

Klembów, 23 lipca 2026 r.

Obwieszczenie

Wójt Gminy Klembów działając na podstawie art. 33 ust. 1 oraz 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 (Dz.U. z 2026 r. poz. 670) w związku z art. 10 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691) zwanej dalej Kpa

zawiadamia,

że zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **"Przebudowa ulic Wiśniowej i Olszowej wraz z budową kanalizacji deszczowej w msc. Pasek, Gmina Klembów"**

Na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego strony mają prawo zapoznać się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją w każdym stadium postępowania. Dokonać tego mogą w siedzibie Urzędu Gminy w Klembowie, ul. Gen. Fr. Żymirskiego 38, pok. nr 5, od poniedziałku do piątku, w godzinach pracy urzędu.

Jednocześnie na podstawie art. 106 § 2 Kpa zawiadamiam, że:

- stosownie do art. 64 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 ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2026 r. poz. 670) ,zwanej dalej ustawą ooś) tutejszy organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz – w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku – o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko;
- stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś tutejszy organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wołominie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz – w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku – o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko;
- stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś tutejszy organ wystąpił do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Dębem o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz – w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku – o uzgodnienie w drodze postanowienia, o którym mowa w art. 64 ust. 1c ustawy ooś.

Ponieważ liczba stron niniejszego postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, niniejsze zawiadomienie – obwieszczenie zostaje podane do wiadomości przez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Klembów oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Klembowie.

Zgodnie z art. 49 Kpa zawiadomienie uznaje się za doręczone po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia niniejszego zawiadomienia-obwieszczenia.

Wójt Gminy Klembów
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa.
2. a/a.

Wywieszono dnia.....

Zdjęto dnia.....

Wnioskodawca:
Wójt Gminy Klembów
ul. Gen. F. Żymirskiego 38
05-205 Klembów

Pełnomocnik:
Michał Łazowski
ul. Kamińskiego 16/2
05-092 Łomianki Dolne

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA
DO WNIOSKU O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

zgodnie z art. 62a ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji
o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na
środowisko (t. j.: Dz.U. 2026 poz. 670 t.j.)

Załącznik nr 1

do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie
znacząco oddziaływać na środowisko pn.:

**"Przebudowa ulic Wiśniowej i Olszowej wraz z budową kanalizacji deszczowej w
msc. Pasek, Gmina Klembów"**

SPIS TREŚCI:

1. RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	3
• charakterystyka całego przedsięwzięcia.....	3
• podstawowe wielkości/ parametry/skala przedsięwzięcia.....	4
• sposób odwodnienia drogi po jej przebudowie	4
• usytuowanie, dane dotyczące działek ewidencyjnych, na których realizowane będzie przedsięwzięcie	5
• 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:.....	5
2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIE NIERUCHOMOŚCI SZATĄ ROŚLINNĄ..	7
3. RODZAJ TECHNOLOGII	8
4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA	9
5. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII.....	9
6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	10
1. Rozwiązania chroniące klimat akustyczny:	10
2. Rozwiązania chroniące powierzchnię ziemi oraz glebę:.....	10
3. Rozwiązania chroniące wody powierzchniowe i podziemne:.....	11
5. Rozwiązania chroniące powietrze atmosferyczne:.....	11
6. Działania zabezpieczające chronione gatunki roślin i zwierząt	12
7. Rozwiązania chroniące środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem:	12
7. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO	13
8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	14
9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŹNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY ORAZ KORYTARZE EKOLOGICZNE, ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA	14
10. WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ	14
11. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA LUB KTÓRYCH ODDZIAŁYWANIA MIESZCZĄ SIĘ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA - W ZAKRESIE, W JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGĄ PROWADZIĆ DO SKUMUŁOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM	14
12. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWarii LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ	15
13. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO	15
14. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO	17

1. RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

• charakterystyka całego przedsięwzięcia

Inwestycja położona jest na terenie województwa mazowieckiego w powiecie wołomińskim, w gminie Klembów i swoim zakresem obejmuje wykonanie przebudowy dróg gminnych:

- drogi gminnej nr 430355W ul. Wiśniowej na odcinku ok 845,52m
- drogi gminnej nr 430341W ul. Olszowej na odcinku ok 286,18m

Przebudowa w/w ulic wynika bezpośrednio z konieczności budowy kanalizacji deszczowej celem zapewnienia sprawnego odwodnienia. Ulice Wiśniowa i Olszowa zapewniają obsługę komunikacyjną działek położonych wzdłuż pasów drogowych. Zagospodarowanie terenu w bezpośrednim otoczeniu ulic stanowi zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz łąki i pola uprawne.

Ulica Wiśniowa

Na długości opracowania ul. Wiśniowa posiada powiązania z innymi ulicami. Powiązanie to jest w stanie istniejącym realizowane na zasadzie zjazdów publicznych. Ulica Wiśniowa na rozpatrywanym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną. Szerokość nawierzchni w stanie istniejącym wynosi 5,0m. Początek opracowania ulicy Wiśniowej stanowi styk nawierzchni bitumicznych na wysokości istniejącej świetlicy wiejskiej. Ulica na odcinku objętym opracowaniem posiada przekrój półuliczny z chodnikiem zlokalizowanym po prawej stronie jezdni. Po lewej stronie ulicy do jezdni przylega pobocze gruntowe. Na długości opracowania ul. Wiśniowa posiada powiązanie z następującymi ulicami:

- ul. Szczęśliwa
- ul. Wesoła
- ul. Piękna
- ul. Karmelowa
- ul. Olszowa
- ul. Brzozowa

Odwodnienie ulicy realizowane jest powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących wpustów studni chłonnych zlokalizowanych przy krawężniku po prawej stronie.

Dostęp do drogi publicznej z istniejących działek realizowany jest za pomocą zjazdów indywidualnych lub publicznych.

Wzdłuż istniejącej ulicy zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia:

- sieć elektroenergetyczna
- sieć gazowa
- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacji sanitarnej
- sieć teletechniczna

Na długości opracowania ul. Wiśniowa posiada oświetlenie drogowe.

Ulica Olszowa

Ulica Olszowa posiada powiązanie z ul. Wiśniową. Powiązanie to jest realizowane na zasadzie zjazdu publicznego z kostki betonowej. Długość zjazdu w stanie istniejącym wynosi 8,8 m. Na dalszym odcinku ulica Olszowa posiada nawierzchnię stanowiącą mieszankę kruszywa łamanego, piasku oraz żużla. W km 0+096,90 zlokalizowany jest przepust betonowy Ø600, który w ramach inwestycji przewidziano do wymiany. Odwodnienie ulicy realizowane jest powierzchniowo na przyległy teren.

Wzdłuż istniejącej ulicy zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia:

- sieć elektroenergetyczna
- sieć gazowa
- sieć wodociągowa

Zakres robót obejmuje wykonanie następujących elementów zagospodarowania terenu:

- rozbiórka istniejącej jezdni ul. Wiśniowej wraz z rozbiórką istniejących wpustów
- rozbiórka istniejącego przepustu pod ul. Olszową
- budowa sieci kanalizacji deszczowej w ciągu ul. Wiśniowej i Olszowej
- budowa nowego przepustu pod ul. Olszową w km 0+096,90
- budowa nowej jezdni ul. Wiśniowej – jezdni z betonu asfaltowego
- budowa nowej jezdni ul. Olszowej – jezdni z kostki betonowej
- wycinka drzew kolidujących z projektowanym układem drogowym
- odtworzenie oznakowania pionowego

Długość całego opracowania wraz z ww. elementami wynosi łącznie około **1132 m**.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie określenia przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) przedmiotowe przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z §3 ust. 1 pkt. 62.

- **podstawowe wielkości/ parametry/skala przedsięwzięcia**

Inwestycja położona jest na terenie województwa mazowieckiego w powiecie wołomińskim, w gminie Klembów. Inwestycja zakłada przebudowę dróg gminnych:

- drogi gminnej nr 430355W ul. Wiśniowej na odcinku ok. 845,52m
- drogi gminnej nr 430341W ul. Olszowej na odcinku ok. 286,18m

Przebudowa w/w ulic wynika bezpośrednio z konieczności budowy kanalizacji deszczowej celem zapewnienia sprawnego odwodnienia. W ramach inwestycji zaprojektowano wykonanie nowej konstrukcji dróg bez zmiany jej zasadniczych parametrów.

Ulica Wiśniowa

Początek opracowania odcinka stanowi kilometr 0+000,00 przyjęty na końcu przebudowanego odcinka ul. Wiśniowej na styku nowej i starej nawierzchni bitumicznej. Na długości opracowania zaprojektowano jezdnię szerokości 5,0m zgodnie ze stanem istniejącym. Usytuowanie ulicy w planie i profilu podłużnym nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu istniejącej. Głównym założeniem inwestycji jest budowa kanalizacji deszczowej do odwodnienia przedmiotowego odcinka ulicy, co w konsekwencji powoduje konieczność wykonania nowej konstrukcji drogi. Założenie to zostanie zrealizowane poprzez rozbiórkę istniejących warstw nawierzchni bitumicznej oraz podbudowy a następnie budowę kanalizacji deszczowej oraz wykonanie pełnej konstrukcji drogi. Istniejące wpusty na studniach chłonnych zostaną rozebrane. Roboty rozbiórkowe w zakresie istniejących studni chłonnych oraz budowa nowych wpustów spowodują konieczność częściowej rozbiórki istniejących krawężników i chodników w bezpośrednim sąsiedztwie rozbieranych i nowobudowanych wpustów. Projektowana os. ulicy Wiśniowej zasadniczo pokrywa się z osią ulicy w stanie istniejącym. Prawa krawędź jezdni została sytuacyjnie i wysokościowo dowiązana do linii istniejącego krawężnika. Z uwagi na zaprojektowaną kanalizację deszczową lewą krawędź jezdni ograniczono krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22 o odkryciu 4cm co umożliwi odprowadzenie wody z lewej części jezdni do zaprojektowanych wpustów. Pochylenie jezdni na odcinku prostym zaprojektowano jak dwustronne o wartości 2%, natomiast w obrębie zaprojektowanych łuków poziomych przyjęto pochylenie jednostronne o wartościach od 2% do 3% w zależności od promienia łuku. Inwestycja nie powoduje konieczności zmiany parametrów technicznych istniejącego chodnika oraz zjazdów.

W wyniku przebudowy ul. Wiśniowej nie ulegnie zmianie sposób powiązania drogi z innymi ulicami. Odwodnienie przedmiotowego odcinka będzie realizowane poprzez system spadków podłużnych i poprzecznych do zaprojektowanych wpustów deszczowych. Projektowana kanalizacja deszczowej zostanie połączona z zaprojektowanym systemem kanalizacji deszczowej w ciągu ulicy Olszowej. Inwestycja nie powoduje konieczności przebudowy istniejących sieci zlokalizowanych w pasie drogowym

Ulica Olszowa

Początek opracowania ulicy Olszowej stanowi kilometr 0+000,00 przyjęty na skrzyżowaniu z ulicą Wiśniową. W ramach inwestycji zaprojektowano wykonanie drogi o szerokości jezdni 5,0m o nawierzchni z kostki betonowej. Usytuowanie ulicy w planie i profilu podłużnym nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu istniejącej. Głównym założeniem inwestycji jest budowa kanalizacji deszczowej do odwodnienia przedmiotowego odcinka ulicy, co w konsekwencji powoduje konieczność wykonania nowej konstrukcji drogi. Projektowana os. ulicy Olszowej zasadniczo pokrywa się z osią ulicy w stanie istniejącym. Krawędzie drogi ograniczono po obu stronach krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22. Przy krawężniku przewidziano wykonanie ścieków przykrawężnikowych z kostki betonowej celem zapewnienia sprawnego odprowadzenia wód opadowych do zaprojektowanych wpustów deszczowych. Odwodnienie przedmiotowego odcinka będzie realizowane poprzez system spadków podłużnych i poprzecznych do zaprojektowanych wpustów deszczowych i dalej do projektowanej kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem wód opadowych z kanalizacji deszczowej będzie istniejący rów melioracyjny przebiegający poprzecznie do osi ul. Olszowej w km 0+096,90. W związku z budową kanalizacji deszczowej zachodzi konieczność przebudowy istniejącego przepustu betonowego Ø600mm. Istniejący przepust zostanie rozebrany a następnie zostanie wybudowany przepust z rur PEHD Ø600mm. Projektowany przepust będzie zintegrowany z betonową studnią rewizyjną Ø1500mm. Budowa studni zapewni możliwość włączenia projektowanej kanalizacji deszczowej i odprowadzenia wód opadowych za pośrednictwem studni i przepustu do odbiornika jakim jest rów melioracyjny. Wlot i wylot zostanie zakończony prefabrykowaną scianką czołową. Inwestycja nie powoduje konieczności przebudowy istniejących sieci zlokalizowanych w pasie drogowym

Sumaryczna długość projektowanych dróg objętych zadaniem inwestycyjnym wynosi około **1132 m**.

- **sposób odwodnienia drogi po jej przebudowie**

Odwodnienie ulic Wiśniowej i Olszowej będzie realizowane poprzez system spadków podłużnych i poprzecznych do zaprojektowanych wpustów deszczowych i dalej do projektowanej kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem wód opadowych z kanalizacji deszczowej będzie istniejący rów melioracyjny przebiegający poprzecznie do osi ul. Olszowej w km 0+096,90.

- **usytuowanie, dane dotyczące działek ewidencyjnych, na których realizowane będzie przedsięwzięcie**
Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w całości na działkach będących własnością Gminy Klembów oraz na trzech działkach prywatnych, na których w stanie istniejącym zlokalizowany jest przepust przewidziany do rozbiórki

Zakres oddziaływania przedstawiony jest jako załącznik do karty informacyjnej.

- **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

- przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza miejscem występowania obszarów wodno-błotnych oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, siedlisk łąkowych oraz ujść rzek;

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie

- przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i nie dotyczy środowiska morskiego;

c) obszary górskie lub leśne

- przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi i leśnymi.

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

- przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami objętymi ochroną, w tym strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych;

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

- planowana inwestycja położona jest poza granicami obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.
- planowane zamierzenie jest położone poza granicami strefy ochrony urbanistycznej Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu
- planowane zamierzenie jest położone poza granicami rezerwatu przyrody Debina PL.ZIPOP.1393.RP.30
- Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia realizacja i funkcjonowanie planowane zamierzenie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralności obszaru Natura 2000, ponieważ najbliższy obszar (Natura 2000 Białe Błota PLH140038) znajduje się około 5,9 km od inwestycji, a tym samym na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Dodatkowo realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska łąkowe (nie występują w zasięgu inwestycji);

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

- w miejscu realizacji przedsięwzięcia oraz jego rejonie nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia;

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

- w miejscu realizacji przedsięwzięcia nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;

h) gęstość zaludnienia

- gęstość zaludnienia gminy Klembów wynosi: 113 os./km²

i) obszary przylegające do jezior

- w miejscu realizacji inwestycji oraz najbliższej okolicy nie występują jeziora;

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

- w rejonie przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej;

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

- ze względu na zakres i charakter przedmiotowej inwestycji, w wyniku jej realizacji nie nastąpi bezpośrednie lub pośrednie znacząco negatywne oddziaływanie na przyrodnicze elementy środowiska od wód zależne, w związku z czym inwestycja nie pogorszy elementów biologicznych jednolitych części wód, a co za tym idzie z przyrodniczego punktu widzenia realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zagrożenia dla ustanowionych celów środowiskowych jednolitych części wód.

Identyfikacja Jednolitych części wód powierzchniowych		
Krajowy kod jednolitej części wód powierzchniowych		RW200017267167
Europejski kod JCWP		PLRW200017267167
Nazwa JCWP		Rządza od źródeł do Cienkiej bez Cienkiej
Region wodny		region wodny Środkowej Wisły
Status		naturalna część wód
Cel środowiskowy	stan lub potencjał ekologiczny	dobry
	stan chemiczny	dobry stan chemiczny
	Czy JWC jest monitorowana	nie monitorowana
	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	zagrożona

Główne cele środowiskowe dla wód powierzchniowych określone w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły zakładają nie pogarszanie ich stanu. Dla JCWP, będących obecnie w stanie/potencjale ekologicznym poniżej dobrego, celem środowiskowym będzie nie pogorszenie tego stanu/potencjału. Dla naturalnych części wód celem jest osiągnięcie, co najmniej dobrego stanu ekologicznego i utrzymanie, co najmniej dobrego stanu chemicznego.

Analiza wpływu realizacji planowanego przedsięwzięcia na cele środowiskowe dla JCWP w kontekście wymienionych celów środowiskowych wykazuje, że planowane przedsięwzięcie drogowe nie spowoduje istotnej zmiany potencjału ekologicznego wymienionych JCWP, ponieważ:

- o zakres prac przy przebudowie dróg i budowie kanalizacji deszczowej ograniczony będzie do wyznaczonego w projekcie terenu,
- o w stanie istniejącym na danym terenie występuje już inwestycja drogowa oraz przepust drogowy i rów melioracyjny
- o w ramach przedsięwzięcia nie jest przewidziane korzystanie z wód powierzchniowych, w formie poboru wody czy odprowadzania ścieków - faza budowy,
- o odwodnienie pasa drogowego w wyniku realizacji przedsięwzięcia będzie realizowane poprzez system kanalizacji deszczowej i dalej od odbiornika w postaci rowu melioracyjnego. Wody przed odprowadzeniem do odbiornika zostaną podczyszczone w projektowanych separatorach - faza eksploatacji,
- o odprowadzane do ziemi, w ramach odwodnienia pasa drogowego, wody opadowe nie będą zawierały substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego w stężeniach mających wpływ na poziom zanieczyszczenia wód gruntowych (dla sytuacji bezawaryjnych) - faza budowy i faza eksploatacji,
- o potencjalne oddziaływanie na wody powierzchniowe JCWP związane może być z sytuacjami awaryjnymi maszyn i sprzętu w trakcie robót (np. w wyniku rozlewu paliwa) lub w wyniku wypadku drogowego w okresie użytkowania istniejącej drogi co jest sytuacją bardzo rzadką - faza eksploatacji i budowy.

Dodatkowo ocenia się, że nie będzie zmiany stanu wód pod względem fizyko-chemicznym, biologicznym i hydro-morfologicznym ze względu na fakt, iż żadne z JCWP nie jest przecinane przez analizowane przedsięwzięcia, a zatem:

- o nie będzie mechanicznej ingerencji w ich koryta,
- o nie będą zrzucane nieoczyszczonych wód opadowych z drogi do rzeki,
- o nie będzie w dolinach rzeki oraz w pobliżu rowów zlokalizowane zaplecze budowy i baz materiałowych.

I) najbliższych ujęć wód podziemnych

Identyfikacja Jednolitych części wód podziemnych		
Krajowy kod jednolitej części wód powierzchniowych		54
Europejski kod JCWP		PLGW200054
Region wodny		region wodny Środkowej Wisły
Status		naturalna część wód
Cel środowiskowy	Aktualny stan	dobry
	stan chemiczny	dobry
	Czy JCWPd jest monitorowana	monitorowana
	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	niezagrożona

Analiza wpływu realizacji planowanego przedsięwzięcia na cele środowiskowe dla JCWPd, w kontekście wymienionych celów środowiskowych:

- o powierzchnia spływu nie ulegnie istotnemu zwiększeniu; istniejące odwodnienie zapewni zebranie całej wody opadowej z powierzchni pasa drogowego. Prawdłowo prowadzone prace budowlane nie spowodują

zanieczyszczenia, gruntu i wód podziemnych. Możliwość taka istnieje jedynie w sytuacjach awaryjnych, w przypadku wycieku materiałów ropopochodnych (paliw) z uszkodzonych w trakcie prac budowlanych maszyn i środków transportu. Mając na uwadze potencjalne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego w sytuacjach awaryjnych przewiduje się zapewnić dobry stan techniczny stosowanych urządzeń, nie magazynować materiałów eksploatacyjnych, w tym paliw, na terenie budowy, a wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu technicznego wykonywać poza terenem inwestycji, w miejscach serwisowania sprzętu,

- o nie przewiduje się poboru wód podziemnych do celów technologicznych związanych z pracami drogowymi.

Po przeanalizowaniu skali i charakteru inwestycji, stwierdzono, iż przy odpowiedniej organizacji placu budowy, lokalizacji zaplecza budowy z dala od cieków oraz zabezpieczeniu sprzętu przed wyciekami substancji ropopochodnych, analizowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na nieosiągnięcie celów środowiskowych, ponieważ przedmiotowa inwestycja nie wiąże się z bezpośrednią ingerencją w koryta cieków. Natomiast oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie związane z odprowadzaniem ścieków opadowych z powierzchni drogi do kanalizacji deszczowej i dalej po podczyszczeniu w separatorach do odbiornika w postaci istniejącego rowu melioracyjnego. Istniejący rów melioracyjny obsiany jest trawą co ogranicza spływ wód powierzchniowych do gruntu oraz powoduje ich dodatkowe podczyszczenie. Nie przewiduje, aby realizacja inwestycji wpłynęła na pogorszenie wskaźników jakości wód.

Przedsięwzięcie nie będzie powodowało emisji zanieczyszczeń, które mogłyby wpłynąć negatywnie na stan chemiczny JCWPd. Analiza planowanych działań w ramach przedsięwzięcia wykazała, że nie będą one generować istotnych negatywnych oddziaływań na cele środowiskowe Ramowej Dyrektywy Wodnej. Przedsięwzięcie nie zmienia w sposób znaczący charakterystyki fizycznej jednolitych części wód, a tym samym nie zagraża osiągnięciu zakładanych celów środowiskowych, określonych w *Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*.

Reasumując na podstawie przeprowadzonych analiz w oparciu o materiały wejściowe wykorzystywane przy opracowywaniu karty informacyjnej (dane WIOŚ) oraz obowiązujące przepisy prawne można stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będzie kolidować z realizacją celów dla środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) określonych w *Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły*.

Inwestycja zakłada przebudowę dróg gminnych oraz budowę kanalizacji deszczowej co w znaczący sposób wpłynie na poprawę odwodnienia pasów drogowych. Inwestycja zakwalifikowana jest jako mało uciążliwa dla środowiska wód powierzchniowych.

Technologie robót budowlanych stosowane przy budowie dróg oraz elementów pasa drogowego nie powodują powstawania ścieków, które miałyby większy wpływ na jakość ścieków odprowadzanych przez kanalizację lub wyprowadzanych do gruntu lub bezpośrednio do wód gruntowych. Prace budowlane, których wykonanie przewidziano przy realizacji planowanej inwestycji, nie wpłyną negatywnie na istniejący bilans wód gruntowych i powierzchniowych. Ponadto ewentualna baza na budowie będzie wyposażona w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych oraz kontenery na odpady komunalne stałe. Zrzut ścieków deszczowych i roztopowych nie przekroczy wartości właściwej dla odpływu naturalnego wód opadowych z powierzchni nieutwardzonych.

m) najbliższych cieków i zbiorników wodnych

- teren gminy Klembów znajduje się w obrębie Zlewni Narwi, która jest zlewnią II rzędu. Sieć hydrograficzna gminy jest dobrze rozwinięta. Tworzą ją rzeki Rządza i Cienka wraz z licznymi dopływami (m.in. Dopływ z Rasztowa, Dopływ z Woli Rasztowskiej, Dopływ spod Międzyzlesia, Dopływ spod Wólki Dąbrowickiej, Dopływ spod Tłuszcza). W południowej i zachodniej części gminy funkcjonuje gęsta sieć rowów melioracyjnych, głównie wokół rzeki Rządzy i Cienkiej, a także w okolicach wsi Wola Rasztowska, Roszczep, Tuł oraz Karolew. Cieki wodne mają małe przepływy, poziom wody ulega w nich często silnemu obniżeniu, a niektóre odcinki rzek wysychają w okresach suszy. Z tego względu własne zasoby wodne gminy nie są duże. Wody powierzchniowe nie są wykorzystywane do celów gospodarczych i nie mają też dużego znaczenia rekreacyjnego.
- Najbliżej inwestycji znajduje się rzeka Rządza - która jest oddalona w najbliższym punkcie w linii prostej ok 760 od projektowanego układu drogowego ul. Wiśniowej i o ok. 820m od projektowanego wylotu z kanalizacji deszczowej do rowu melioracyjnego
- Obszar gminy Klembów znajduje się w zasięgu głównych zbiorników wód podziemnych czwartorzędowy GZWP Nr 222 Dolina środkowej Wisły (Warszawa - Puławy) oraz trzeciorzędowy GZWP Nr 215 Subniecka warszawska. Uwzględniając występowanie na obszarze gruntów przepuszczalnych należy dążyć do wyeliminowania przedostawania się wszelkich zanieczyszczeń do wód gruntowych. Priorytet powinno stanowić przyłączenie wszystkich obiektów do sieci wodociągowej i kanalizacyjnej.
- Inwestycja nie znajduje się w pobliżu żadnego zbiornika wodnego

2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIE NIERUCHOMOŚCI SZATĄ ROŚLINNĄ

Planowane przedsięwzięcie ma na celu poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego oraz budowę spójnego i sprawnego systemu kanalizacji deszczowej do odprowadzania wód deszczowych z utwardzonych powierzchni pasa drogowego dróg gminnych objętych opracowaniem z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych i jak najlepszym dopasowaniem do planów zagospodarowania przestrzennego. Sumaryczna długość

analizowanych w karcie informacyjnej odcinków dróg wynosi około 1132 m. Inwestycja nie spowoduje konieczności zmiany geometrii istniejących dróg.

Zestawienie projektowanych powierzchni (podane wartości są wartościami przybliżonymi)

- jezdnie o nawierzchni bitumicznej	- ok. 4410 m ²
- jezdnie o nawierzchni z kostki betonowej	- ok. 1445 m ²

• Szata roślinna

Planowana inwestycja znajduje się głównie wśród terenów na których dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz tereny rolne (pola, łąki). Tereny zadrzewione charakteryzują się o średnim stopniem zagęszczenia drzew. Dominują drzewostany liściaste: osiki, topole, brzozy. Miejscowo wzdłuż drogi występują formy zieleni w postaci pojedynczych drzew przydrożnych oraz grup drzew. Na terenie inwestycji można zaobserwować również roślinność niską – zakrzaczenia.

W związku z planowaną inwestycją może zachodzić konieczność wycinki pojedynczych drzew kolidujących z projektowanym układem. Jeżeli wystąpi sytuacja gdy w zakresie inwestycji wystąpią drzewa zakwalifikowane do wycinki to zostanie uzyskana stosowana zgoda na ich usunięcie.

Z powodu możliwości wystąpienia prac związanych z wycinką drzew i krzewów, które mogą stanowić siedlisko gatunków podlegających ochronie, wobec powyższego przystąpienie do prac związanych z wycinką drzew poprzedzić oględzinami terenu pod kątem stwierdzenia na nim obecności gatunków chronionych oraz podjąć odpowiednia działania w przypadku ich stwierdzenia. Każdorazowo należy kierować się zasadą ograniczenia wycinki do niezbędnego minimum.

3. RODZAJ TECHNOLOGII

Realizacja przedsięwzięcia odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty i dopuszczenia do stosowania. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego. W przypadku ew. kolizji bądź zbliżenia się do istniejących sieci uzbrojenia, na etapie opracowywania dokumentacji projektowej zostaną uzyskane od właścicieli i zarządców sieci warunki techniczne, na podstawie których zostaną określone odpowiednie środki zabezpieczenia lub przebudowy sieci jeżeli zajdzie taka konieczność.

Zastosowana technologia może sprawić, że uciążliwości dla środowiska mogą jedynie wystąpić na etapie wykonywania prac budowlanych związanych z wykonywaniem robót budowlanych. Dobry stan techniczny maszyn i urządzeń przyczynić się ma do zminimalizowania prawdopodobieństwa zanieczyszczenia gruntu i wód gruntowych. Ze względu na charakter planowanej inwestycji (przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii) ryzyko wystąpienia poważnych awarii nie będzie występować.

Roboty budowlane będą polegać na:

- rozbiórce istniejącej jezdni ul. Wiśniowej wraz z rozbiórką istniejących wpustów
- rozbiórce istniejącego przepustu pod ul. Olszową
- budowie sieci kanalizacji deszczowej w ciągu ul. Wiśniowej i Olszowej
- budowie nowego przepustu pod ul. Olszową w km 0+096,90
- budowie nowej jezdni ul. Wiśniowej – jezdni z betonu asfaltowego
- budowie nowej jezdni ul. Olszowej – jezdni z kostki betonowej
- wycince drzew kolidujących z projektowanym układem drogowym
- odtworzeniu oznakowania pionowego

Parametry techniczne dróg

Droga gminna nr 430355W – ul. Wiśniowa

- klasa drogi	- D
- prędkość do projektowania	- 30 km/h
- liczba jezdni	- 1
- liczba pasów ruchu	- 2
- szerokość jezdni	- 5,0m
- szerokość poboczy	- 0,75m
- odwodnienie	-kanalizacja deszczowa

Droga gminna nr 430341W – ul. Olszowa

- klasa drogi	- D
- prędkość do projektowania	- 30 km/h
- liczba jezdni	- 1
- liczba pasów ruchu	- 2
- szerokość jezdni	- 5,0m
- szerokość poboczy	- 0,75m

- odwodnienie

-kanalizacja deszczowa

W ramach inwestycji nie przewiduje się wykupu lub podziału działek należących do właścicieli prywatnych.

4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Istnieją następujące warianty dla planowanego przedsięwzięcia:

- wariant 0 ("zerowy") - polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji,
- wariant I - technologiczny preferowany przez Zamawiającego - wariant polegający na przebudowie dróg wraz z budową kanalizacji deszczowej

Preferowanym wariantem jest wariant I

Wariant "0" - wariant bezinwestycyjny

Wariant zerowy, czyli nie podjęcie przedsięwzięcia, co spowoduje pozostawienie układu drogowego w dotychczasowym stanie. Wariant ten jest najmniej korzystny, a w perspektywie wzrostu ruchu na drogach w ciągu najbliższych lat jest wręcz złym. Zaniechanie inwestycji pogłębiłoby już obecnie istniejące, złe warunki, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe oraz warunki odwodnieniowe.

Za realizacją inwestycji przemawiają następujące ważne argumenty:

- możliwość poprawy bezpieczeństwa ruchu, komfortu jazdy oraz warunków odwodnienia pasów drogowych co bezpośrednio wpływa również na wzrost bezpieczeństwa ruchu wszystkich uczestników w tym tych szczególnie niechronionych użytkowników w postaci pieszych,

Z uwagi na fakt, że analizowane drogi istnieją już od dłuższego czasu, wariant polegający na wdrożeniu inwestycji nie ma większego wpływu na środowisko przyrodnicze, natomiast wariant polegający na niepodejmowaniu inwestycji pogorszyłoby istniejące, złe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe. Skalę przedmiotowego projektu wybrano na podstawie analizy potrzeb, co do funkcjonalności, a także aspektów ochrony środowiska.

Wariant I - wariant inwestycyjnie preferowany

Wariant I odpowiada przebudowie dróg gminnych:

- drogi nr 430355W – ul. Wiśniowej
- drogi nr 430341W – ul. Olszowej

wraz z budową systemu kanalizacji deszczowej co zapewni sprawne odprowadzenie wód opadowych z jezdni dróg i powierzchni chodników co bezpośrednio przełoży się na najważniejszy aspekt jakim jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Realizacja inwestycji przyczyni się zatem do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków komunikacyjnych oraz poprawi estetykę regionu.

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

a) w fazie realizacji przedsięwzięcia:

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. Ilości wykorzystywanych surowców, wody oraz energii związane są z zastosowaną technologią i organizacją pracy na budowie. Realizacja inwestycji będzie wymagać wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów (materiałów) do budowy dróg i kanalizacji deszczowej. W czasie budowy woda używana będzie w procesach technologicznych pielęgnacji betonu oraz w celach socjalnych. Na obecnym etapie prac projektowych nie jest możliwe dokładne określenie ilości potrzebnych materiałów. Zostaną one podane na etapie sporządzenia dokumentacji projektowej. Woda i surowce energetyczne wykorzystywane będą jedynie w okresie realizacji opisywanego przedsięwzięcia tylko w niezbędnych ilościach. Prowadzenie prac budowlanych będzie wiązało się z użyciem urządzeń wykorzystujących olej napędowy, prąd i wodę. Przeciętne zużycie oleju napędowego na jedną maszynę budowlaną wynosi około 30 dm³ na godzinę pracy. Jednakże wielkość oraz rodzaj wykorzystanego sprzętu i związane z tym zużycie energii zależne jest od sposobu organizacji pracy przez wykonawcę.

Na obecnym etapie ilości mediów i materiałów eksploatacyjnych są szacunkowe, ponieważ zależą one od technologii przyjętej przez wykonawcę. Projektowana inwestycja w fazie realizacji wymagać będzie następujących surowców:

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi:

- woda do celów technologicznych – ok. 50l/h

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi:

- koparko – ładowarka – 11 l oleju napędowego/h

- samochód samowyładowczy – 36 l oleju napędowego/100 km

- walec stalowy – 10 l oleju napędowego/h

- rozścielacz do mieszanek mineralno-asfaltowych - 18÷30 l/h

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:
- przebudowa dróg i budowa kanalizacji deszczowej - 1 500 kW

b) w fazie eksploatacji/użytkowania przedsięwzięcia:

Na etapie eksploatacji nie będzie występowała potrzeba wykorzystania surowców, wody, paliw oraz materiałów. Wykorzystane w ramach tych prac surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi: 0

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi: 0

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: 0

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi: 0

Ilości wykorzystanych surowców do realizacji inwestycji będą wynikały z przedmiaru robót. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych w tym wody i kruszywa budowlanego. Woda niezbędna do wykonania robót budowlanych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia 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.

6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Emisje w fazie budowy będą miały charakter punktowy (związany z pracą poszczególnych maszyn) i okresowy (czas trwania budowy). Emisje w czasie eksploatacji są związane z charakterem inwestycji – droga w chwili obecnej jest użytkowana i nie przewiduje się zmian w emisji w okresie eksploatacji w stosunku do stanu obecnego.

W celu ochrony środowiska inwestor zobowiązuje się do:

- w fazie realizacji inwestycji należy zwrócić szczególną uwagę na istniejącą szatę roślinności w obrębie terenu inwestycji, w tym utrzymać w miarę możliwości istniejące zadrzewienie i zakrzewienie,
- uwzględnienia w trakcie realizacji inwestycji, ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac budowlanych, w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych,
- przy prowadzeniu prac budowlanych przekształcenie i wykorzystanie elementów przyrodniczych będzie odbywać się wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji,
- przestrzegać, aby uciążliwe oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi w trakcie realizacji robót nie wykroczyło poza teren, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Realizacja przedmiotowego projektu w trakcie trwania inwestycji nie będzie miała znaczącego oddziaływania na stan środowiska naturalnego. W analizie wpływu robót budowlanych w trakcie realizacji projektu na środowisko, należy uwzględnić między innymi:

1. Rozwiązania chroniące klimat akustyczny:

Faza realizacji:

Na etapie budowy może wystąpić zwiększenie poziomu hałasu spowodowane pracą maszyn budowlanych, jak również hałasem wytwarzanym przez ciężkie pojazdy dowożące materiały budowlane, lecz jest to uciążliwość krótkotrwała i odwracalna, która całkowicie zaniknie po zakończeniu prac budowlanych. Ograniczenie emisji hałasu do środowiska na tym etapie jest możliwe przy zastosowaniu nowoczesnych, sprawnych maszyn i dobrej organizacji pracy. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej będą w miarę możliwości technologicznych prowadzone w godzinach 8:00 – 18:00.

Faza eksploatacji:

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie wzmożonego hałasu, wobec czego nie proponuje się dodatkowych środków ochrony.

Hałas drogowy na etapie eksploatacji drogi jest zależny od natężenia ruchu i stanu technicznego pojazdów użytkujących drogę. W wyniku realizacji inwestycji nie przewiduje się zmiany poziomu hałasu generowanego przez pojazdy poruszające się po istniejącej drodze.

2. Rozwiązania chroniące powierzchnię ziemi oraz glebę:

Faza realizacji:

W celu odpowiedniej ochrony gleb ważny na tym etapie jest szczegółowy plan organizacji pracy, który ma na celu zminimalizowanie prawdopodobieństwa skażenia gruntu. W tym celu należy:

- oszczędnie gospodarować terenem,
- ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów (jeżeli zostanie stwierdzona taka potrzeba),
- w maksymalny sposób ograniczyć czas prowadzonych odwodnień (jeżeli zostanie stwierdzona taka potrzeba),
- zorganizować zaplecze budowy w sposób zabezpieczający podłoże przed zanieczyszczeniem, m.in.:
 - należy utwardzić teren na którym będzie zlokalizowane zaplecze,

- strefy, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby), miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy uszczelnić (wyłożyć materiałami izolacyjnymi) przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego,
- zaplecze budowy należy wyposażać w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty,
- odpady należy segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych, należy segregować celem ich odbioru przez specjalistyczne firmy, zajmujące się ich unieszkodliwianiem,
- sprzęt budowlany i transportowy używany w związku z realizacją inwestycji powinien być w dobrym stanie technicznym (bez wycieków paliwa), który po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju zapewniające ochronę powierzchni ziemi przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego,
- w przypadku niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych wykonawca powinien dysponować środkami do ich neutralizacji jak np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty,
- po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren budowy.

Faza eksploatacji:

Zakłada się, że wpływ planowanej inwestycji w fazie eksploatacji na glebę będzie niewielki i że projektowana inwestycja nie wpłynie znacząco na stężenie substancji zanieczyszczających w glebie. Minimalizacja negatywnego wpływu na powierzchnię ziemi oraz glebę wiąże się głównie z ograniczeniem rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń (przed wszystkim metali ciężkich i ropopochodnych). W celu ograniczenia stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych zaleca się przestrzeganie zasad utrzymania dróg i chodników tj. czyszczenie.

3. Rozwiązania chroniące wody powierzchniowe i podziemne:

Faza realizacji

4. W fazie realizacji inwestycji przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych powinno zostać osiągnięte przez:

- ograniczenie terenu zajętego pod plac budowy do minimum,
- odpowiedni stan techniczny sprzętu budowlanego (wszelkie prace powinny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób, o niskim poziomie spalin),
- odpowiednią organizację robót, tak, by nie dopuścić do zanieczyszczenia odpadami z rozbiórki,
- zachowanie wszelkich środków ostrożności zapobiegających przedostaniu się zanieczyszczeń, zwłaszcza węglowodorów ropopochodnych, do środowiska gruntowo-wodnego (wykonawca prac powinien dysponować sprzętem i środkami do neutralizacji ewentualnych zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty, itp.).

Ponadto w fazie realizacji należy stosować zabezpieczenia minimalizujące możliwość zapylenia wód materiałami sypkimi (pyłem, piaskiem, cementem) poprzez np. zabezpieczenie (przykrycie) przewożonych materiałów sypkich czy zabezpieczenie składowanych materiałów sypkich na zapleczu budowy.

Faza eksploatacji

Planowana inwestycja nie przyczyni się do negatywnego oddziaływania na jakość wód powierzchniowych i podziemnych. Wody opadowe z analizowanej odcinka będą odprowadzane poprzez spadki podłużne i poprzeczne do systemu kanalizacji deszczowej i dalej po podczyszczeniu w separatorach do odbiornika jakim jest rów melioracyjny. Rowy są obsiane trawą co ogranicza spływ wód powierzchniowych do gruntu oraz procesu infiltracji. Zaznaczyć trzeba, że na analizowanym odcinku istnieją już drogi, a ich przebudowa wraz z budową kanalizacji deszczowej nie przyczyni się do wzrostu negatywnego oddziaływania na środowisko.

5. Rozwiązania chroniące powietrze atmosferyczne:

Faza realizacji:

Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo gazowych do powietrza na etapie budowy należy:

- w miarę możliwości stosować materiały budowlane w postaci płynnej,
- w okresie bezdeszczowym można podczas prowadzenia prac ziemnych zraszać powierzchnię terenu wodą w celu ograniczenia pylenia,
- transport i składowanie materiałów sypkich prowadzić w sposób ograniczający pylenie

Ponadto prace należy prowadzić przy użyciu urządzeń i maszyn sprawnych technicznie, eksploatowanych i konserwowanych w sposób prawidłowy. Użytkowany na terenie budowy sprzęt powinien posiadać właściwie wyregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne dotyczące norm emisji spalin. Minimalizacja

oddziaływań wynikających z podjęcia inwestycji w zakresie ochrony powietrza opierać się będzie głównie na ograniczeniu czasowym prac oraz odpowiedniej organizacji placu budowy.

Faza eksploatacji:

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie powietrza atmosferycznego, wobec czego nie proponuje się dodatkowych środków jego ochrony. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja ta skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną

6. Działania zabezpieczające chronione gatunki roślin i zwierząt

Planowana inwestycja przebiega wzdłuż istniejącej drogi. W trakcie wykonywania robót budowlanych należy zminimalizować ingerencję w istniejącą roślinność tj. min. zakaz niszczenia, wchodzenia oraz wjeżdżania a zakres robót należy ograniczyć jedynie do placu budowy. Na analizowanym terenie nie zidentyfikowano szlaków migracji zwierząt wskazanych w dokumentach formalnych.

Droga jest prowadzona w poziomie istniejącego terenu. Nie przewiduje się stosowania dodatkowych ciągów ogrodzeń, wygradzeń i barier, które mogłyby zakłócić wędrówki zwierząt. Nie przewiduje się wzrostu ruchu drogowego, co nie zmieni dotychczasowych ograniczeń możliwości migracji.

Z uwagi na nieduży charakter budowy, który w niewielkiej formie zmienia istniejące zagospodarowanie terenu oraz niedługi czas przewidziany na jej wykonanie roboty budowlane nie wpłyną długofalowo negatywnie na przyległe otoczenie.

7. Rozwiązania chroniące środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem:

Faza realizacji:

Na terenie budowy będą miały miejsce bezpośrednie mechaniczne przekształcenia środowiska gruntowo-wodnego, powierzchni terenu, gleby. Przebudowa przyczyni się do:

- ew. czasowego zajęcia dodatkowego terenu (poza placem budowy) pod zaplecza budowy i dojazdy;
- wzmożonego ruchu ciężkiego sprzętu budowlanego,
- ew. wzrostu ruchu na odcinkach ulic, na których zostaną wyznaczone czasowe objazdy.

Zanieczyszczenie wód i gleb w czasie wykonywania robót ziemnych może nastąpić głównie w wyniku:

- wycieku substancji z niewłaściwie ułożonych i zabezpieczonych zbiorników oraz źle konserwowanych lub wadliwie stosowanych maszyn, urządzeń i samochodów;
- przenikania szkodliwych substancji do gleb, wód powierzchniowych i podziemnych na skutek niewłaściwego składowania materiałów budowlanych lub podczas wykonywania robót, także na skutek pozostawienia lub zakopania w gruncie materiałów niebezpiecznych lub opakowań.

Są to sytuacje awaryjne, które przy odpowiednim nadzorze oraz dbałości i porządku na placu budowy nie powinny mieć miejsca. Niektóre uciążliwości i niekorzystne oddziaływania inwestycji w fazie budowy mogą być ograniczone a ich charakter w większości będzie tymczasowy. Uwarunkowane jest to odpowiednim prowadzeniem robót.

W trakcie realizacji należy zwrócić uwagę na to aby:

- wykonywanie wykopów odbywało się ze szczególną ostrożnością, a roboty ziemne ograniczały się do bezwzględnie minimum, aby uniemożliwić penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do wód gruntowych,
- sprzęt używany do prac ziemnych był sprawny/ bez wycieków paliwa, olejów,
- materiały użyte do budowy nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- wprowadzono zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt,
- kontrolować na bieżąco stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia,
- stosować nowoczesne technologie, uniemożliwiające skrócenie czasu realizacji robót budowlanych,
- roboty należy prowadzić zgodnie z wymaganiami BHP i p. poż.,
- zobligować wykonawcę robót do stosowania podstawowych zasad przy realizacji tego typu robót w tym:
- utrzymać teren budowy i wykopy w stanie bez wody stojącej,
- podejmować kroki mające na celu zastosowanie się do przepisów i norm w zakresie ochrony środowiska,
- zapewnienie zaplecza sanitarnego dla pracowników co wyeliminuje niekontrolowane zrzuty ścieków do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych.

Faza eksploatacji:

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia zagrożenie dla środowiska gruntowo - wodnego może być związane głównie z ruchem samochodowym odbywającym się po istniejącej drodze. Do zanieczyszczenia środowiska gruntowo - wodnego może teoretycznie dojść w przypadku wycieków paliwa oraz oleju z siników i skrzyń biegów, w wyniku ewentualnych nieszczelności w samochodach poruszających się na terenie drogi. Należy zauważyć że na danym terenie inwestycji znajduje się już droga o nawierzchni z betonu asfaltowego. Po wykonaniu inwestycji nie przewiduje się zwiększenia ruchu samochodowego, który służy głównie do dojazdu do posesji oraz innych miejscowości. Nie zachodzi zatem niebezpieczeństwo bezpośredniego zanieczyszczenia pochodzącego z powierzchni omawianego obszaru.

Z uwagi na mało skomplikowany charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej prowadzącej do zagrożenia zdrowia i życia ludzi bądź środowiska.

7. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

- **Ścieki bytowe:**

Faza realizacji:

Na etapie budowy ścieki bytowe wystąpią w ilości około 5-10 m³ na cały okres budowy. Organizacja placu budowy powinna uwzględnić możliwość korzystania pracowników z przenośnych kabin sanitarnych np. typu TOI TOI. Ścieki socjalne zbierane będą w szczelnych zbiornikach, stanowiących wyposażenie kabin sanitarnych i odbierane przez specjalistyczne firmy zewnętrzne, posiadające odpowiednie zezwolenia.

Faza eksploatacji:

Na etapie eksploatacji inwestycji ścieki bytowe nie będą powstawały. Z projektowaną inwestycją nie wiąże się zatem uciążliwości w tym zakresie.

- **Hałas:**

Faza realizacji:

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn: użycie ciężkiego sprzętu (frezarki, spychacze, koparki, ładowarki, itp.), ruchem pojazdów ciężarowych. Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ czas realizacji procesu inwestycyjnego i jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń. Nie ma praktycznie możliwości stosowania zabezpieczeń akustycznych w fazie budowy. Jedyną możliwość ograniczania emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska. Jest to uciążliwość przemijająca. Mieszkańcy będą narażeni na uciążliwości powodowane przez fazę budowy. Z tego względu roboty będą prowadzone w godzinach 8.00- 18.00.

Faza eksploatacji:

Hałas występujący w fazie eksploatacji drogi jest jej podstawowym oddziaływaniem, które może powodować przekroczenia standardów w środowisku na terenach chronionych, dla których ustalone są dopuszczalne wartości (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku). Hałas komunikacyjny zależy od wielu parametrów, spośród których najważniejszymi są:

- natężenie ruchu,
- moc akustyczna emitowana przez pojazdy biorące udział w ruchu,
- średnia prędkość potoku ruchu,
- rodzaj i stan nawierzchni,
- parametry drogi oraz zagospodarowanie jej otoczenia.

Należy zauważyć iż inwestycja polegająca na przebudowie dróg gminnych i budowie kanalizacji deszczowej nie będzie miała wpływu na poziom hałasu generowanego przez ruch pojazdów poruszających się po istniejącej drodze.

- **Powietrze:**

Faza realizacji:

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie zachodziła zarówno ze względu na ruch pojazdów, jak i ze względu na pracę ciężkiego sprzętu. Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie zależała m.in. od zastosowanych technologii robót. W zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń będą się zmieniały, różnorodne więc będzie też ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO_x, SO₂) i pyłu. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko- lub średnioterminowe.

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne w fazie budowy będą:

- zapylenie powstające w wyniku przemieszczania mas ziemnych przez maszyny wykonujące roboty ziemne oraz transport materiałów,
- spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu,
- substancje odorotwórcze, powstające na skutek układania mas bitumicznych.

Zwiększona emisja wtórna pyłów powstawać będzie podczas pracy maszyn drogowych. Będzie to emisja nieorganizowana oraz incydentalna. Emisja wtórna powstawać może również podczas transportu i składowania sypkich materiałów budowlanych oraz pylenia odkrytych powierzchni gruntu.

Faza eksploatacji

Analizy wykazały, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie generować dodatkowego negatywnego wpływu na jakość powietrza, spełnione zostaną normy w stosunku do ochrony zdrowia ludzi oraz ochrony roślin dla większości z analizowanych zanieczyszczeń.

- **Wody powierzchni:**

W fazie budowy drogi nie będzie występowało zagrożenie dla wód powierzchniowych i podziemnych. W czasie budowy wpływ wykonywanych robót na jakość i ilość odprowadzanych ścieków oraz wody gruntowe może być wyraźny jedynie w obszarze zaplecza budowy oraz placu budowy. Prace wykonywane na placu budowy nie będą powodować powstawania istotnych ilości ścieków. Lokalnie niewielkie place zaplecza budowy służyć będą głównie jako miejsca postojowe maszyn i pojazdów i zaplecza socjalne pracowników. Na placach tych należy szczególną uwagę zwracać na składowanie podręcznych zapasów paliwa, tankowanie maszyn budowlanych oraz sposób prowadzenia napraw awaryjnych maszyn i pojazdów. Podczas tych czynności mogą występować wycieki paliwa, olejów i innych płynów eksploatacyjnych, które mogą zanieczyścić wodę i glebę. Wszelkie wycieki awaryjne ze sprzętu budowlanego powinny być natychmiast usuwane.

8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Zasięg przedsięwzięcia jest ograniczony tylko do terenu działek na których zlokalizowana będzie inwestycja, dlatego nie będzie miało miejsca transgraniczne oddziaływanie inwestycji.

9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY ORAZ KORYTARZE EKOLOGICZNE, ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowana inwestycja znajduje się w odległości:

Rezerwat Dębina	- ok. 3,4 km
Rezerwat Grabicz	- ok. 8,3 km
Rezerwat Mosty Kalińskie	- ok. 9,5 km
Rezerwa Horowe Bagno	- ok. 12 km
Mazowiecki Park Krajobrazowy	- ok. 17 km
Nadbużański Park Krajobrazowy	- ok. 20 km
Kampinoski Park Narodowy	- ok. 30 km
Natura 2000 Dolina Dolnego Bugu PLB140001	- ok. 14 km
Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004	- ok. 24 km
Natura 2000 Białe Błota PLH140038	- ok. 6 km
Natura 2000 Krogulec PLH140008	- ok. 11,5 km
Natura 2000 Łęgi Czarnej Strugi PLH140009	- ok. 15,5 km

10. WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ

Planowana inwestycja nie jest drogą w transeuropejskiej sieci drogowej w związku z powyższym nie ma potrzeby analizowania wpływu planowanej inwestycji na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

11. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA LUB KTÓRYCH ODDZIAŁYWANIA MIESZCZĄ SIĘ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA - W ZAKRESIE, W JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGĄ PROWADZIĆ DO SKUMULOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM

Oddziaływania skumulowane wiążą się z efektem wzajemnego wpływu na siebie kilku elementów środowiska lub źródeł antropogenicznych. Oddziaływanie przedsięwzięcia wynikające z samego istnienia to oddziaływanie związane z prowadzeniem emisji (hałas, ścieki, zanieczyszczenia ze spalin paliw w pojazdach). W stanie istniejącym na projektowanym odcinku występuje istniejąca droga. Zatem w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń po zrealizowaniu inwestycji pojawi się tego samego typu oddziaływanie co do tej pory. W trakcie realizacji przedsięwzięcia, ani też w podobnym czasie, nie przewiduje się realizacji oraz nie zostały zrealizowane, inne przedsięwzięcia mogące znacznie oddziaływać na środowisko, których oddziaływanie mieści się w obszarze planowanego przedsięwzięcia, co nie spowoduje skumulowania z planowanym przedsięwzięciem.

12. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ

Poważna awaria (w kontekście przedmiotowej inwestycji - wypadek drogowy) może powstać w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu. W których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia bądź zdrowia ludzi lub środowiska, albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Trasy i sposób przewozu substancji niebezpiecznych regulowany jest specjalnymi przepisami. Służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie katastrof ekologicznych są Służby Ratownictwa Chemicznego Państwowej Straży Pożarnej. W aspekcie narażenia środowiska, wynikającego z awarii z udziałem substancji niebezpiecznych, rozpatrywany odcinek drogi może generować zagrożenia dla następujących elementów środowiska:

- zagrożenie życia lub zdrowia (w rejonie zdarzenia),
- gruntu (w rejonie zdarzenia),
- wód powierzchniowych (w miejscach zrzutu do cieków naturalnych lub rowów melioracyjnych),
- wód podziemnych (w rejonie zdarzenia).

Sytuacje awaryjne, w wyniku, których mogą wystąpić zdarzenia kwalifikowane, jako poważne awarie mogą mieć miejsce zarówno na etapie budowy, jak i po oddaniu obiektu do eksploatacji. W okresie realizacji zagrożenie jest niewielkie, ograniczone ilościowo i jakościowo do materiałów pędnych pojazdów i maszyn roboczych. W okresie eksploatacji awaryjnemu uwolnieniu mogą ulec wszystkie substancje przewożone transportem drogowym.

Z uwagi na mało skomplikowany charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej prowadzącej do zagrożenia zdrowia i życia ludzi bądź środowiska. Poważne awarie zalicza się do tzw. zdarzeń przypadkowych. Ocenia się, że prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest rzędu raz na kilkadziesiąt lat lub rzadziej.

13. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPLYW NA ŚRODOWISKO

W przypadku analizowanej inwestycji gospodarka odpadami powinna być realizowana zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji.

Na obecnym etapie ilość i jakość odpadów, które będą powstawały w związku z realizacją projektowanej inwestycji jest niemożliwa do określenia podane wartości są jedynie wartościami szacunkowymi.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych wszystkie odpady będą składowane i przechowywane w pojemnikach do tego przeznaczonych. Opakowania metalowe będą przekazane na złom, a opakowania z tworzyw sztucznych i papieru w postaci worków przekazane do skupu surowców wtórnych. Odpady gruzu, demontowanych elementów materiałów izolacyjnych należy przekazać na wysypisko odpadów komunalnych. Odpady podobne do komunalnych powstające w trakcie budowy winny być gromadzone w pojemnikach na śmieci i systematycznie wywożone na wysypisko odpadów komunalnych. Odpady powinny być usuwane na bieżąco, tak, aby nie zaśmiecać okolicznych terenów. Odpady zaliczone do niebezpiecznych będą usunięte na odpowiednio wyodrębnione miejsce w obrębie wysypiska lub inne miejsce, wyznaczone przez odpowiednią jednostkę administracyjną po uprzednim uzgodnieniu. Na etapie budowy wymagany jest nadzór budowlany oraz kontrola poprawności prowadzenia gospodarki odpadami – przez właściwe organy administracyjne. Materiały budowlane winny być zabezpieczone przed nadmiernymi stratami lub zamakaniem.

Podczas prac budowlanych powstać mogą następujące odpady, zestawione poniżej:

a) w trakcie realizacji:

Odpady wytworzone zostaną podczas realizacji przedsięwzięcia, głównie wykonywania robót rozbiórkowych oraz prac budowlanych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dn. 02.01.2020 w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10) klasyfikuje się je następująco:

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu	Prognozowana ilość [Mg]/cały okres budowy	
1	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	1,50	odpad może powstać w wyniku np. usuwania istniejących przepustów betonowych w budowanych w ciągu istniejących zjazdów, przepustów
2	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia innych niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	20,00	

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

3	Gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	2,500	odpadem tym będzie gleba i ziemia nie nadająca się do wykorzystania na miejscu przy niwelacji terenu i jego porządkowaniu
4	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 03	17 09 04	18,50	
5	Nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	1,50	

Zgodnie z art. 17 ust. 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 o odpadach (tekst jednolity Dz. U. Nr 39 z 2007, Poz. 251 ze zm.) podmioty realizujące przedsięwzięcie (roboty budowlane) powinny posiadać decyzję zatwierdzającą program gospodarki odpadami.

Wytyczne do postępowania z wytworzonymi odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia:

1. Na placu budowy należy wydzielić miejsce do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów.
2. Wytworzone odpady należy gromadzić selektywnie.
3. Wytworzone odpady należy przekazywać podmiotom posiadającym wymagane prawem decyzje administracyjne w zakresie gospodarowania odpadami, dotyczy to również transportu odpadów.
4. Dopuszcza się przekazywanie odpadów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami, oraz dopuszczalnych metod ich osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami.
5. W miarę możliwości należy wykorzystywać odpady nadające się do ponownego użytku.

Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów oraz ograniczać negatywne ich oddziaływanie na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Odpady powstające na etapie realizacji i funkcjonowania obiektu będą selektywnie zbierane i przekazywane odbiorcom, posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady należy magazynować w sposób uniemożliwiający ich przedostanie się do wód.

b) w trakcie eksploatacji

Podczas eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się wytwarzanie następujących rodzajów odpadów:

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu	Prognozowana ilość [Mg]/rok
1	Odpady wynikające z czyszczenia ulic i placów	20 03 03	ok. 5,0
2	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	ok. 3,5

W czasie normalnej eksploatacji drogi powstawać będą następujące rodzaje odpadów z bieżącego utrzymania drogi i przydroża:

Ślady awarii, kolizji lub wypadków:

- 16 01 03 – zużyte opony
- 16 01 19 – tworzywa sztuczne
- 16 01 20 – szkło

Odpady powstające podczas eksploatacji drogi to odpady z grupy 20. Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z wymogami ustawy o odpadach oraz aktów wykonawczych w tym zakresie. Etap funkcjonowania nie będzie stanowił uciążliwości w zakresie emisji odpadów. Odpady komunalne, powstałe w wyniku użytkowania drogi, w szczególności wyrzucania śmieci organicznych, plastików z przejeżdżających pojazdów, będą gromadzone w kontenerach. W zależności od sposobu odbioru odpadów przez jednostkę zewnętrzną, posiadającą odpowiednie uprawnienia, odpady komunalne będą podlegały segregacji: wskazane rodzaje odpadów będą gromadzone w oddzielnych pojemnikach (np. oddzielnie szkło, odpady papierowe, odpady plastikowe). Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe drogi istnieją, wszystkie zanieczyszczenia, o których mowa powyżej, na dzień dzisiejszy również występują i są typowe dla dróg.

**14. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH
ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO**

Planowane przedsięwzięcie nie będzie generowało prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

20.07.2026

(data sporządzenia karty informacyjnej)

Michał Łozowski

(imię i nazwisko autora/kierownika zespołu
autorów karty informacyjnej)