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych do powietrza atmosferycznego szkodliwych dla środowiska tlenków CO i NOX. Poprawie ulegnie sposób odprowadzania wód opadowych co wpłynie pozytywnie na stan środowiska.

W wyniku realizacji inwestycji nie przewiduje się nagłego wzrostu liczby samochodów poruszających się po moście i drodze.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia

w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Na obszarze realizacji przedsięwzięcia oraz na obszarze oddziaływania przedsięwzięcia brak jest przedsięwzięć zrealizowanych oraz realizowanych, które mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

c) *różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:*

W fazie realizacji przedsięwzięcia wszystkie wykorzystane surowce, materiały, energia, woda potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych. Ilość wszystkich materiałów i mediów uzależniona będzie od czasu wykonania robót przez Wykonawcę prac budowlanych.

Przewidywana ilość wybranych materiałów wykorzystanych do budowy mostu i drogi:

- beton asfaltowy – ok. 2930 Mg
- kruszywo łamane – ok. 8280 Mg
- kostka brukowa – ok. 4530m²
- beton konstrukcyjny – ok. 250 m³ (ok. 622Mg)
- stal zbrojeniowa – ok. 39 Mg

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej – systemem liniowym. Maszyny/sprzęt przewidziany do realizacji robót drogowych posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Natomiast asfalt i cement z wytwórni mas bitumicznych, zakładów petrochemicznych i z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami lub pobierana z wodociągu.

Roboty mostowe będą miały charakter robót punktowych i będą wykonywane przy pomocy sprzętu zmechanizowanego. Maszyny/sprzęt przewidziany do realizacji robót mostowych posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego.

Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Mieszanka betonowa będzie dowożona z betoniarni. Stal zbrojeniowa, elementy barier i barieroporęczy, betonowe elementy prefabrykowane będą dostarczane z wytwórni, spoza terenu budowy. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami lub pobierana z wodociągu.

Z uwagi na niewielki zakres robót oraz małe natężenie ruchu na drodze nie przewiduje się, aby ilość zanieczyszczeń przekroczyła 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. W związku z tym nie projektuje się urządzeń służących podczyszczaniu wód opadowych i roztopowych.

W fazie eksploatacji wystąpi niewielkie zapotrzebowanie na substancję (piasek i sól) do zimowego utrzymania dróg.

d) *emisji i występowania innych uciążliwości:*

Zanieczyszczenia do powietrza atmosferycznego, zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w wyniku funkcjonowania analizowanego układu drogowego będą emitowane w sposób nieorganizowany. Zanieczyszczenia te będą powstawały w okresie inwestycyjnym w wyniku pracy maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie budowlanym oraz w okresie eksploatacji podczas ruchu pojazdów mechanicznych (spalanie paliwa w silnikach).

Przyjęte zostało, że w okresie realizacji inwestycji maksymalne stężenia zanieczyszczeń emitowanych z silników maszyn i urządzeń pracujących na analizowanym terenie w czasie trwania inwestycji będą nie większe od dopuszczalnych stężeń tych zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 26.01.2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87 z 2010 r.).

Maksymalne stężenia zanieczyszczeń emitowanych z silników pojazdów poruszających się po analizowanym terenie w okresie eksploatacji będą nie większe od dopuszczalnych stężeń

zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 26.01.2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87 z 2010 r.).

Działania producentów samochodów w zakresie zaostreżenia norm dopuszczających emisje tlenków węgla i azotu do atmosfery spowodują, że sytuacja w tym zakresie nie powinna ulec pogorszeniu.

Źródłem emisji hałasu na odcinku trasy będzie ruch samochodowy, a w wyniku podniesienia parametrów technicznych nawierzchni emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu.

Emisja zanieczyszczeń będzie występowała tylko w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Ich źródłem będzie spalany olej napędowy w silnikach samochodów pracujących na placu budowy. Będzie to emisja pyłów, CO, NO₂, SO₂, węglowodorów alifatycznych. Emisja ta będzie, punktowa i okresowa. Istotnym czynnikiem wpływającym na rozkład zanieczyszczeń będą warunki pogodowe. Przyjęto, że przy realizacji inwestycji pracowało będzie przy budowie jednocześnie nie więcej niż 8 pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

Średnie zużycie paliwa dla jednostek samochodowych wynosi 0,13 kg/min (ok. 10 dm³/godzinę).

Stężenie NO₂ na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times \frac{25}{100} = 1,700 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} << D_1 = 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Stężenie SO₂ na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times \frac{1,5}{100} = 0,102 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} << D_1 = 350 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Stężenie CO na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times \frac{52,5}{100} = 3,570 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} << D_1 = 30000 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Stężenie pyłu zawieszonego PM₁₀ na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times \frac{9,3}{100} = 0,632 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} << D_1 = 280 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Stężenie węglowodorów alifatycznych na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times \frac{5,3}{100} = 0,360 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} << D_1 = 3000 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Oddziaływania w tym zakresie nie będą wykraczać poza granice terenu inwestycji.

Przyjmuje się, że w czasie eksploatacji średni ruch jednostek samochodowych wynosił będzie poniżej ilości podanej powyżej, przez co będzie jeszcze mniejsza ilość emitowanych zanieczyszczeń. W celu zmniejszenia zanieczyszczeń:

- transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do tego przystosowanymi, skrzynie ładunków przykrywane będą plandekami,
- materiałów sypkie magazynowane będą w miejscach osłoniętych przed wiatrem,
- ograniczona zostanie prędkość ruchu pojazdów w rejonie budowy,
- zapewnione zostaną efektywne dojazdy na teren budowy.

Zjawiskiem niepożądanym, ściśle jednak związanym z ruchem pojazdów samochodowych jest hałas drogowy. W myśl obowiązujących przepisów prawnych dopuszczalne wartości poziomu hałasu ściśle zależą od charakteru terenu i są związane ze stałym przebywaniem ludzi na tych terenach. Na podstawie zapisów Obwieszczenia Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w Środowisku* (Dz. U. 2014 poz. 112) dla terenu lokalizacji zabudowy zagrodowej (występującej przy omawianej inwestycji) dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

- pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - 65 dB(A)
- pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom - 56 dB(A)

Poza terenami zabudowy mieszkaniowej i innymi przeznaczonymi na stały pobyt ludzi obowiązujące przepisy nie nakładają ograniczeń dotyczących emisji hałasu.

W okresie prowadzenia robót wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn i pojazdów transportowych. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego.

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji przebudowanej drogi będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przejazdem samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Stopniem uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcja natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu.

W celu minimalnej uciążliwości hałasu:

- do użytku zostanie wykorzystany wyłącznie sprzęt technicznie sprawny;
- silniki sprzętu nieużywanego wyłączane będą w celu ograniczenia emisji hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza.

W czasie eksploatacji drogi hałas oraz ilość drgań będą mniejsze niż obecnie z uwagi na równość nawierzchni drogi.

Klimat akustyczny w rejonie omawianego przedsięwzięcia kształtuje przede wszystkim ruch na drodze oraz okresowe prace rolnicze. Podczas budowy nastąpi zwiększenie emisji hałasu na omawianym terenie. Będzie to związane z pracą samochodów i maszyn budowlanych. Po zakończeniu realizacji, planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na stan klimatu akustycznego wokół pasa drogowego. Normy dopuszczalnego hałasu zostaną zachowane.

W związku z projektowanym przedsięwzięciem powstawać będą ścieki w okresie inwestycyjnym - ścieki sanitarno-socjalne powstające w wyniku zabiegów higieniczno-sanitarnych pracowników zatrudnionych przy budowie (barakowóz i TOI-TOI). Ścieki te będą okresowo wywożone do oczyszczalni ścieków przez firmę posiadającą koncesję na wywóz ciekłych odpadów. W okresie eksploatacyjnym ścieki w postaci wód opadowych będą odprowadzane w zakresie działek drogowych. Zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w okresie eksploatacyjnym nie będą powstawały ścieki technologiczne.

Realizacja inwestycji nie przyczyni się do pogłębienia zmian klimatu. Inwestycja nie spowoduje większych emisji gazów cieplarnianych CO₂, N₂O czy CH₄. Nie spowoduje też zmiany sposobu użytkowania gruntów. W czasie realizacji inwestycji może wystąpić krótkotrwały wzrost emisji gazów, jednakże nie zostaną przekroczone normy.

Pośrednim wzrostem emisji gazów cieplarnianych może być wzrost zapotrzebowania na energię (np. do samochodów). Nie przewiduje się zwiększenia emisji w wyniku eksploatacji, gdyż prognozowane natężenie ruchu po przebudowie nie ulegnie zmianie i kształtować się będzie na dotychczasowym poziomie. W czasie realizacji inwestycji może wystąpić krótkotrwały wzrost emisji gazów, jednakże nie zostaną przekroczone normy. Prace należy prowadzić możliwe w jak najkrótszym czasie, co spowoduje mniejszą ingerencję w środowisko.

Nie przewiduje się zmiany sposobu użytkowania gruntów przez co nie ma możliwości utraty siedlisk zapewniających sekwestrację CO₂.

Wykonanie nowej nawierzchni jezdni z masy bitumicznej o wyższych parametrach technicznych skutkować będzie krótszym czasem przejazdu po analizowanym odcinku i mniejszą emisją gazów cieplarnianych (mniejsze zużycie energii), co można uznać za łagodzenie zmian klimatu. Działaniami łagodzącymi klimat mogą być również: korzystanie z energooszczędnych maszyn, odpowiednie organizowanie transportu (jak najmniejsza ilość przemieszczeń).

Inwestycja w czasie realizacji nie ma wpływu na zmiany klimatu (fale upałów, susze, powodzie, burze, osuwiska, podnoszenie się poziomów mórz, fale chłodu, zamarzaniem i odmarzaniem). W celu adaptacji inwestycji do zmian klimatu należy ograniczać zużycie wody, stosować ognioodporne materiały budowlane.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Ze względu na stosowanie na etapie budowy odpowiednich zasad BHP, procedur bezpieczeństwa oraz prowadzenie prac zgodnie z obowiązującym prawem, jak również stosowaniem odpowiednich materiałów i sprzętu spełniającego wymagania techniczne prawdopodobieństwo wystąpienie zdarzenia będącego katastrofą budowlaną należy uznać za pomijalne

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:

Największy udział odpadów wytworzonych w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą miały te z grupy 17 katalogu odpadów - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych), w tym - odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, gruz, płyty, ceramika), odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów - przewidywana ilość około 135 Mg; odpady z remontów i przebudowy dróg - przewidywana ilość około 4 560 Mg, odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali, żelazo i stal - przewidywana ilość około 9 Mg; gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębiania), gleba i ziemia, w tym kamienie - przewidywana ilość około 2 600 m³. Wytwarzane będą również odpady z grupy 15 katalogu odpadów - odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nie ujęte w innych grupach, odpady opakowaniowe (włącznie z selektywnie gromadzonymi komunalnymi odpadami opakowaniowymi), opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych, opakowania z drewna, opakowania z metali, opakowania ze szkła.

Powstałe odpady w fazie realizacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania. Elementy metalowe pochodzące z rozbiórki będą odwiezione do składowiska złomu. Odpady budowlane pochodzące z rozbiórki będą odwiezione na składowisko odpadów. Palety drewniane będą zagospodarowane we własnym zakresie przez dostawcę materiałów brukarskich oraz ponownie wykorzystane. Opakowania papierowe i szklane oraz z tworzyw sztucznych będą selektywnie zbierane w miejscu ich powstawania, segregowane i przekazane specjalistycznej firmie zajmującej się zbiórką odpadów. Ewentualne odpady komunalne powstające w okresie inwestycyjnym będą wywożone przez firmę posiadającą koncesję na wywóz odpadów komunalnych. Odpady z remontu i przebudowy dróg oraz odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów zostaną przekazane Inwestorowi (transport samochodami samowyladowczymi) celem przekruszenia i ponownego wykorzystania np. do utwardzania nawierzchni. Gleba i ziemia, w tym kamienie (inne niż wymienione w 17 05 03 – kod odpadu) zostaną wykorzystane na budowie celem wykonania nasypów pod pobocza (przemieszczanie mas ziemnych).

Odpady powstające przy robotach rozbiórkowych, takie jak gruz betonowy, destrukty, nadające się do powtórnego wykorzystania zostaną odwiezione na składowisko wskazane przez Inwestora. Elementy metalowe pochodzące z rozbiórki nienadające się do ponownego wykorzystania zostaną odwiezione do składowiska złomu. Odpady budowlane pochodzące z rozbiórki, nienadające się do ponownego wykorzystania zostaną odwiezione na składowisko odpadów. Opakowania pozostałe po ewentualnym zużyciu farb i żywic zostaną utylizowane w zakładach utylizacji posiadających odpowiednie uprawnienia. Wszystkie prefabrykowane, gotowe elementy stalowe przewidziane do wbudowania zostaną zabezpieczone antykorozyjnie w wytwórni u producenta takie jak: bariery i barieroporcze.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikające z emisji:

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało negatywnie na ludzi, zwierzęta, rośliny, powierzchnię ziemi, klimat, dobra materialne, dobra kultury krajobrazu, ponieważ jak

wskazała przeprowadzona przez inwestora analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu oraz analiza akustyczna, normy jakości środowiska zostaną zachowane.

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 - uwzględniające:

a) *obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:*

Nie występują.

b) *obszary wybrzeży i środowisko morskie:*

Nie występują.

c) *obszary górskie lub leśne:*

Nie występują.

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

Nie występują.

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

Nie występują. Najbliższe położone obszary Natura 2000 znajdują się w odległości: ok. 8,8 km - specjalny obszar ochrony siedlisk Poligon Rembertów PLH140034 oraz ok. 10,6 km - specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Środkowego Świdra PLH140025.

f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:*

Nie występują.

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

Nie występują.

h) *gęstość zaludnienia:*

W związku z widocznym, dynamicznym rozwojem budownictwa jednorodzinnego na terenach, na których realizowane będzie przedsięwzięcie oraz na które oddziaływać może przedsięwzięcie, niemożliwe jest wskazanie dokładnej ilości osób zamieszkujących.

i) *obszary przylegające do jezior:*

Nie występują.

j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:*

Nie występują.

k) *wody i obowiązuje dla nich cele środowiskowe:*

Planowana inwestycja położona jest w obszarze dwóch Głównych Zbiorników Wód Podziemnych: nieudokumentowanego nr 2151 – Subniecka warszawska (część centralna) i nieudokumentowanego nr 215 – Subniecka. Jest to obszar jednolitych części wód powierzchniowych, zwany dalej JCWP, w regionie wodnym Środkowej Wisły. Teren inwestycyjny zlokalizowany jest w granicach JCWP o kodzie RW20001726718496 i nazwie „Długa od źródeł do Kanału Megenta”. Stan ogólny wód JCWP określono jako zły, wynikający ze stanu ekologicznego określonego jako umiarkowany, przy czym stan chemiczny określony jako dobry. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze środkowej Wisły, planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie jednolitych części wód podziemnych, zwanych dalej JCWPd o kodzie PLGW200054. Aktualnie JCWPd posiada dobry stan ogólny, chemiczny i ilościowy, a osiągnięcie celów środowiskowych nie jest zagrożone. Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia Dyrektor Zarządu Zlewni w Dębem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie stwierdził, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych

części wód, w tym będzie odbywać się w sposób zapewniający przestrzeganie przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

Zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych odbywać się będzie z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). Składowanie substancji mogących skażać górną część warstw geologicznych oddzielone będzie materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych urządzeniach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne.

3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 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, wynikające z:

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

Zasięg oddziaływania ograniczony będzie do bezpośredniego sąsiedztwa. Oddziaływanie będzie miało zasięg lokalny i ograniczy się do terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Droga gminna nr 220414W nie zalicza się do transeuropejskiej sieci drogowej. Planowana inwestycja nie oddziałuje transgranicznie na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności.

d) oraz e) prawdopodobieństwa oddziaływania oraz czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania na etapie realizacji inwestycji będą krótkotrwale i odwracalne. Oddziaływania na etapie eksploatacji nie powinny spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Biorąc pod uwagę zakładany zakres i skalę przedsięwzięcia, planowane środki minimalizujące oddziaływania, a także sposób realizacji etapu budowy i eksploatacji inwestycji brak jest możliwości negatywnego oddziaływania.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Brak jest powiązań z innymi przedsięwzięciami. Na terenie planowanej inwestycji nie planuje się realizacji innych przedsięwzięć.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Inwestycja zlokalizowana jest w terenie przekształconym urbanistycznie i przebiega po istniejącym śladzie drogi i mostu, przez co nie wpłynie na pogorszenie warunków w stosunku do stanu istniejącego. Ze względu na zastosowanie znanych i powszechnie stosowanych technologii oraz nowoczesnych materiałów, przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa,

zmniejszenia hałasu i zanieczyszczeń, które obecnie przedostają się do środowiska z ulegającego korozji i degradacji obiektu mostowego. Pracę nie wpłyną na zmniejszenie areалу ptasich siedlisk, spadek ich liczebności czy też przerwanie szlaków migracyjnych.

Obiekt na czas robót będzie zamknięty dla ruchu. Ruch drogowy podczas robót będzie prowadzony tymczasowym objazdem po istniejących drogach publicznych, a pieszy tymczasową kładką zlokalizowaną w sąsiedztwie obiektu.

Organizacja zaplecza budowy w tym m. in. miejsc postojowych pojazdów i maszyn budowlanych, miejsc gromadzenia materiałów budowlanych, olejów i paliw oraz odpadów, a także określenie na etapie realizacji inwestycji środków minimalizujących te oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, zależne będzie od Wykonawcy robót, jego parku maszynowo-sprzętowego, jak również sposobu, w jaki będzie organizował zaplecze budowy. Za organizację placu budowy i zaplecza zgodnie z Prawem Budowlanym odpowiada Kierownik Budowy, który powyższe uzgadnia z Inwestorem i Inspektorem Nadzoru. Domyślnie, z uwagi na małą odległość do zabudowań, krótki okres realizacji robót zaplecze budowy zostanie usytuowane w obrębie istniejących zabudowań na prywatnym ogrodzonym terenie. Nie przewiduje się lokalizowania na przedmiotowym obszarze, jak również w jego sąsiedztwie stacjonarnych wytwórni budowlanych. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane poza strefą zasięgu wielkich wód powodziowych.

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej. Maszyny (sprzęt przewidziany do realizacji robót) posiada własne środki napędowe i nie wymaga zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Asfalt, beton i cement z wytwórni mas bitumicznych, betoniarni, zakładów petrochemicznych i z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami lub pobierana z wodociągu. Jedynie niewielkie ilości energii elektrycznej będą potrzebne do oświetlenia – ze względów bezpieczeństwa miejsc robót w porze nocnej oraz do zasilania zaplecza budowy.

Nie zaprojektowano żadnych dodatkowych rozwiązań chroniących środowisko w kontekście wpływu na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza rzeki Wisły ustanowionym uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M. P. z 2011 r. Nr 49 poz. 549), z uwzględnieniem usytuowania przedsięwzięcia względem zlewni i jednolitych części wód. W opinii Projektanta nie ma takiej potrzeby ze względu na to, że zakres prac jest niewielki i nie będzie oddziałował na płynące wody rzeki, a założone technologie prac są powszechnie stosowane w budownictwie mostowym.

Dla zabezpieczenia środowiska wodnego rzeki Wykonawca przedstawi do akceptacji Inwestorowi i Inspektorowi Nadzoru projekt technologiczny wykonania robót, z uwzględnieniem zapewnienia ciągłości przepływu wód i zabezpieczenia ich przed zanieczyszczeniami, które mogłyby dostać się do cieku podczas prowadzenia robót, np. podczas prowadzenia robót rozbiórkowych. Sposób i termin wykonania robót będą zależne od technologii wybranej przez Wykonawcę robót.

Działając na podstawie art. 10 § 1 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, organ podał do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie nr WGKI.6220.12.2021 z dnia 10 stycznia 2022 r., informację o możliwości zapoznania się z aktami sprawy w tym z opiniami Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mińsku Mazowieckim, Dyrektora Zarządu Zlewni w Dębem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Do zebranego materiału dowodowego nie wniesiono uwag ani zastrzeżeń.

Niniejsza decyzja nie zwalnia Inwestora/Wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

Mając powyższe na uwadze, postanowiono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Siedlcach, ul. Piłsudskiego 38, 08-110 Siedlce, w terminie 14 dni od dnia otrzymania decyzji, za pośrednictwem organu wydającego decyzję.

Ponadto informuję, że zgodnie z art. 127a § 1 Kpa „W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję”, a w przypadku skorzystania z tego uprawnienia stosownie do § 2 niniejszego artykułu „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”.



z up. Burmistrza
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Adam Sekmistrz

Załączniki do niniejszej decyzji:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. P. Norman Solonek – Pełnomocnik Wnioskodawcy
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

4. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mińsku Mazowiecki
6. Dyrektor Zarządu Zlewni w Dębem Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie

Opracowała:

Maria Mroczek - Inspektor ds. ochrony środowiska
tel. 22 783 60 20 wew. 144

Załącznik nr 1 do decyzji Burmistrza Halinowa z dnia 1 lutego 2022 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie o nazwie „Rozbudowa drogi gminnej nr 220414W wraz z rozbiórką istniejącego i budową nowego mostu przez rzekę Długą w ciągu drogi gminnej ul. Polnej w miejscowości Długa Kościelna i Kazimierów” zlokalizowane jest w miejscowości Długa Kościelna i Kazimierzów w ciągu drogi gminnej nr 220414W - ul. Polnej od skrzyżowania z ul. Kochanowskiego w Długiej Kościelnej do skrzyżowania z ul. Różaną w miejscowości Kazimierów, na terenie gminy Halinów, powiat miński, województwo mazowieckie. Inwestycja realizowana będzie na działkach o nr ew.: 161/14, 163, 164/2, 165/2, 161/2, 173/2, 162/2, 173/1, 162/1, 199/1, 366, 367/2, 229/2, 367/15, 367/3, 230, 257/4, 257/2, 258/1, 359 w Długiej Kościelnej oraz działkach o nr ew. 105, 106, 127, 104, 99/3, 149/1, 148 w Kazimierowie.

Swoim zakresem inwestycja obejmuje rozbudowę odcinka drogi o długości ok. 1515 m wraz z rozbiórką istniejącego mostu przez rzekę Długą w ciągu drogi gminnej (ul. Polnej) i budowie w jego miejscu nowego obiektu oraz z budową / przebudową / zabezpieczeniem infrastruktury towarzyszącej.

