

Załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity ”

Karta informacyjna przedsięwzięcia

ZAWARTOŚĆ:

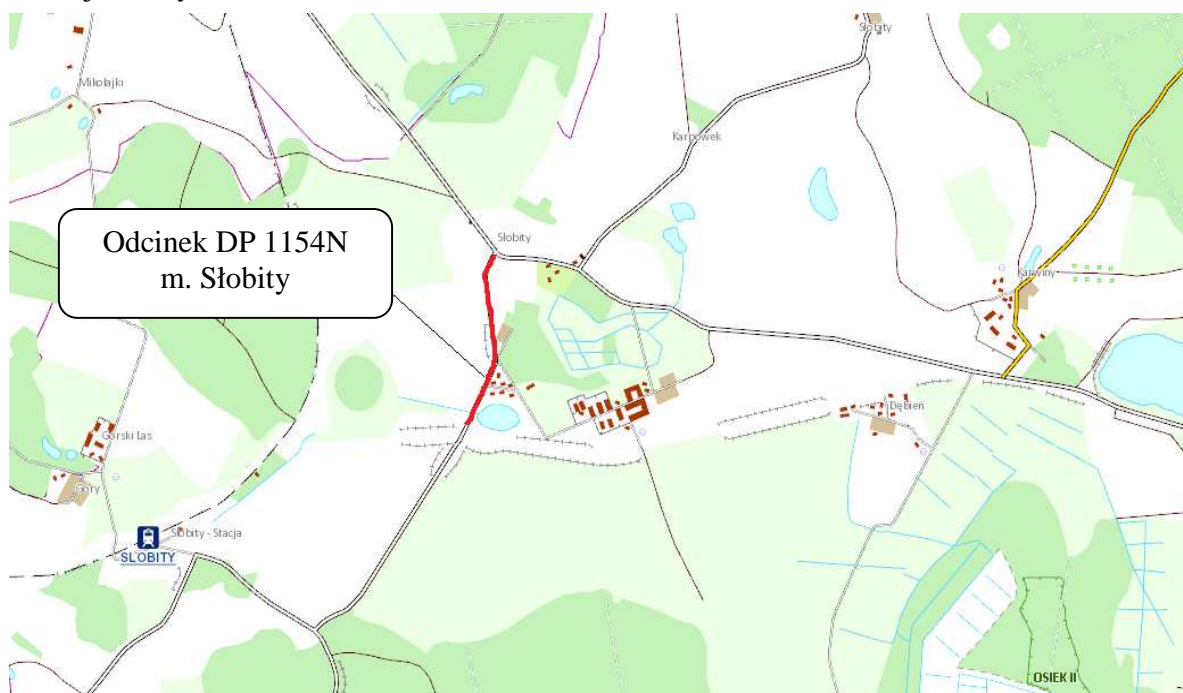
- 1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia - str. 2
- 2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną – str. 3
- 3) Rodzaj technologii – str. 7
- 4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia – str. 8
- 5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii – str. 12
- 6) Rozwiązania chroniące środowisko – str.12
- 7) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko – str. 20
- 8) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko – str. 21
- 9) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia – str. 21

Zgodnie z art. 3 ust 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227)

1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity

rodzaj: roboty budowlane.



Usytuowanie przedsięwzięcia- lokalizacja odcinków do przebudowy w ciągu DP 1154N m. Słobity

Charakter planowanych robót: prace budowlane w branży drogowej.

Planowane przedsięwzięcie to inwestycja celu publicznego, polegająca na przebudowie drogi powiatowej nr 1154N. Przedsięwzięcie polega na: przebudowie nawierzchni jezdni i konstrukcji drogi, częściowym remoncie ciągów pieszych, naprawie poboczy oraz remoncie istniejących przepustów.

Usytuowanie: Gmina Wilczęta w Powiecie Braniewo, na odcinku w całości przebiegającym przez obszar zabudowany, w miejscowości Słobity. Prace projektowane są w pasie istniejącej drogi powiatowej nr 1154N. Jest to etap naprawy drogi DP 1154N- obejmuje odcinek w

miejsowości Słobity od km 10+764,85 do km 11+780,30. Teren sąsiadujący: w m. Słobity zabudowa jednorodzinna i zagrodowa. Gęstość zaludnienia niska.

Skala: W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się: przebudowę konstrukcji drogi powiatowej, wykonanie poszerzenia nawierzchni, remont istniejących przepustów, wykonanie chodnika z kostki betonowej, wykonanie poboczy, zjazdów, korektę skrzyżowania, ewentualną przebudowę kolizji z istniejącą infrastrukturą, wykonanie peronu dla pasażerów autobusów.

Celem robót jest poprawa warunków komunikacyjnych i bezpieczeństwa ruchu w ciągu drogi powiatowej nr 1154N na odc w m. Słobity.

Wielkość zadania: Długość przewidywanego do przebudowy odcinka drogi wynosi: 1,015 km.

Powierzchnia przebudowanej jezdni wynosi: w ok. 6.150 m².

Powierzchnia przebudowanych ciągów pieszych wynosi: w ok. 1.550 m².

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

Odcinek drogi do przebudowy znajduje się w pasie drogowym. Wszystkie działki zlokalizowane są w Powiecie Braniewskim, Gminie Wilczęta. Wykaz nieruchomości:

Nr działki	Obręb	Nr Ark.	Powierzchnia ha	Właściciel / sposób dysponowania nieruchomością	Uwagi
27/4	Słobity	1	1,3100	Powiat Braniewski, siedziba: 14-500 Braniewo, Plac Piłsudskiego 2; zarządca trwały: Zarząd Dróg Powiatowych, 14-500 Braniewo, ul. Królewiecka 55	DP 1154N m. Słobity
3202/22	Słobity	3	0,1946	Powiat Braniewski, siedziba: 14-500 Braniewo, Plac Piłsudskiego 2; zarządca trwały: Zarząd Dróg Powiatowych, 14-500 Braniewo, ul. Królewiecka 55	DP 1154N m. Słobity
27/1	Słobity	1	0,3500	Powiat Braniewski, siedziba: 14-500 Braniewo, Plac Piłsudskiego 2; zarządca trwały: Zarząd Dróg Powiatowych, 14-500 Braniewo, ul. Królewiecka 55	DP 1154N m. Słobity

Dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości- opis stanu istniejącego drogi powiatowej:

DP 1154N na odcinku przebiegającym przez miejscowość Słobity posiada nawierzchnię jezdni bitumiczną. Jezdnia ma liczne ubytki, zapadnięcia, nierówności. Miejscami stan drogi zagraża bezpieczeństwu ruchu. Nawierzchnia była w ostatnich latach częściowo naprawiana masami bitumicznymi . Na całym rozpatrywanym odcinku występują spękania i inne uszkodzenia, wskazujące na niewystarczającą nośność podbudowy i słabe podłoże gruntowe. Istniejąca jezdnia bitumiczna ma zmienną szerokość od 3,6 do 4,5 m. Jest ona zbyt wąska dla dwóch pasów ruchu , po jednym w każdą stronę. Powoduje to konieczność zjeżdżania przy wymijaniu na gruntowe pobocze , co stanowi zagrożenie dla ruchu pieszego. Przy jezdni znajdują się pobocza gruntowe, również o zmiennej szerokości. Wzdłuż jezdni utworzył się ciąg pieszy gruntowy. Zarówno jezdnia jak i ciąg pieszy wymagają przeprowadzenia prac remontowych, w trybie pilnym.

W połowie rozpatrywanego odcinka, DP 1154N krzyżuje się z drogą gminna, wlot jednostronny po str. prawej. Obecny układ komunikacyjny na skrzyżowaniu i jego geometria powodują, że nie jest zapewnione bezpieczne włączanie się od strony drogi gminnej. Skrzyżowanie wymaga korekty łuków wlotu. W projekcie przyjęto również rozwiązanie poprawiające bezpieczeństwo, polegające na zamknięciu dodatkowej nitki łączącej DP 1154N z drogą gminną.

Nieutwardzone ciągi piesze powodują, że ludzie idąc do autobusu i budynków najczęściej poruszają się po jezdni.

Szata roślinna i informacja o wpływie przedsięwzięcia na gatunki chronione

Wzdłuż drogi znajduje się zadrzewienie, rozproszone, nieregularne. Z uwagi na konieczność poszerzenia jezdni oraz budowy chodnika z istniejących drzew w pasie drogowym trzeba usunąć 77 sztuk..

Na podstawie opracowanej i przyjętej koncepcji przebudowy w wariantcie 1, przeprowadzono przegląd w terenie istniejących drzew. Zinventaryzowano i oznaczono w terenie drzewa, dla których wystąpi konieczność usunięcia, podczas wykonania przebudowy drogi. Wycięcie istniejącego zadrzewienia ograniczono do niezbędnego minimum.

Wykaz drzew, zakwalifikowanych do wycięcia zawiera poniższa tabela:

nr drzewa	nazwa, gatunek	Obwód (cm)
1	jesion	110
2	jesion	210
3	jesion	180
4	lipa	70
5	dąb	250
6	lipa	170
7	dąb	260
8	jesion	170
9	jesion	170
10	dąb	250
11	dąb	210
12	dąb	270
13	dąb	240
14	jesion	190
15	jesion	180
16	dąb	180
17	dąb	210
18	jesion	260
19	dąb	220
20	dąb	200
21	dąb	130
22	dąb	240
23	dąb	170
24	dąb	200
25	jesion	210
26	dąb	250
27	jesion	170
28	dąb	250
29	jesion	140
30	jesion	150
31	dąb	270
32	dąb	220

nr drzewa	nazwa, gatunek	Obwód (cm)
33	jesion	110
34	dąb	250
35	dąb	190
36	jesion	170
37	dąb	200
38	dąb	190
39	dąb	200
40	dąb	200
41	dąb	160
42	jesion	100
43	dąb	150
44	dąb	170
45	dąb	160
46	dąb	80
47	dąb	150
48	jesion	80
49	dąb	150
50	jesion	120
51	dąb	260
52	dąb	190
53	dąb	150
54	dąb	180
55	dąb	180
56	dąb	160
57	dąb	180
58	dąb	200
59	grusza	90
60	dąb	170
61	osika	80
62	lipa	110
63	lipa	100
64	lipa	110
65	jesion	140
66	lipa	110

nr drzewa	nazwa, gatunek	Obwód (cm)
67	lipa	100
68	lipa	110
69	lipa	140
70	lipa	200
71	dąb	220
72	jesion	190
73	dąb	280
74	dąb	250
75	dąb	240
76	dąb	220
77	dąb	240

3) **Rodzaj technologii:**

W planowanym przedsięwzięciu zakłada się wykorzystanie technologii powszechnie znanych i stosowanych w budownictwie drogowym. Inwestor przewiduje wykonanie przebudowy, polegającej wykonaniu poszerzenia i wzmocnienia konstrukcji drogi.

Zakres robót będzie obejmował m.in.:

- czynności przygotowawcze, prace pomiarowe;
- niezbędne prace rozbiórkowe (nawierzchnia i podbudowa istniejąca);
- korytowanie, profilowanie i stabilizację podłoża gruntowego w śladzie jezdni;
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem, z wykorzystaniem materiałów rozbiórkowych- rozebranej nawierzchni asfaltowej;
- wbudowanie warstw bitumicznych jezdni;
- wykonanie nawierzchni brukowej na zjazdach i zatoce autobusowej;
- przebudowę chodników;
- remont przepustów.

Zakładana konstrukcja drogi po przebudowie:

A Jezdnia drogi na istniejącej nawierzchni bitumicznej :

- warstwa ścierna grubości 10 cm z SMA 16 JENA
- siatka zbrojeniowa z włókien szklanych i węglowych wstępnie przesączanych asfaltem
- warstwa profilowa z betonu asfaltowego
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna grubości od 10cm do 12 cm jako podbudowa
- istniejące warstwy z tłuczni i piasku średniego przyjęto jako w-wę mrozoochronną

B Jezdnia drogi na poszerzeniu

- warstwa ściernalna grubości 10 cm z SMA 16 JENA
- siatka zbrojeniowa z włókien szklanych i węglowych wstępnie przesączanych asfaltem
- podbudowa zasadnicza gr. 6 cm z betonu asfaltowego
- podbudowa gr. 20 cm z kruszywa łamanego 0/31,5 ze skały litej (C90/3)stabilizowanego mechanicznie
- warstwa mrozoochronna gr. 22 cm z kruszywa o uziarnieniu od 0/8 do 0/63 (wg PN-EN 13285)
- warstwa z gruntu stabilizowanego cementem (WUP C 0,4/0,5 < 2,0 MPa) gr. 15 cm (wg PN-EN 14227-10)

Obecne wykorzystanie terenu nie zmieni się, obiekt pełni i będzie pełnić funkcję drogi publicznej, kategorii powiatowej. Nieruchomość, na której przewidziano projektowaną inwestycję stanowi obecnie istniejący pas drogi powiatowej nr 1154N.

Zadanie remontowe nie wpłynie na zwiększenie ruchu drogowego. Poprawione zostaną warunki komunikacyjne i bezpieczeństwo ruchu.

4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Opracowane warianty realizacji przedsięwzięcia uwzględniają założenia przyjęte przez inwestora. Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie założył w wytycznych do opracowania dokumentacji technicznej dla przedsięwzięcia „**Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity**” m.in. warunek wykonania zadania, bez zmiany przebiegu drogi i bez zmian spraw własnościowych gruntów.

Przewidziany zakres robót: przebudowa DP 1154N- obejmuje odcinek w miejscowości Słobity od km 10+764,85 do km 11+780,30. Zakładana przez inwestora szerokość i rodzaj nawierzchni jezdni: bitumiczna, 6,0 m. Założono przebudowę odcinków drogi powiatowej nr 1154N w pełnym zakresie całej korony z dostosowaniem nośności odpowiedniej dla kategorii ruchu KR2.

Zakres robót uwzględnia istniejący w m. Słobity, w pasie drogi powiatowej, przystanek autobusowy. W dokumentacji projektowej, wg wytycznych inwestora, uwzględniono budowę peronu dla pasażerów komunikacji autobusowej.

Zaprojektowano ciąg pieszy . Lokalizację chodnika uzgodniono z Inwestorem oraz Urzędem Gminy Wilczęta. Chodnik stanowi dojście do budynków mieszkalnych i przystanków autobusowych.

W opracowanych wariantach analizowano możliwość zastosowania różnych technologii przebudowy i wzmocnienia konstrukcji drogi. Pozostałe parametry, w tym szerokość, układ w planie sytuacyjnym i rodzaj nawierzchni jezdni zostały określone przez inwestora i nie podlegały wariantowaniu na etapie koncepcji. Założenia inwestora, przyjęte wg aktualnie istniejących parametrów pasa drogowego DP 1154N mają na celu zminimalizowanie wpływu inwestycji na otoczenie.

Założono odwodnienie pasa drogowego poprzez odnowę i przebudowę istniejących rowów przydrożnych

W trakcie opracowania dokumentacji technicznej, projektant przedstawił różne warianty realizacji zadania. Do dalszej analizy Inwestor- Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie, wybrał trzy warianty realizacji prac, które w najlepszy sposób wypełniały warunki zamówienia.

WARIANTY

Rozpatrywane warianty realizacji przedsięwzięcia uwzględniają założenia przyjęte przez inwestora. Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie założył w wytycznych do opracowania dokumentacji technicznej m.in.:

- wykonanie zadania, bez zmiany przebiegu drogi i bez zmian spraw własnościowych gruntów;
- przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 1154N w pełnym zakresie całej korony z dostosowaniem nośności odpowiedniej dla kategorii ruchu KR2;
- szerokość nawierzchni 6,0 m, nawierzchnia bitumiczna;

ponadto założono we wszystkich rozpatrywanych wariantach:

- zmiana geometrii skrzyżowania DP 1154N z drogą gminną w m. Słobity, w sposób zapewniający poprawę bezpieczeństwa;
- wykonanie peronu dla pasażerów lub wyznaczenie miejsca do zatrzymania autobusu na jezdni;
- wykonanie ciągu pieszego szer 2,0 m w m. Słobity po str P;
- poprawa odwodnienia odcinka drogi z odprowadzeniem wód opadowych;
- wykonanie poboczy o nawierzchni żwirowej,
- remont istniejących przepustów.

Wariant I:

- rozbiórka istniejącej konstrukcji jezdni; zebranie materiałów do ponownego wbudowania;
- wykonanie stabilizacji podłoża gruntowego;
- wbudowanie podbudowy z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie
- wykonanie warstw wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego;
- wykonanie poboczy żwirowych oraz chodnika z kostki betonowej po jednej stronie jezdni.

Wariant II:

- rozbiórka istniejącej konstrukcji jezdni; materiały do utylizacji;
- wykonanie warstw odsączających, odcinających, ułożenie geowłókniny;
- podbudowa z tłuczni kamiennego, kruszywa łamanego;
- wykonanie warstw wyrównawczej i ścieralnej z betonu asfaltowego;
- nawierzchnia brukowa na zatoce autobusowej i na zjazdach do działek przyległych;

Wariant III:

- poszerzenie podbudowy do wymaganej szerokości;
- wykonanie warstwy profilowej na istniejącej nawierzchni;
- wbudowanie siatek zbrojeniowych szklano- węglowych, zbrojeniowych;
- wykonanie warstw: wyrównawczej i ścieralnej z betonu asfaltowego;
- wykonanie poboczy żwirowych oraz chodnika z kostki betonowej po jednej stronie jezdni.

W trakcie analizy ustalono, że trzy wybrane warianty najlepiej realizują założenia Inwestora. Ponadto Zarząd Dróg Powiatowych, ustalił, że biorąc pod uwagę wszystkie opisane powyżej aspekty, najlepszym rozwiązaniem planowanej inwestycji jest przedstawiony Wariant III. Koncepcja przedstawiona w tym rozwiązaniu uzyskała wstępną akceptację wszystkich stron.

Wariant III przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych w ciągu DP 1154N. Projekt przewiduje wiele elementów, które wpłyną pozytywnie na bezpieczeństwo i poprawią warunki komunikacyjne na przebudowanym odcinku drogi. Są to m.in.: poszerzenie i wzmocnienie nawierzchni, korekta skrzyżowania, budowa peronu, ciągów pieszych, przebudowa poboczy, poprawa odwodnienia.

Inwestor wybierając preferowany wariant przebudowy drogi, kierował się wszystkimi aspektami, związanymi z ochroną przyrody, minimalizacją wpływu inwestycji na otoczenie, ale również brał pod uwagę ekonomiczną zasadność przyjętych rozwiązań projektowych. Inwestor planuje wykonanie prac z własnych środków, które niestety z uwagi na ograniczoną wielkość nie pozwalają na realizację robót remontowych w szerszym zakresie. Ponadto wykonanie przebudowy w większym zakresie (np. większa ingerencja w elementy pasa drogowego, zmiana przebiegu trasy) nie jest aktualnie uzasadnione wielkością i charakterem ruchu oraz funkcją drogi.

W wyniku przeprowadzonej analizy Inwestor wybrał do realizacji Wariant III, który jest najkorzystniejszy z uwagi na warunki ochrony środowiska, ochronę otoczenia drogi, warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego a także z uwagi na warunki ekonomiczne.

Wariant III zaspokaja potrzeby społeczności w zakresie rozwiązań komunikacyjnych, poprzez likwidację największego utrudnienia i bariery w ruchu drogowym w postaci zniszczonej nawierzchni jezdni i brak utwardzonych ciągów pieszych na odcinku DP 1154N w m. Słobity. Jego realizacja poprawi w sposób zdecydowany warunki komunikacyjne oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jednocześnie efekt ten będzie osiągnięty przy minimalnym wpływie na środowisko i otoczenie.

Opis przewidywanych skutków dla środowiska, w przypadku rezygnacji z przedsięwzięcia:

Droga powiatowa nr 1154N jest obecnie w bardzo złym stanie technicznym. Występują liczne uszkodzenia nawierzchni jak również całej konstrukcji drogi. Powstałe uszkodzenia wskazują jednoznacznie na niewystarczającą nośność podłoża gruntowego oraz podbudowy. W przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia ruch kołowy pojazdów w dalszym ciągu będzie odbywał się po istniejącej nawierzchni. Droga byłaby nadal poddawana doraźnym zabiegom konserwacyjnym i utrzymaniowym, przez Zarządcę Drogi.

Pozostawienie drogi w obecnym złym stanie technicznym, w związku z ciągłą eksploatacją, doprowadzi bezspornie do pogłębienia i przyspieszenia procesu destrukcji. Na podstawie objazdów i przeglądów wykonywanych przez ZDP Braniewo, stwierdzono w ostatnich latach gwałtowne pogorszenie stanu drogi oraz szybkie pojawianie się nowych uszkodzeń.

Ogromne znaczenie dla takiej sytuacji mają, oprócz ruchu, warunki atmosferyczne. Pozostawienie nawierzchni jezdni z tak licznymi uszkodzeniami umożliwi penetrację wód opadowych, do dolnych warstw konstrukcji. W konsekwencji nastąpi zawilgocenie podbudowy, poddanie destrukcyjnemu działaniu mrozu podłoża gruntowego.

W dalszej perspektywie, bez przeprowadzenia przebudowy, dolne warstwy konstrukcji drogi utracą całkowicie zdolność przenoszenia obciążeń. Nastąpi zniszczenie, wymieszanie podbudowy z gruntem i górnymi warstwami nawierzchni. Do otoczenia będą dostawały się zwiększone ilości pyłów, w tym pochodzących z przekruszonych warstw bitumicznych, spalin z pojazdów, które nie będą miały możliwości normalnego poruszania się.

W skrajnym przypadku może to doprowadzić do katastrofy budowlanej bądź szkody w środowisku.

Ponadto bardzo ważne jest, że obecnie zaprojektowano przebudowę z wykorzystaniem wszystkich istniejących elementów konstrukcji drogi. Taka technologia nie będzie mogła być wykorzystana, gdy pozostawi się drogę bez naprawy i doprowadzi do całkowitego zniszczenia warstw jezdni. W takim przypadku konieczna będzie rozbiórka całości z wywozem, co

spowoduje duże obciążenie dodatkowym transportem i koniecznością utylizacji materiałów, które nie nadadzą się już do ponownego wykorzystania na miejscu.

Rozpatrując powyższe oraz z uwagi na fakt, iż zaniechanie przebudowy drogi wpłynie niekorzystnie na poprawę bezpieczeństwa ruchu na drodze, może w długiej perspektywie przyczynić się do pogorszenia warunków środowiskowych, zdecydowano się na realizację przedsięwzięcia.

5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Efektem przedsięwzięcia jest wyremontowana droga powiatowa. Dla planowanej inwestycji z uwagi na jej charakter nie zachodzi potrzeba określenia zapotrzebowania na wodę, paliwa, energię elektryczną, ciepłą i gazową.

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych surowce, materiały oraz paliwa i energie, takie jak:

- beton asfaltowy,
- cement, piach, pospółka,
- emulsje bitumiczne,
- betonowa kostka brukowa, krawężniki, obrzeża,
- inne elementy betonowe wykończenia ulicy, oraz
- energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych,
- oleje i benzyny zużyte przez pojazdy wykorzystywane przy budowie.

6) Rozwiązania chroniące środowisko:

FAZA REALIZACJI

Przyjęta technologia robót budowlanych jest powszechnie stosowana w budownictwie drogowym, spełnia wszystkie obowiązujące normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, prefabrykatów budowlanych odbywać będzie się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska.

Na podstawie art. 18. Prawa budowlanego do obowiązków inwestora należy zorganizowanie procesu budowy z uwzględnieniem zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Na podstawie art. 21a cytowanej ustawy za zorganizowanie zaplecza budowy i utworzenie bazy sprzętu jest odpowiedzialny kierownik budowy, działający na rzecz wykonawcy robót budowlanych, który uwzględni specyfikę lokalizacji inwestycji oraz siedziby swojej firmy.

Na obecnym etapie inwestycji trudno jest ocenić wpływ zaplecza budowy na środowisko. Prace na placu budowy nie powinny spowodować powstawania istotnych ilości ścieków. Lokalnie niewielkie zaplecza budowy służyć będą jako miejsca postojowe maszyn i pojazdów, miejsce ustawienia maszyn, ewentualne miejsce na ustawienie kruszarki kamieni z rozbiórki oraz zaplecze socjalne pracowników. Przewiduje się ustawienie barakowozu w pasie drogowym lub na placu zaplecza budowy. Konieczne będzie również ustawienie przenośnych toalet, kabin WC, dla pracowników oraz zapewnienie obsługi, przez specjalistyczną firmę, uprawnioną do świadczenia usług asenizacyjnych.

Miejsce składowania materiałów budowlanych wynikać będzie z organizacji placu budowy Wykonawcy. Na obecnym etapie projektu nie jest możliwe określenie dokładnego ich składowania. Należy założyć, że prefabrykaty rozkładane będą wzdłuż frontu robót a materiały sypkie (piasek, tłuczeń) oraz masy betonowe będą na bieżąco wbudowywane w korpus drogowy. Taka organizacja frontu robót i zaplecza budowy ograniczy wpływ robót na środowisko, zapewni sprawny przebieg prac, bez przestojów i bez dodatkowych obciążeń związanych z przeładunkami, transportem na krótkie odległości itp.

Organizacja placu budowy musi uwzględniać wymagania ochrony środowiska w zakresie gospodarki odpadami. Gospodarkę odpadami powstającymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy prowadzić w sposób gwarantujący minimalne zagrożenie dla środowiska, zgodnie z obowiązującymi przepisami, które reguluje Ustawa o odpadach .

Działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia (w zakresie organizacji robót i organizacji zaplecza budowy):

Postępowanie z odpadami, materiałami z rozbiórek i demontażu

Odpady pochodzić będą z rozbiórek małej części nawierzchni, zdjęcia warstwy gruntu pod wykopy, rozbiórki podbudowy.

W trakcie realizacji będą powstawać również inne odpady, typowe dla każdego palcu budowy, takie jak opakowania lekkie, palety, odpady po towarach konsumpcyjnych i odpady socjalno bytowe.

Poniżej zestawiono rodzaje odpadów, które wystąpią podczas działalności przy przebudowie odcinka drogowego. Podano ich nazwę, kod, grupę, podgrupę. Oceniana skala uciążliwości wymienionych odpadów dla środowiska przyrodniczego jest niska, z uwagi na niewielki, ograniczony zakres robót.

Źródła i rodzaje wytwarzanych odpadów.

Przebudowa drogi pociąga za sobą konieczność rozbiórki istniejących fragmentów starej infrastruktury. W związku z powyższym powstaną na tym etapie odpady.

Będą to m.in. odpady zaliczane do grupy 17:

17 05 Gleba i ziemia

17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03, grunt z wykopów

17 09 Inne odpady z budowy, remontów i demontażu

17 09 04 Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu, inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03;

Zgodnie z branżową kwalifikacją odpadów wystąpią w grupie odpadów infrastrukturalnych, odpady z budowy grupa nr 17:

17 Odpady z budowy

17 01 Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, elementy podbudowy)

17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów;

17 01 03 Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia;

17 01 82 Inne, nie wymienione odpady

17 03 02 Asfalt (rozebrane fragmenty nawierzchni bitumicznej)

Wymienione wyżej rodzaje odpadów nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych i nie stanowią istotnego zagrożenia dla środowiska naturalnego. Będą one użyte w 100% do wytworzenia na miejscu mieszanki podbudowy. Zastosowane procesy odzysku: R15 Przetwarzanie odpadów, w celu ich przygotowania do odzysku, w tym do recyklingu oraz R14 Inne działania polegające na wykorzystaniu odpadów w całości lub części.

Wykonawca na budowie opracowuje recepturę wzbogacenia i doziarnienia materiałów z rozbiórki. W ten sposób przygotowana mieszanka będzie stabilizowana cementem i wbudowana w dolnych warstwach nawierzchni.

Na etapie realizacji inwestycji powstawać mogą także odpady niebezpieczne w postaci:

- zużytych świetlówek, wykorzystywanych w pomieszczeniach biurowych i socjalnych zaplecza budowy, a także do oświetlania placu budowy. Odpady te powinny być usuwane przez uprawnione do odbioru firmy na podstawie stosownych umów.

Projektowana inwestycja może powodować powstawanie następujących odpadów infrastrukturalnych:

20 Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie

20 01 Odpady komunalne segregowane i gromadzone selektywnie (z wyłączeniem 15 01)

20 01 21* Lampy fluorescencyjne i inne odpady zawierające rtęć– **odpady niebezpieczne**

20 03 Inne odpady komunalne

20 03 01 Nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne

20 03 99 Odpady komunalne nie wymienione w innych podgrupach

13 05 Odpady z odwadniania olejów w separatorach- odpady z tej podgrupy mogą wystąpić w przypadku, gdy zorganizowany przez Wykonawcę plac zaplecza budowy będzie wymagał zebrania wód opadowych i oczyszczenia (np. z miejsc postoju sprzętu). W terenie budowy znajdują się jednak gospodarstwa rolne, wyposażone w utwardzone i odwodnione place. Ewentualną możliwość i warunki ich wykorzystania uzgodni Wykonawca.

13 05 01* Odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach – odpady niebezpieczne

13 05 02* Szlamy z odwadniania olejów w separatorach – odpady niebezpieczne

13 05 06* Olej z odwadniania olejów w separatorach– odpady niebezpieczne

13 05 07* Zaolejona woda z odwadniania olejów w separatorach– odpady niebezpieczne

13 05 08* Mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach – odpady niebezpieczne

Listę odpadów niebezpiecznych ustala się poprzez oznakowanie odpadów niebezpiecznych w katalogu odpadów indeksem górnym w postaci gwiazdki "*" przy kodzie rodzaju odpadów.

Szczegółowe ilości odpadów określi Wykonawca, na podstawie planu organizacji placu budowy. Odpady te będą podlegały czasowemu przetrzymywaniu przed ich transportem, odzyskiem lub unieszkodliwianiem. Warunkiem ochrony lokalnego środowiska przed odpadami jest właściwe gromadzenie i usuwanie odpadów, które powinny zostać wykorzystane lub utylizowane poza terenem obiektu w sposób bezpieczny dla środowiska.

Gwarancją zabezpieczenia środowiska przed odpadami niebezpiecznymi będą umowy na ich odbiór i utylizację przez wyspecjalizowane firmy. Umowy te powinny być podpisane przez Wykonawcę przed rozpoczęciem użytkowania placu budowy.

Ochrona powierzchni ziemi

Wykonawca robót zobowiązany jest do wydzielenia i oznakowania miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia. Zagospodarowanie placu budowy i zaplecza będzie zorganizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. Oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje powstanie typowych odpadów z grup 17 i 20, głównie w czasie budowy (m.in. urobek z wykopów i gruz rozbiórkowy). Racjonalna gospodarka odpadami powstałymi podczas prac budowlanych, sposób wykorzystania materiałów rozbiórkowych, oraz odbiór ewentualnych odpadów niebezpiecznych, przez wyspecjalizowane firmy posiadające uprawnienia i działające w myśl ustawy o odpadach, są działaniami wystarczająco chroniącymi środowisko. Opisano je w poprzednim punkcie.

W celu zagwarantowania właściwej organizacji placu budowy oraz zaplecza budowy przez Wykonawcę, do projektu zostaną wpisane uwagi na ten temat oraz wydzielona zostanie osobna, ryczałtowa pozycja w kosztorysie ofertowym. Zapewni to zabezpieczenie środków na właściwą gospodarkę odpadami i zabezpieczenie budowy już na etapie rozstrzygnięcia przetargu.

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi związane będzie głównie z taką organizacją placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, takich jak emulsje czy masy bitumiczne, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu.

Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia należytego stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych (olei, benzyn). Wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane składowane będą czasowo w miejscach do tego przeznaczonych.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych istnieje niebezpieczeństwo zanieczyszczenia gruntu i wód substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z pracujących pojazdów i sprzętu, magazynowanych smarów, olejów i innych materiałów niezbędnych do ich bieżącej eksploatacji i konserwacji. Aby zminimalizować niebezpieczeństwo skażenia wód i ziemi zaplecze budowy należy zorganizować na podłożu utwardzonym, zabezpieczonym warstwą słabo przepuszczalną.

Niezbędne oleje i smary oraz inne substancje ropopochodne należy przechowywać w szczelnych pojemnikach, w miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich. Wszelkie roboty należy wykonywać przy użyciu sprzętu mechanicznego sprawnego technicznie, tak by nie dopuścić do zanieczyszczenia ziemi wyciekami oleju lub substancjami ropopochodnymi. Ewentualne prace konserwacyjne czy naprawy sprzętu będą prowadzone poza obszarem budowy, w specjalistycznych warsztatach. Po zakończeniu prac budowlanych teren zajęty pod plac budowy zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

Ochrona drzew

Tymczasowe zabezpieczenie drzew, które mogą być narażone na uszkodzenia, w trakcie robót drogowych, wymaga wykonania wszelkich prac budowlanych:

- w sposób uniemożliwiający uszkodzenie mechaniczne drzew,
- tylko ręcznie w zasięgu korony drzewa i w odległości co najmniej 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa.

W zasięgu korony drzewa i w odległości co najmniej 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa (lub w strefie 4 × 4 m wokół drzewa) nie powinno dopuścić się do:

- wykonania placów składowych i dróg dojazdowych,
- poruszania się sprzętu mechanicznego,

- składowania materiałów budowlanych,
- zmian poziomu gruntu.

Zaleca się, aby w strefie do 10 m od pnia drzewa nie składować cementu, kruszywa, olejów, paliw i lepiszczy. Zaleca się, aby roboty ziemne w obrębie korzeni drzewa nie były prowadzone w okresie wegetacji roślin, a szczególnie w okresie letnim.

W obrębie systemu korzeniowego drzew, za deskowaniem czasowego wąskiego wykopu powinno się wykonać osłonę korzeni w formie szczeliny o szerokości $0,3 \div 0,5$ m i głębokości $1,5 \div 2,0$ m wypełnionej kompostem i torfem.

Drzewa, przy których występuje zagrożenie uszkodzenia ich pnia, mogą być zabezpieczane w sposób bezpośrednio chroniący pień. Zabezpieczenie drzewa na okres przebudowy drogi powinno obejmować:

- owinięcie pnia matami słomianymi (np. w ilości 4 m² na jeden pień), opaskami z rury drenarskiej perforowanej średn 6 cm, a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopaną w grunt lub obsypaną ziemią. Oszalowanie powinno być otoczone opaskami z drutu lub taśmy stalowej w odległości wzajemnej co $40 \div 60$ cm,
- zabezpieczenie pojedynczych młodych drzew płotem,
- zabezpieczenie grupy drzew szczelnym płotem o wys. 150 cm,
- przykrycie odkrytych korzeni matami słomianymi w ilości około 4 m² na jedno drzewo,
- podlewanie drzewa wodą przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych.

Po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczenia drzewa, obejmujący:

- rozebranie konstrukcji zabezpieczającej drzewo,
- usunięcie materiałów zabezpieczających,
- lekkie spulchnienie ziemi w strefie korzeniowej drzewa.

Ponadto, wyznaczając ciągi transportowe i składy materiałów należy je lokalizować tak, aby zasięg pracy maszyn był poza koronami drzew.

Zapobieganie zanieczyszczeniom oraz skażeniom wód powierzchniowych i podziemnych

Przeciwdziałanie grupie zagrożeń wód powierzchniowych i podziemnych na etapie budowy polegać będzie na odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza oraz bazy sprzętowej, tak, aby nie stanowiły one zagrożenia, ani wyciekami eksploatacyjnymi, ani wyciekami awaryjnymi. Podobnie jak w przypadku ochrony powierzchni ziemi ograniczenie możliwości zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych wiązać się będzie z koniecznością wyeliminowania zdarzeń sprzyjających przedostawaniu się substancji niebezpiecznych zawartych w wytwarzanych odpadach oraz płynów eksploatacyjnych z wykorzystywanych

urządzeń do środowiska wodnego. Realizacja powyższego polegać będzie na podejmowaniu działań tożsamy jak w przypadku eliminacji potencjalnych zagrożeń powierzchni ziemi.

Ochrona przed hałasem

W fazie realizacji nastąpi czasowy, krótkotrwały wzrost emisji hałasu spowodowany pracą maszyn, wykorzystywanych na poszczególnych etapach przebudowy drogi. W trakcie prac budowlanych wystąpią bezpośrednie, okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne, spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały.

Prognozowane zasięgi oddziaływania hałasu drogowego są niewielkie.

Wzmożony hałas w trakcie robót drogowych ma miejsce w trakcie pracy maszyn, urządzeń i samochodów - hałas będzie minimalizowany poprzez zastosowanie sprawdzonych, dobrze konserwowanych, posiadających właściwe atesty maszyn, urządzeń i samochodów. Ponadto wszelkie prace związane z emisją ponadnormatywnego hałasu prowadzone będą wyłącznie w godzinach dziennych - od 6.00 do 22.00.

Ochrona powietrza atmosferycznego

Faza przebudowy, z punktu widzenia ochrony powietrza, wiązać się będzie z emisją spalin z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pyleniem z dróg i powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. W trakcie realizacji budowy drogi emisja zanieczyszczeń posiadać będzie charakter czasowy i lokalny i zmieniać się będzie w zależności od miejsca i fazy robót. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter, emisja ta zniknie wraz z zakończeniem etapu prac budowlanych.

Podczas prac budowlanych emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Źródłem tych zanieczyszczeń będzie głównie ruch poruszających się pojazdów, praca silników maszyn budowlanych oraz transport i przeładunek materiałów sypkich. Jednakże powstające ilości zanieczyszczeń i pyłu powinny ograniczyć się swoim oddziaływaniem do terenu budowy i nie zmieniać istniejącego stanu powietrza atmosferycznego przyległego terenu.

Prace należy wykonywać przy użyciu sprzętu mechanicznego sprawnego technicznie, zaopatrzonego w dodatkowe wyposażenie ograniczające zapylenie powietrza, dzięki czemu nie będzie powodował on jego zanieczyszczenia. Przewożone materiały budowlane oraz grunt powinny być zabezpieczone przed pyleniem np. poprzez zapewnienie optymalnej wilgotności, czy użycie wywrotek z zabezpieczeniami przewożonego materiału przez przykrycie naczep. Również składane na placu materiały sypkie powinny być zabezpieczone przed wywiewaniem.

Ochrona w zakresie ograniczeń w poruszaniu się po terenie inwestycji

Szczegółowy rozkład przewidywanych ograniczeń będzie wynikał z harmonogramu realizacji inwestycji, który określi jej etapy, czas i lokalizację konkretnych robot oraz wynikające z tego tytułu ograniczenia w użytkowaniu terenu.

W zakresie ochrony osób poruszających się po terenie inwestycji, rozwiązaniami chroniącymi ten fragment środowiska będzie właściwe zabezpieczenie terenu robót poprzez opracowanie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, w celu wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi podczas prowadzenia robot budowlanych.

Zakres i szczegóły dot. tej dokumentacji określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia .

FAZA EKSPLOATACJI

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wpłynie korzystnie na środowisko oraz na tereny przyległe do drogi powiatowej nr 1154N. Pozytywny wpływ będzie miała zwłaszcza przebudowa nawierzchni - w zakresie ograniczenia hałasu i uciążliwości związanych z pyłem i zanieczyszczeniem powietrza. Nawierzchnia wykonana wiele lat temu jest mocno wyeksploatowana i zniszczona. Obecny stan nawierzchni bitumicznej jest zły. Występują liczne ubytki, wyboje, nierówności i spękania. Powoduje to powstawanie dużego hałasu, nawet przy niewielkich prędkościach poruszających się pojazdów. Sytuacja taka jest szczególnie dużym problemem w obszarze zabudowanym, gdzie hałas i drgania przenoszą się aż na budynki mieszkalne i są uciążliwe dla ludzi. Inwestor zakłada, że likwidacja nierówności nawierzchni znacznie ograniczy emisję hałasu. Zmniejszy się również emisja spalin, gdyż uczestnicy ruchu będą mieli możliwość przejazdu drogą w sposób płynny- bez zwalniania, zatrzymywania się przy dużych nierównościach i ponownego ruszania.

Ułożenie nowej nawierzchni przyniesie znaczne zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza pyłami . Pył i kurz powstaje również z uwagi na to, że jezdnia na fragmentach bitumicznych jest w wielu miejscach przekruszona, remontowana grysami i emulsją.

Oddziaływanie na zdrowie ludzi we wszystkich fazach inwestycji

Niekorzystny wpływ na zdrowie i warunki życia ludzi w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia dotyczy przede wszystkim zanieczyszczenia powietrza w najbliższym sąsiedztwie drogi, pochodzącego z emisji spalin oraz natężenia hałasu. (Faza przebudowy, z uwagi na charakter prac budowlanych, wiązać się będzie ze zwiększoną emisją spalin i hałasu).

Odcinek drogi przeznaczony do przebudowy, w całości położony jest w obszarze zabudowanym. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi stanowią działki z budynkami mieszkalnymi i gospodarstwa. Realizacja prac pośrednio wpłynie korzystnie na zdrowie mieszkańców m. Słobity oraz wszystkich użytkowników drogi nr 1154N. Efekt ten zostanie osiągnięty, poprzez skrócenie czasu podróży, zmniejszenie liczby sytuacji stresujących kierowców, poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu, poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych.

Reasumując: realizacja inwestycji i wykonanie przyjętych założeń będzie mieć korzystny wpływ na środowisko, stan powietrza. Będzie również miała duże, pozytywne znaczenie nie tylko dla okolicznych mieszkańców, ale dla wszystkich uczestników ruchu drogowego i użytkowników terenów sąsiednich. Wpłynie pozytywnie na poprawę warunków życia mieszkańców, w bardzo znacznym zakresie poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. Inwestycja tego typu, pomimo krótkotrwałych utrudnień podczas fazy budowy ma zwykle akceptację społeczną.

Zdecydowaną zaletą rozwiązania przedstawionego w Wariancie III jest możliwość wykonania przebudowy drogi, bez konieczności dużej ingerencji w środowisko naturalne. Inwestor przyjął sposób wykonania robót w zakresie minimalnym, jednak wystarczającym na realizację założonych rezultatów. Taka optymalizacja zakresu i technologii ma dwa cele: ograniczenie wpływu na środowisko oraz konieczność zmieszczenia się w ograniczonym budżecie. Planowana wycinka drzew przydrożnych, prowadzona będzie w ograniczonym, najmniejszym możliwym zakresie.

Podjęcie inwestycji w zakresie przyjętym w Wariancie III jest społecznie i przyrodniczo znacznie bardziej korzystne niż pozostawienie drogi w stanie istniejącym.

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

Realizacja przebudowy DP 1154N wprowadza pozytywną zmianę w sposobie odprowadzania wód opadowych. Obecne powierzchniowe odprowadzenie wód jest w części niesprawne, z powodu zamulenia, wypłylenia i w kilku miejscach braku rowów przydrożnych. Projektowane poprawienie odwodnienia będzie rozwiązane przez zastosowanie obustronnych rowów przydrożnych trawiastych. Charakteryzują się one wystarczającym efektem oczyszczania spływów deszczowych z zanieczyszczeń.

Na rozpatrywanym odcinku drogi natężenie ruchu drogowego wynosi SDR = 381 pojazdów-dane z pomiaru ruchu 2015 rok.

Zgodnie z normą (PN-S-02204 Odwodnienie dróg) wartości stężeń zawiesin ogólnych w ściekach deszczowych wyniosą 48 mg/dm³, a stężenie węglowodorów ropopochodnych

3,84 mg/dm³. Na terenie zabudowanym wartości te wynoszą odpowiednio: 64 mg/dm³ i 5,12 mg/dm³). Do obliczeń przyjęto ruch o natężeniu 1000 pojazdów / dobę.

Na polskich drogach krajowych prowadzone są badania, na podstawie których wprowadzono zarządzenie GDDKiA z załącznikiem: „Wytyczne do prognozowania natężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych”. Wg dokumentu rowy trawiaste charakteryzują się efektem oczyszczania dla zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w wysokości od 60 do 80%.

Uwzględniając w/w dane stwierdzono, że na projektowanych odcinkach, stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych, odprowadzanych do wód i do gruntu poprzez rowy przydrożne, będą kształtować się na następującym poziomie:

- zawiesina ogólna: z 48 mg/l po oczyszczeniu od 60 do 80% pozostanie średnio 14,4 mg/l co stanowi wartość zdecydowanie mniejszą od 100 mg/l.
- węglowodory ropopochodne: z 3,8 mg/l po oczyszczeniu od 60 do 80% pozostanie średnio 1,14 mg/l co również stanowi wartość zdecydowanie mniejszą od 15 mg/l.

Zachowane są wymogi rozporządzenia w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi

8) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Ograniczona skala planowanego przedsięwzięcia i odległość od najbliższej granicy państwa (granica z Rosją oddalona o ok 30km gwarantują, że inwestycja nie będzie powodowała transgranicznego oddziaływania na środowisko. Zasięg oddziaływania akustycznego oraz oddziaływania na jakość powietrza wynosi do kilkudziesięciu metrów (do 60 – 80 m) od drogi. Odwodnienie z przebudowanego odcinka drogi będzie się odbywać przez włączenie do istniejących cieków przez poprawione rowy drogowe przydrożne, w pasie DP 1154N.

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

Wg informacji uzyskanych w Urzędzie Gminy Wilczęta, w obrębie planowanej przebudowy drogi powiatowej nr 1154N nie występują obszary wodno – błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza tymi obszarami, jak również:

- nie jest zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie wybrzeży- najbliższe wybrzeże Zalewu Wiślanego znajduje się w odległości około 24 km;
- nie jest zlokalizowane w obszarach górskich czy leśnych, otoczenie drogi stanowi zabudowa mieszkaniowa i gospodarska miejscowości Słobity;

- planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarach strefy ochronnej ujęć wód oraz w obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych
- planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na dobra historyczne, kulturowe, archeologiczne
- teren planowanego przedsięwzięcia nie przylega do jezior;
- na terenie planowanego przedsięwzięcia oraz sąsiedztwa nie występują obszary ochrony uzdrowiskowej;

Zadanie „Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity” zlokalizowane jest: w odległości 9km od obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Dyrektywa Ptasia PLB280002 Dolina Pasłęki:

Charakterystyka obszaru:

Pasłęka jest drugą co do wielkości rzeką Mazur i ma długość 211 km. Jej źródła znajdują się na Pojezierzu Olsztyńskim pod Gryźlinami (na północ od Olsztyńka), na wysokości 157 m n.p.m. Pasłęka wpływa do Zalewu Wiślanego koło Nowej Pasłęki.

Największe dopływy to Wałsza i Drwęca Warmińska. W górnym odcinku (od Gryźlin do Mostkowa) Pasłęka płynie przez tereny zalesione, przepływając przez 5 jezior (2,3-377,5 ha). Na odcinku tym dolina jest wąska i wcięta w otaczające ją wysoczyzny; na niektórych odcinkach rzeka ma charakter podgórski. Poniżej Mostkowa aż do Pityn płynie przez tereny odlesione - nieużytki, pastwiska i łąki kośne o ekstensywnym sposobie gospodarowania oraz pola uprawne. Od mostu w Pitynach rzeka płynie w głębokiej, wąskiej dolinie o zalesionych zboczach, dalej płaskie dno doliny rozszerza się do 1000 m. Ta część doliny zawiera głównie nieużytki, rzadziej łąki kośne i pastwiska, a także starorzecza. Na odcinku Bardyny - Jez. Pierzchalskie nurt rzeki jest w dalszym ciągu powolny, ale zbocza wznoszą się stosunkowo stromo i pokryte są lasami. Podobny charakter mają zbocza wzdłuż zbiornika zaporowego Jezioro Pierzchalskie i poniżej tego zbiornika. Od wsi Bemowizna do Braniewa rzeka płynie w krajobrazie typowo rolniczym, rzadziej w otoczeniu świeżych ugorów, a strome brzegi wznoszą się tutaj do kilkunastu metrów. Poniżej Braniewa rzeka jest uregulowana i obwałowana, przy czym szerokość międzywala nie przekracza 200 m. Pasłęka uchodzi do Zalewu Wiślanego trzema odnogami, odcinając od stałego lądu 2 wyspy o powierzchni 12 i 42 ha.

WARTOŚĆ PRZYRODNICZA I ZNACZENIE: Ostoja ptasia o randze europejskiej E 78.

Występuje co najmniej 23 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 9 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK).

W okresie lęgowym obszar zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej (C3, C6) następujących gatunków ptaków: nurogęś, błotniak łąkowy, kania czarna, kania ruda (PCK),

bielik (PCK), orlik krzykliwy (PCK), trzmielojad, samotnik, zimorodek, siniak; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu (C7) występują: bąk (PCK), bocian biały, bocian czarny, błotniak stawowy, derkacz i rybitwa czarna.

ZAGROŻENIA: Zagrożenie dla obszaru stanowią: brak geodezyjnego wydzielenia granic rezerwatu, melioracje, zmiany sposobu zagospodarowywania użytków rolnych, zbyt intensywny wypas miejscami (zniszczenie roślinności na brzegach rzeki), wycinanie nadrzecznych zadrzewień łęgowych, wypalanie wiosenne traw, penetracja brzegów przez rybaków i kłusowników.

Zadanie „Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity” zlokalizowane jest: w odległości 23km od terenu objętego ochroną Natura 2000 Dyrektywa Ptasia „Ostoja Warmińska” (PLB280015);

Charakterystyka obszaru:

Obszar Natura 2000 "Ostoja Warmińska" jest ostoją specjalnej ochrony ptaków. Obszar jest położony w północnej części woj. warmińsko-mazurskiego i ciągnie się pasem długości ok. 115 km i szerokości 10-20 km wzdłuż granicy państwowej z obwodem kalinigradzkim Federacji Rosyjskiej. Na wschodzie obszar sięga jeziora Oświn, na zachodzie zaś - doliny niewielkiej rzeki Gołubej, dopływu Banówki. Środkowa i wschodnia część obszaru leży na Nizinie Staropruskiej, obejmując w całości dwa mezoregiony: Równinę Sępopolską i Wzniesienia Górowskie. Ponad połowa obszaru jest położona na Równinie Sępopolskiej. Równina ta to rodzaj rozległej, bezjeziornej i w znacznej części wylesionej niecki.

Deniwelacje pomiędzy jej centralną częścią a brzegami wynosi 40-50m. Przez środek Równiny Sępopolskiej płynie Łyna, która w rejonie granicy państwowej rozlewa się w wydłużone jezioro zaporowe. Inne ważniejsze ciekі przecinające Równinę Sępopolską w granicach ostoi to Kanał Mazurski oraz dopływy Łyny: Omęt, Guber i Elma.

Jedynie większe jeziora naturalne na terenie ostoi to Jez. Kinkajmskie i Jez. Arklickie. Poza tym występuje tu kilkadziesiąt niewielkich jezior o powierzchni większej od 1 ha a także stawy rybne.

Charakterystyczną cechą tego mezoregionu jest występowanie tłustych, czerwonych iłó w niższych partiach terenu. Tereny wyżej położone i niewielkie wzniesienia zbudowane są z gliny zwałowej.

Charakterystycznymi glebami w tej części kraju są stanowiące 68% bielice. Gleby brunatne obejmują 17%, a bagienne 9%. Pozostałą część stanowią czarne ziemie i mady. Wzniesienia Górowskie to otoczony obniżeniami cokoł morenowy, z kulminacją Góry Zamkowej (216 m n.p.m.). Deniwelacje przekraczają tu 100 m. Jest to teren mocno pofałdowany, w znacznej części zalesiony i poprzecinany licznymi strumieniami płynącymi w dolinach między wzniesieniami. Największym z cieków jest biorąca tu swój początek Wałsza. Obszar ten jest

w znacznej części zalesiony, jest tu także kilka jezior, z których największe to Jezioro Głębockie. W lasach na terenie Wniesień Górowskich znajduje się kilkanaście stawów.

Zachodnia część obszaru jest położona już na terenie Pobrzeża Gdańskiego i obejmuje niewielki fragment mezoregionu Nizina Warmińska, o charakterze przypominającym Nizinę Sępopolską i niewielkiej wysokości nad poziomem morza. Nie ma tu jezior, a największymi ciekami w tej części obszaru są rzeka Banówka i Omaza.

Klimat tej części Polski zachowuje swą odrębność w stosunku do pozostałych części kraju. Średnia roczna temperatura na tym terenie wynosi 7 stopni C i jest o 2-3 stopnie niższa od temperatur w pozostałych częściach kraju. Sumy opadów wynoszą ok. 600 mm rocznie. Lasy pokrywają łącznie ok. 25% powierzchni ostoi. W większości są to dobrze zachowane fragmenty grądów, z partiami starodrzewu z ponad 100 letnim drzewostanem. Wzdłuż drobnych cieków ciągną się, lasy łąkowe olszowe lub olszowo-jesionowe z dobrze zachowaną strukturą gatunkową. Na uwagę zasługują też kompleksy leśne borów i brzezin bagiennych, a także liczne torfowiska wysokie stanowiące cenne siedliska chronionych (w skali kraju) gatunków roślin. Pomimo niewielkiej liczby jezior w ostoi jest bardzo wiele śródpolnych i śródleśnych mokradel, sprzyjających różnorodności biologicznej.

Obszar ten ma niewielką gęstość zaludnienia i stale się wyludnia. W jego granicach znajduje się tylko jedno nieduże miasto - Sępopol, na obrzeżach ostoi zaś leżą dwa inne miasta: Bartoszyce i Górowo Iławeckie. Niespełna 10-15 lat temu w tym regionie kraju na większości terenów uprawnych funkcjonowały PGRy. Pozostała część była zagospodarowana przez niewielkie indywidualne gospodarstwa rolne o powierzchni poniżej 10-15 ha. Po rozpadzie PGRów, na objętych przez nie terenach utworzyły się odłogi, będące w pierwszych kilku latach atrakcyjnymi żerowiskami dla bocianów. Obecnie na części tych terenów (zwłaszcza na Nizinie Sępopolskiej) zaczęły powstawać wielkopowierzchniowe gospodarstwa rolne, nastawione na jeden rodzaj produkcji. Powoduje to powstanie monokultur o dużych powierzchniach. Część odłogowanych obszarów porolnych przejęły Lasy Państwowe, prowadząc na tych terenach zakrojoną na szeroką skalę akcje zalesień, szczególnie na obszarach przyległych do granicy państwowej. W rezultacie, w wielu rejonach o niegdyś otwartym lub mozaikowym krajobrazie powstają monokultury rolne lub leśne, co prowadzi do zagłady niektórych cennych siedlisk, a w konsekwencji do zmniejszenia różnorodności krajobrazowej i gatunkowej tych terenów.

"Ostoja Warmińska" została zaproponowana jako obszar Natura 2000 przede wszystkim dla ochrony jednego gatunku - bociana białego, który osiąga tu największą liczebność i największe zagęszczenie w kraju. Jest to jednak również bardzo ważna ostoja dla wielu innych gatunków ptaków, występują tu bowiem aż 93 gatunki ptaków waloryzujące obszary Natura 2000 (w tym 81 gatunków lęgowych i prawdopodobnie

lęgowych). Jest wśród nich 46 gatunków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej, w tym 41 gatunków lęgowych i prawdopodobnie lęgowych.

Za najcenniejsze walory awifaunistyczne "Ostoi Warmińskiej" należy uznać:

- najliczniejszą w Polsce lokalną populację bociana białego występującego w liczbie ok. 1000 par, w najwyższym w kraju zagęszczeniu 71 par na 100 km²,
- liczną populację lęgową dwu innych rzadkich w kraju gatunków - orlika krzykliwego i żurawia,
- potwierdzone gniazdowanie dwu skrajnie nielicznych w kraju gatunków: gadożera i łabędzia krzykliwego,
- gniazdowanie innych nielicznych w kraju gatunków: bąka, bociana czarnego, gągoła, bielika, błotniaka łąkowego, puchacza, zielonki, dzięcioła biało grzbietego i wąsatki,
- możliwe gniazdowanie skrajnie nielicznego w kraju orlika grubodziobego,
- możliwe gniazdowanie kolejnych bardzo rzadkich gatunków: podgorzałki, gęgawy, kani rudej, kani czarnej, rybołowa, kropiatki, puszczyka uralskiego, włośchatki, kulika wielkiego, rybitwy białoskrzydłej, dzięcioła trójpalczastego i dzięcioła białoszyjego,
- gniazdowanie lokalnie rzadkich gatunków jak: zauszniak, rycyk i dudek,
- dość liczną populację lęgową takich gatunków waloryzujących jak derkacz, przepiórka i gąsiorek.

ZAGROŻENIA: Jednym z najważniejszych zagrożeń dla występujących na terenie "Ostoi warmińskiej" cennych gatunków ptaków oraz ich siedlisk, a także ogólnie dla różnorodności biologicznej na terenie ostoi jest zaniechanie systemu ekstensywnego rolnictwa, prowadzącego do porzucenia rolniczego użytkowania ziemi, oraz zarastania nieużytkowanych łąk, torfowisk i innych terenów otwartych i cennych przyrodniczo. Zagrożeniem jest także rozwój rolnictwa intensywnego, na niektórych obszarach, związanego z daleko idącą unifikacją krajobrazu rolniczego (wycinanie zadrzewień śródpolnych, zasypywanie niewielkich zbiorników wodnych i torfowisk) powodującą utratę wielu siedlisk, zwłaszcza podmokłych.

Innym poważnym niebezpieczeństwem jest zmniejszanie się powierzchni terenów otwartych w wyniku zalesiania nieużytków porolnych przejętych przez Lasy Państwowe, a także śródleśnych enklaw, w wyniku czego na dawnych terenach otwartych powstają młode monokultury leśne. Innym szkodliwym dla siedlisk cennych gatunków ptaków czynnikiem jest osuszanie lasów i borów bagiennych oraz śródleśnych mokradeł, a także prowadzenie zrębów zupełnych na obszarze najcenniejszych siedlisk leśnych: grądów, łągów i olsów.

Zadanie „Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity” zlokalizowane jest:

w odległości 23km od obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Dyrektywa Ptasia PLB280010 Zalew Wiślany:

Charakterystyka obszaru:

Obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Dyrektywa Ptasia PLB280010 Zalew Wiślany obejmuje polską część płytkiego zalewu przymorskiego (śr. głębokość 2,3 m, maksym 4,6 m), o wodzie słonawej, odciętego od Bałtyku Mierzeją Wiślaną. Zalew łączy się z Bałtykiem wąskim kanałem usytuowanym w rosyjskiej części zbiornika, przez który w czasie silnych sztormów następują wlewy wód morskich. Do polskiej części zalewu uchodzi szereg rzek, od strony zachodniej jest to parę ramion Wisły, z największym Nogatem, od wschodniej i południa rzeki Elbląg, Bauda i Pasłęka, płynące z obszarów wysoczyznowych. Zalew charakteryzuje się bardzo szybkimi zmianami poziomu wody, dochodzącymi w ciągu dnia do 1,5 m, następującymi pod wpływem wiatru. Przy brzegach zalewu ciągną się rozległe pasy szuwarów, osiągające szerokość setek metrów.

Najważniejsze obszary lęgowe ptaków na zalewie znajdują się w Zatoce Elbląskiej i w rejonie ujścia Pasłęki. Obszary najważniejsze dla ptaków niełgowych to strefa przybrzeżna rozciągająca się od Przebrna do ujścia rzeczki Cieplicówki, Zatoka Elbląska oraz strefa przybrzeżna w okolicy ujścia Pasłęki.

WARTOŚĆ PRZYRODNICZA I ZNACZENIE: Ostoja ptasia o randze europejskiej E 14.

Występuje co najmniej 27 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, co najmniej 9 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK).

W okresie lęgowym występuje hełmiatka (1-3 pary) (PCK) - 1%-3% populacji krajowej, gęgawa - około 1% populacji lęgowej, ohar do 10% populacji lęgowej, ponad płaskonos c. 1% populacji lęgowej, perkoz dwuczuby ponad 1% populacji lęgowej, czapla siwa ponad 8% populacji lęgowej, śmieszka ponad 1% populacji lęgowej, bręczka - powyżej 1% populacji lęgowej, bielik ponad 1% populacji lęgowej; w stosunkowo wysokiej liczebności (C7) występują: bąk (PCK), bączek (PCK), bocian biały, cyranka, cyraneczka; żeruje c. 10 000 par kormorana z pobliskiej kolonii lęgowej (największej w Polsce - 50% krajowej populacji lęgowej) w Kątach Rybackich.

W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego (C2 i C3) następujących gatunków: bielaczek, cyraneczka, gęś białoczelna, gęś zbożowa rożeniec, czernica, głowienka, mewa mała; stosunkowo duże koncentracje (C7) osiąga łąbędź krzykliwy (do 200 osobników), łąbędź niemy (pierzy się do 3500 ptaków, prawdopodobnie największe pierzowisko łąbędzia w kraju), gągoł (do 3000 osobn.) i łączak.

W okresie zimy występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego (C2) bielaczka (do 3200 osobników) i mewy srebrzystej; stosunkowo duże koncentracje w okresie zimowym osiąga bernikla kanadyjska (do 1300 ptaków, jedyne znane stałe zimowisko w Polsce) oraz błotniak zbożowy (do 35 osobników).

ZAGROŻENIA: Koszenie trzciny, rybołówstwo, wędkarstwo, urbanizacja, odpady, ścieki - zanieczyszczenie, farmy wiatrowe, rozbudowa portów, transport okrętowy, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, kempingi i karawaningi, żeglarstwo, zanieczyszczenie wód, tamy, wały, sztuczne plaże, regulowanie koryt rzecznych, zamulenie, powodzie, eutrofizacja

Obszar podlega działaniom z zakresu ochrony przeciwpowodziowej. Istniejące obiekty i urządzenia związane z ochroną przeciwpowodziową oraz koryto rzeczne wymagają utrzymywania ich w należyłym stanie technicznym. Na obszarze będą prowadzone działania zapewniające swobodny spływ wód oraz lodu. Przy wykonywaniu powyższych zadań zachowana zostanie dbałość o utrzymanie dobrego stanu ekologicznego doliny. Wykonywanie tych prac obejmuje różne fragmenty doliny rzecznej i nie ma istotnego wpływu na całość obszaru Natura 2000.

Zadanie „Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity” zlokalizowane jest: w odległości 23km od terenu objętego ochroną Natura 2000 Dyrektywa Siedliskowa SOOS „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” (PLH280007).

Charakterystyka obszaru:

SOOS „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” został zgłoszony do Komisji Europejskiej w kwietniu 2004 r. Uzyskał akceptację Komisji na podstawie decyzji z dnia 13 listopada 2007 r. *przyjmującej, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny* oraz decyzji z dnia 12 grudnia 2008 r. *przyjmującej na mocy Dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny.*

Obszar ten (o pow. 40 862,6 ha) obejmuje polską część płytkiego (2,3 m średnio) zalewu przymorskiego, o słonawej wodzie, wraz z Mierzeją Wiślaną oddzielającą go od Bałtyku oraz wąski pas depresyjnych najczęściej terenów lądowych, przylegających od strony południowej do Zalewu, będących w przeszłości częścią jego wód. Do Zalewu wpada wiele rzek: kilka ramion Wisły, Elbląg, Bauda, Pasłęka oraz duża liczba pomniejszych rzek i strumieni. Szybkie zmiany poziomu wody w zalewie dochodzą w ciągu dnia do 1,5 m. Przy brzegach zbiornika rozciągają się rozległe płaty szuwarów, osiągające szerokość kilkuset metrów. Występują w postaci 1-2 pasów, równoległych do brzegu.

W zalewie występuje bogata roślinność zanurzona.

W skład ostoi wchodzi również półwyspowy fragment Mierzei Wiślanej od miejscowości Kąty Rybackie do granicy państwa. Mierzeja jest młodym tworem geologicznym powstałym na skutek wzajemnego oddziaływania wód morskich nioszących materiał pochodzący z abrazji wybrzeży klifowych i wód Wisły niosących ze sobą piaski a także działalności wiatru.

Tereny przylegające do Zalewu Wiślanego mają charakter nizinny, w przylegającym do niego pasie występują zbiorowiska roślinności nawydmowej. Lasy występują właściwie tylko na terenie mierzei – są to głównie acydoofilne dąbrowy i bór nadmorski.

Stwierdzono występowanie 18 rodzajów siedlisk i 13 gatunków z załączników I i II Dyrektywy Siedliskowej. W Zalewie Wiślanym zachowały się łąki podwodne, w tym z udziałem ramienic. Na fragmencie Żuław obejmującym ujściowe odcinki rzek uchodzących do Zalewu występują bardzo rzadkie na Pomorzu zespoły *Nymphoidetum peltatae* i *Salviniatum natantis*.

Na terenie ostoi stwierdzono występowanie wielu roślin naczyniowych zagrożonych w Polsce oraz charakterystycznych dla rzadkich i zanikających siedlisk (wodnych, wydmowych, solniskowych, torfowiskowych, bagiennych). Są tu stanowiska roślin atlantyckich na wschodnich granicach zasięgu w Polsce (w tym halofitów nadmorskich) i prawdopodobnie największe stanowisko mikołajka nadmorskiego na polskim wybrzeżu. Często jest Inica wonna *Linaria odora* (załącznik II DS).

Zlokalizowano tu jedno z niewielu w Polsce miejsc występowania grzybieńczyka wodnego *Nymphoides peltata* i bogatej populacji salwinii pływającej *Salvinia natans*. W Zalewie Wiślanym stwierdzono kilka gatunków ramienic.

Rejon Zalewu Wiślanego jest ważny dla ochrony minoga rzeczno *Lampetra fluviatilis* i parposza *Alosa fallax*. Regularnie pojawia się tu również foka szara *Halichoerus grypus*.

Do przedmiotów ochrony obszaru, dla których znaczenie obszaru określono jako A, B lub C należą następujące:

1. zbiorowiska roślinne:

- ujścia rzek (estuaria) (1130),
- zalewy i jeziora przymorskie (laguny) (1150),
- nadmorskie wydmy białe (*Elymo-Ammophiletum*) (2120),
- nadmorskie wydmy szare (2130),
- lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich (2180),
- starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* (3150),
- ziołorośla górskie (*Adenostylin alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) (6430),

- bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum* i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne) (91D0);

2. gatunki zwierząt:

- *Halichoerus grypus* (foka szara) (1364),
- *Triturus cristatus* (traszka grzebieniasta) (1166),
- *Bombina bombina* (kumak nizinny) (1188),
- *Petromyzon marinus* (minóg morski) (1095),
- *Lampetra fluviatilis* (minóg rzeczny) (1099),
- *Alosa fallax* (parposz) (1103),
- *Pelecus cultratus* (cioska) (2522),

3. gatunki roślin:

- *Linaria loeselii* (lnica wonna) (2216).

Do zidentyfikowanych zagrożeń wymienionych w Standardowym Formularzu Danych należą:

- zanieczyszczenie wód przez ścieki komunalne i przemysłowe, eutrofizacja wód;
- gospodarka rybacka („przyłów” zwierząt w sieciach);
- intensywna eksploatacja trzcinowisk;
- lokalizacja farm elektrowni wiatrowych (np. farma Łaszka-Płonina w bezpośrednim sąsiedztwie ostoi).

LOKALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA W STOSUNKU DO OBSZARÓW CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

Zadanie „Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity” zlokalizowane jest w Słobickim Obszarze Chronionego Krajobrazu .

Słobicki Obszar Chronionego Krajobrazu wprowadzono na podstawie Rozporządzenia nr 107 Wojewody Warmińsko- Mazurskiego z dnia 3 listopada 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Warm- Mazur. Z 2008 r. Nr 176, poz. 2575).

Na obszarze ustanowiono następujące zakazy:

- 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką;

- 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, z późn. zm.);
- 3) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;
- 4) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu;
- 5) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych;
- 6) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka;
- 7) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych;
- 8) lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybackiej.

Przy czym zakazy nie dotyczą:

- 1) wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa;
- 2) prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym;
- 3) realizacji inwestycji celu publicznego.

Zadanie „Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity” zlokalizowane jest w odległości 2 km od Obszaru Chronionego Krajobrazu rzeki Baudy .

Obszaru Chronionego Krajobrazu rzeki Baudy wprowadzono na podstawie Rozporządzenia nr 107 Wojewody Warmińsko- Mazurskiego z dnia 3 listopada 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Warm- Mazur. Z 2008 r. Nr 176, poz. 2573).

Na obszarze ustanowiono następujące zakazy:

- 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką;

- 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, z późn. zm.);
- 3) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;
- 4) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu;
- 5) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych;
- 6) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka;
- 7) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych;
- 8) lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybackiej.

Przy czym zakazy nie dotyczą:

- 1) wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa;
- 2) prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym;
- 3) realizacji inwestycji celu publicznego.

LOKALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA W STOSUNKU DO REZERWATÓW PRZYRODY

Najbliżej znajdujące się obszary rezerwatów przyrody (odległości w linii prostej od miejsca przebudowy DP 1154N):

- Rezerwat Cieletnik na terenie Gminy Braniewo, w odległości ok. 25 km;

Rezerwat został utworzony w 1959 r. (MP nr 94, poz. 500), przedmiotem ochrony jest stanowisko brzozy niskiej, typ rezerwatu: torfowiskowy.

- Rezerwat Ostoja Bobrów na rzece Pasłęce na terenie Gminy Braniewo, w odległości ok. 12 km; Rezerwat został utworzony w 1970 r. (1970 MP nr 2, poz. 21, 1989 MP z nr 17 poz.117, 2000 Dz.Urz. Woj. Warm. - Maz. Nr 55, poz. 696, 2001 Dz.Urz. Woj. Warm. - Maz. Nr 46, poz.732), przedmiotem ochrony jest stanowisko bobra, typ rezerwatu: faunistyczny.

- Rezerwat Dolina Rzeki Wałszy na terenie Gminy Pieniężno, w odległości ok. 20 km; Rezerwat został utworzony w 1957 r. (MP nr 41, poz. 265), przedmiotem ochrony jest malowniczo ukształtowany krajobraz odcinka doliny Wałszy, typ rezerwatu: krajobrazowy.

- Rezerwat Osiek II na terenie Gminy Wilczęta, w odległości ok. 4 km; Rezerwat został utworzony w 1970 r. (MP nr 2, poz. 8), przedmiotem ochrony jest stanowisko maliny moroszki, typ rezerwatu: torfowiskowy.

- Rezerwat Lenki na terenie Gminy Młynary, w odległości ok. 3 km; Rezerwat został utworzony w 1959 r. (MP nr 94, poz. 501, zm. 1968 MP nr 27, poz 178), przedmiotem ochrony jest starodrzew modrzewiowy i bukowy, typ rezerwatu: leśny.

Wpływ przedsięwzięcia na wyżej wymienione obszary chronione

Planowane przedsięwzięcie ma niewielki zakres o bardzo wąskim oddziaływaniu. Obejmuje jedynie pas drogi powiatowej, w obszarze w całości zabudowanym budownictwem mieszkaniowym i gospodarskim.

Nie zachodzi, w czasie realizacji, jak i późniejszej eksploatacji przedsięwzięcia sytuacja degradacji walorów przyrodniczych, czy krajobrazowych obszaru. Nie zachodzi konieczność usuwania drzew w trakcie realizacji projektowanej przebudowy.

Planowana przebudowa DP 1154N nie będzie oddziaływać na rezerwaty przyrody, nie ma wpływu na przedmioty ochrony. Nie powoduje również działań, które są zakazane w obszarach chronionych.

Projektowane prace będą prowadzone w istniejącym pasie drogowym, bez zmiany granic pasa, bez korekt przebiegu w planie.

Zakładane prace spowodują poprawę parametrów jezdni, przez co wpłyną na usprawnienie ruchu drogowego, co w konsekwencji ograniczy emisję negatywnych czynników ruchu drogowego.

Niekorzystny wpływ na środowisko przewidywany jest jedynie podczas realizacji inwestycji i związany będzie z prowadzonymi pracami budowlanymi. Będzie to możliwe zwiększenie poziomu hałasu, pochodzącego od pracujących maszyn oraz zanieczyszczenie powietrza spalinami. W czasie budowy nie będzie konieczności używania sprzętu nietypowego. Będą stosowane maszyny powszechnie występujące przy drogowych robotach budowlanych (typu: samochody ciężarowe, rozkładarka masy, walce drogowe, koparki, równiarki, zagęszczarki). Inwestor zakłada, że przy założonym zakresie prac remontowych, czas wykonywania robót nie przekroczy 4 - 5 miesięcy. Niekorzystne oddziaływanie będzie, więc występować w bardzo krótkim okresie i nie pozostawi zmian w środowisku.

Natomiast po zakończeniu robót nastąpi poprawa warunków użytkowania drogi i jej wpływu na środowisko w stosunku do stanu obecnego. Te korzystne oddziaływanie zrealizowanej inwestycji, w zakresie zmniejszenia poziomu hałasu i emisji spalin od ruchu drogowego, w ciągu drogi 1154N będzie miało już charakter stały.

Niewielki zakres inwestycji, ruch o małym natężeniu odbywający się po drodze powiatowej nr 1154N oraz położenie odcinka powodują, że opisane wyżej wpływy zarówno niekorzystny krótkotrwały jak i długotrwały korzystny będą dotyczyły tylko najbliższego, bezpośredniego sąsiedztwa drogi.

Założone prace nie zmieniają warunków gruntowych ani wodnych. W zakresie prac wystąpi konieczność prowadzenia robót ziemnych w niewielkim zakresie, związanym z podbudową drogi, nawierzchnią, remontem istniejących przepustów, oczyszczeniem rowów z namułu.

Zakres planowanych prac nie wykracza poza istniejący pasy drogowy, nie zmienia charakteru nieruchomości. Biorąc powyższe pod uwagę, uwzględniając otoczenie drogi należy stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji i funkcjonowania nie wystąpią zagrożenia wyszczególnione w kartach informacyjnych obszarów chronionych. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na żadnym etapie na obszary podlegające ochronie ani na gatunki chronione w tych obszarach.

Marek Pieczyński

.....
Podpis wnioskodawcy