

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775z późn. zm.) w związku z art. 71 ust 2, pkt. 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 80 ust. 2, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), a także zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28.05.2021 r. złożonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”**

orzekam, co następuje:

I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Łochowa, będącej drogą kategorii GP. W zakres przedsięwzięcia oprócz budowy drogi głównej wchodzi także budowa ciągów pieszych i rowerowych zlokalizowanych wzdłuż projektowanej trasy, przebudowa dróg poprzecznych krzyżujących się z obwodnicą, budowa skrzyżowań oraz niezbędnej infrastruktury związanej i niezwiązanej z drogą. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa mazowieckiego, w powiatach: węgrowskim, gmina Łochów i wołomińskim, gmina Jadów.

Planowana obwodnica składa się z 2 odcinków o różnych przekrojach podstawowych oraz różnych parametrach technicznych. Odcinek 1 obwodnicy Łochowa, zlokalizowany jest pomiędzy istniejącą DK62 w rejonie mostu na rz. Liwiec, a istniejącą DK50 również w rejonie mostu na rz. Liwiec. Odcinek 2 obwodnicy stanowi południowe obejście centrum Łochowa i pełni rolę łącznika pomiędzy planowanym odcinkiem 1 obwodnicy, a istniejącą DK62 w kierunku Węgrowa.

Obszar inwestycji obejmuje swym zasięgiem głównie pas drogowy nowej trasy wraz z infrastrukturą związaną z drogą (kanalizacja deszczowa, przepusty, zbiorniki wód deszczowych, itp.) oraz teren przeznaczony pod infrastrukturę towarzyszącą nie związaną z drogą (linie energetyczne, telekomunikacyjne itp.).

Projektowane odcinki drogi we wszystkich wariantach, na całej długości przebiegają na terenie płaskim. Obszar przecinają liczne rowy melioracyjne, przy których występują tereny podmokłe.

1.2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

I. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

- 1) prace budowlane prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym specjalisty lub specjalistów posiadających wiedzę i doświadczenie z zakresu ornitologii, chiropterologii, herpetologii, teriologii, malakologii, entomologii i dendrologii;
do zadań nadzoru powinno należeć m.in.:

- a) kontrola terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk bezpośrednio przed podjęciem prac związanych z realizacją inwestycji,
 - b) nadzór nad prowadzonymi pracami pod kątem prawidłowości wypełnienia warunków decyzji środowiskowej,
 - c) weryfikacja metodyki poszczególnych prac poprzez ustalenie szczegółowego harmonogramu prac, w tym bieżąca kontrola prowadzenia prac i dostosowanie działań minimalizujących do stwarzanego zagrożenia, z uwzględnieniem np. okresowego wstrzymania prac budowlanych w przypadku zaobserwowania niekorzystnego ich wpływu na siedliska czy populację gatunków chronionych, podejmowanie pożądaných działań minimalizujących straty w środowisku w dostosowaniu do panujących warunków i możliwości technologicznych,
 - d) zabezpieczenie terenu budowy przed dostaniem się na jego teren zwierząt, w tym z ustaleniem i realizacją różnych środków zaradczych (np. płotków herpetologicznych),
 - e) kontrola zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt. Należy nie dopuszczać/likwidować wszelkie zastoiska pojawiające się na terenie budowy, aby nie dopuścić do rozrodu płazów w tych miejscach. W przypadku zauważenia zwierząt w wykopach czy zastoiskach zwierzęta ewakuować z zastosowaniem przepisów odrębnych,
 - f) oznaczenie w sposób widoczny i odgródzenie wszystkich zinwentaryzowanych stanowisk gatunków chronionych znajdujących się w zasięgu oddziaływania inwestycji, które narażone będą na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac;
- 2) bezpośrednio przed podjęciem prac związanych z realizacją inwestycji, należy dokonać kontroli terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk oraz analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody;
 - 3) wycinkę drzew i krzewów wykonać pod nadzorem przyrodniczym specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu ornitologii i chiropterologii, w okresie od początku września do końca lutego. W uzasadnionych harmonogramem lub technologią prac przypadkach, dopuszcza się wycinkę drzew i krzewów poza ww. okresem, po dokonaniu przez nadzór przyrodniczy bezpośrednio przed podjęciem prac (maksymalnie 3 dni) weryfikacji co do braku występowania czynnych (zasiedlonych) siedlisk gatunków podlegających ochronie;
 - 4) przed rozpoczęciem robót oraz w ich trakcie należy kontrolować teren budowy pod kątem obecności zwierząt i umożliwić im ucieczkę lub przenieść je poza teren budowy w bezpieczne dla nich miejsce. Przeniesienie gatunków należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu herpetologii, teriologii i malakologii, z zastosowaniem przepisów odrębnych;
 - 5) wszelkie „pułapki” (np. głębokie wykopy) starannie zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich drobnych zwierząt. Termin, lokalizację i sposób wykonania zabezpieczeń doprecyzuje nadzór przyrodniczy koordynujący całość prac zabezpieczających, po uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych, występujących na gruncie;
 - 6) przed zasypaniem wykopów przy udziale nadzoru przyrodniczego sprawdzić dno pod kątem obecności w nich zwierząt, a w przypadku stwierdzenia ewakuować je poza teren budowy, z zastosowaniem przepisów odrębnych;
 - 7) w przypadku prac prowadzonych w sąsiedztwie zbiorników wodnych, prace te należy prowadzić poza terminem wzmożonej aktywności płazów, tj. poza terminem marzec-kwiecień oraz wrzesień-październik lub pod nadzorem przyrodniczym specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu herpetologii, który na bieżąco oceni stopień zagrożenia względem ww. grupy zwierząt oraz zadecyduje o konieczności zastosowania dodatkowych działań minimalizujących, w tym np. zastosowania płotków herpetologicznych;
 - 8) do zabezpieczenia w postaci płotków herpetologicznych należy użyć tymczasowych wygrodzeń o min. wysokości 50 cm, wykonanych z np. litej folii o dużej gęstości przytwierdzonej do palików i wkopanych w podłoże na głębokość co najmniej 10 cm, posiadających minimum 10 cm przewieszkę wygiętą w kierunku „na zewnątrz” placu budowy. Zakończenie wygrodzeń powinno zostać wyposażone w tzw. zawracacze zakończone pułapką. W konstrukcji pułapki muszą się znaleźć pochylnie (np. gałązka, drewniana listewka) po których mogą wydostać się na zewnątrz inne gatunki zwierząt – małe ssaki czy bezkręgowce. Pułapki muszą być kontrolowane do kilku razy dziennie, w zależności od natężenia migracji płazów i gadów oraz warunków pogodowych;
 - 9) korony, pnie oraz korzenie drzew przewidzianych do zachowania należy zabezpieczyć zgodnie ze

- sztuką ogrodniczą, według wskazań i przy udziale nadzoru przyrodniczego specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu dendrologii. Zakazuje się składowania urobku, kruszyw, materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu koron ww. drzew;
- 10) na placu budowy stosować oświetlenie przyjazne środowisku, tj. oświetlające kierunkowo jedynie niezbędny obszar, przy zastosowaniu lamp sodowych lub LED o ciepłych barwach. Bezwarunkowo należy stosować szczelne obudowy lamp uniemożliwiające kontakt owadów z rozżarzoną żarówką;
 - 11) zdjętą urodzajną warstwę gleby zdeponować w pryzmach, zabezpieczyć przed przesuszeniem w czasie składowania i wykorzystać do rekultywacji terenu inwestycji po zakończeniu jej realizacji;
 - 12) wszystkie maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas prac budowlanych utrzymywać w dobrym stanie technicznym i konserwować systematycznie w sposób prawidłowy, pozwalający na uniknięcie wycieków płynów technicznych i paliw do środowiska gruntowo-wodnego;
 - 13) ewentualne prace odwodnieniowe prowadzić przy pomocy igłofiltrów bądź w technologii np. ścianek szczelnych, bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu; ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwodnienia odprowadzać do istniejącego systemu odwodnienia;
 - 14) zorganizować zaplecze budowy (bazę materiałową oraz miejsca postoju maszyn) poza terenami wodno-błotnymi, podmokłymi, na terenie zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem (w szczególności substancjami ropopochodnymi) środowiska gruntowo-wodnego;
 - 15) teren realizacji inwestycji zaopatrzyć w środki do neutralizacji awaryjnych wycieków substancji, w tym ropopochodnych; w przypadku ich rozlania zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał przekazać do utylizacji uprawnionemu odbiorcy;
 - 16) na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne; powstające ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przewoźnych toalet i przekazywać systematycznie za pośrednictwem uprawnionych odbiorców do dalszego zagospodarowania;
 - 17) wody opadowe i roztopowe odprowadzać za pomocą rowów drogowych i kanalizacji deszczowej, oczyszczać w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych przed zrzutem do odbiornika naturalnego – rzeki Liwiec;
 - 18) zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogowej;
 - 19) prace budowlane będące źródłem hałasu, w szczególności wykonywane przy użyciu sprzętu i urządzeń mechanicznych, w tym sprzętu ciężkiego, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00, z wyłączeniem okresów budowy, gdzie z technologicznego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac (np. prace betoniarskie);
 - 20) prace prowadzić w taki sposób, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości nie pracowały jednocześnie, a w czasie przerw w pracy, urządzenia i maszyny nie pracowały na tzw. biegu jałowym.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

- 1) do realizacji inwestycji przyjąć wariant 2Y;
- 2) należy wykonać obiekty mostowe pełniące funkcję przejść dla zwierząt w następującej lokalizacji:
 - a. WDW-1: km 2+446 przejście dla dużych zwierząt zespolone z drogą gruntową, wykorzystywaną przede wszystkim jako przejazd gospodarczy (dojazd do pól), minimalne parametry: szerokość $2x$ min. 5 m strefy przeznaczonej dla zwierząt o charakterze gruntowym x min. 4 m. wysokość po obu stronach drogi, współczynnik ciasnoty: $\geq 1,5$. W strefie najścia na przejście nie należy projektować rowów drogowych przebiegających prostopadle do osi przejścia. Strefy przeznaczone dla zwierząt oraz drogę optymalnie zaprojektować w tożsamej płaszczyźnie, w przypadku braku takiej możliwości, na wysokości przejścia wykonać łagodne nachylenie skarp (nie bardziej strome niż 1:2). W otoczeniu przejścia przewiduje się wprowadzenie nasadzeń roślinności naprowadzającej;

- b. WDK-4: km 5+158 przejście dla dużych, średnich i małych zwierząt zespolone z linią kolejową nr 6 oraz 2 drogami dojazdowymi. Skrajnia dla małych zwierząt – 1 m szerokość po obu stronach cieków po południowej stronie linii kolejowej. Skrajnia dla dużych zwierząt – w postaci gruntowego pasa terenu o szerokości min. 8 m (optymalnie min. 10 m) x min. 5 m wysokości po północnej stronie linii kolejowej, współczynnik ciasnoty: $\geq 1,5$. W strefie najścia na przejście nie należy projektować rowów drogowych przebiegających prostopadłe do osi przejścia. Strefy przeznaczone dla zwierząt oraz drogę zaprojektować jako gruntową, optymalnie w tożsamej płaszczyźnie co strefa przeznaczona dla zwierząt, w sąsiedztwie przejść należy stosować drogi o naturalnej powierzchni. W przypadku braku możliwości zaprojektowania strefy dla zwierząt i drogi w tożsamej płaszczyźnie, dopuszcza się wyprofilowanie skarp w łagodnym nachyleniu (nie bardziej strome niż 1:2);
- 3) należy wykonać przepusty pełniące funkcje przejść dla zwierząt w następujących lokalizacjach:
- a. PMC-1, km 0+220, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - b. PMC-2, km 0+834, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - c. PMC-3, km 0+089, DP4201W, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 1,5 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - d. PMC-4, km 0+357, DP4201W, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 1,5 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - e. PMC-5, km 1+436, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - f. PMC-6, km 2+196, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - g. PMC-7, km 2+524, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - h. PMC-8, km 2+977, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - i. PMC-9, km 4+119, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - j. PMC-10, km 4+302, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - k. PMC-11, km 4+681, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - l. PMC-12, km 4+907, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - m. PMC-13, km 6+109, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - n. PMC-14, km 0+821, odcinek 2, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim/rowem; szer. 1,5 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
- 4) zaprojektować ekrany akustycznie, zgodnie z przyjętymi założeniami:

Usytuowanie strona	Szacunkowy kilometrąz początku zabezpieczenia	Długość[m]	Wysokość[m]	Typ ekranu
Odcinek 1 DK62				
prawa	0+305 – 0+440	135	2,5	Pochłaniający
DK50				
prawa	0+060 – 0+150	90	2,5	Pochłaniający
lewa	0+135 – 0+190	55	2,5	Pochłaniający
Odcinek 2 DK62				
prawa	0+935 – 1+000	65	2,5	Pochłaniający
lewa	1+691 – 1+760	70	2,5	Pochłaniający
lewa	1+909 – 1+948	47	2,5	Pochłaniający
lewa	1+955 – 2+180	222	2,5	Pochłaniający
prawa	2+039 – 2+195	158	2,5	Pochłaniający

5) zaprojektować rezerwy pod ekrany, zgodnie z przyjętymi założeniami:

Usytuowanie strona	Szacunkowy kilometrąz początku zabezpieczenia	Długość [m]	Wysokość [m]	Typ ekranu
		DK50		
prawa	0+000 – 0+060	60	-	Rezerwa pod ekran
prawa	0+150 – 0+320	169	-	Rezerwa pod ekran
		Odcinek 2 DK62		
lewa	1+530 – 1+691	162	-	Rezerwa pod ekran
lewa	2+180 – 2+320	140	-	Rezerwa pod ekran
prawa	2+195 – 2+245	50	-	Rezerwa pod ekran

6) wprowadzić nasadzenia pnączy składających się z gatunków rodzimych w celu przysłonięcia ekranów.

1.4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska:

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

1.5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

II. Nakładam obowiązek działań dotyczących zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- 1) Należy wykonać monitoring wraz z oceną skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki (grupy gatunków o zbliżonej ekologii gatunku), kontrolę stanu przejść oraz ocenę utrzymania przejść, w tym szpalerów drzew naprowadzających zwierzęta na przejścia, monitoring otoczenia przejść oraz aktywności ludzi na przejściach, w tym

aktywności kłusowniczej (wnyki) oraz myśliwskiej (ambony), należy prowadzić w następującym zakresie i zgodnie z poniższą metodyką:

a) ocena skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla średnich i dużych zwierząt:

i. metodyka:

identyfikacja gatunków oraz określenie ich liczebności i kierunków przemieszczania w trakcie tropień na specjalnie wykonanych pasach piaszczystych (o ile jest możliwe techniczne ich wykonanie), całej powierzchni przejść oraz w bezpośrednim otoczeniu obiektów (w promieniu 50 m); dodatkowa identyfikacja wszelkich śladów obecności zwierząt z oznaczaniem gatunków w oparciu o odchody, ślady uszkodzenia roślinności, ścieżki migracji, nory etc.; pasy piaszczyste należy wykonać z mieszanki drobno- i średnioziarnistego, ostrego piasku, zapewniającego czytelność tropów kluczowych gatunków; pasy zlokalizowane w centralnej części obiektów, na całej szerokości stref przeznaczonych dla zwierząt, min. szer. pasa 2,0 m, grubość warstwy 8 cm;

harmonogram:

- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, kontrole co 30 dni, przez okres całego roku, każda kontrola składa się z wizyty wstępnej (w trakcie której należy zatrzeć wszelkie ślady obecności zwierząt) i kontroli właściwej, przeprowadzonej po 5-7 dniach (w trakcie której następuje identyfikacja śladów obecności zwierząt);
- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, dodatkowe kontrole (sesje specjalne) co 7 dni, w okresie wiosennym (15.III-15.V) oraz jesiennym (15.IX-15.XI) – po każdej kontroli należy zatrzeć wszelkie ślady obecności zwierząt;
- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji – przeprowadzenie sesji zimowych – w przypadku korzystnych warunków do prowadzenia tropień na śniegu, identyfikacja tropów zwierząt w bezpośrednim otoczeniu obiektu (w strefach naprowadzania do przejść z zalegającą pokrywą śnieżną), przeprowadzona najwcześniej po 3 dniach od ustania opadów i następnie powtarzana co 7 dni – w okresie gdy pokrywa pozwala na odczyt tropów, identyfikację należy przeprowadzić na transektach przecinających strefy naprowadzania zwierząt, zlokalizowanych możliwie najbliżej krawędzi przejść, po każdej kontroli tropy należy zatrzeć w pasie objętym kontrolą;

ii. metodyka:

identyfikacja gatunków i osobników w trakcie obserwacji przy pomocy kamer automatycznych (fotopułapek), instalowanych na konstrukcji wsporczej ekranów (przejścia górne) oraz ścianach zewnętrznych (przejścia dolne); fotopułapki muszą obejmować zasięgiem (czujniki ruchu, doświetlacze IR) całą szerokość przejść, dlatego w razie potrzeby należy zastosować dodatkowe kamery na słupie zlokalizowanym w centralnej części obiektu; kamery muszą posiadać autonomiczne zasilanie pozwalające na min. 7 dni ciągłej pracy oraz zabezpieczenia antykradzieżowe;

harmonogram:

II, III V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, sesje ciągłe w okresie wiosennym (15.III-15.V) oraz jesiennym (15.IX-15.XI) – kontrole kamer (wymiana baterii, nośników danych) należy zsynchronizować z kontrolami na pasach piaszczystych;

b) ocena skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla małych zwierząt:

metodyka:

identyfikacja gatunków oraz określenie ich liczebności i kierunków przemieszczania w trakcie tropień na specjalnie wykonanych pasach piaszczystych; dodatkowa identyfikacja wszelkich śladów obecności zwierząt z oznaczaniem gatunków w oparciu o odchody, ślady uszkodzenia roślinności, ścieżki migracji, nory etc.; pasy piaszczyste należy wykonać z mieszanki drobno- i średnioziarnistego, ostrego piasku, zapewniającego czytelność tropów kluczowych gatunków; pasy zlokalizowane przywylotach obiektów, na całej szerokości stref przeznaczonych dla zwierząt (dno przepustu lub półki), min. szer. pasa 0,4 m, grubość warstwy min 3 cm;

harmonogram:

- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, kontrole co 30 dni, przez okres całego roku, każda kontrola składa się z wizyty wstępnej (w trakcie której należy zatrzeć wszelkie ślady obecności zwierząt) i kontroli właściwej, przeprowadzonej po 5-7

dniach (w trakcie której następuje identyfikacja śladów obecności zwierząt);

- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, dodatkowe kontrole (sesje specjalne) co 7 dni, w okresie wiosennym (15.III-15.V) oraz jesiennym (15.IX-15.XI) – po każdej kontroli należy zatrzeć wszelkie ślady obecności zwierząt;

c) ocena skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla płazów:

metodyka:

identyfikacja gatunków oraz określenie ich liczebności i kierunków przemieszczania w trakcie bezpośrednich obserwacji oraz poprzez stosowanie tymczasowych pułapek z ogrodzeniami (przepusty suche);

harmonogram:

II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, kontrole codzienne, w porze wieczornej i nocnej, przez cały okres trwania sezonowych migracji wiosennych wszystkich gatunków potwierdzonych w otoczeniu przejścia, początek migracji należy wyznaczyć przez prowadzenie wstępnych obserwacji warunków pogodowych i przebiegu hibernacji; stosowanie tymczasowych pułapek wymaga bezwzględnie codziennych kontroli uwalniania osobników, w przypadku szczytu masowych migracji ropuch i żab pułapki należy kontrolować min 2-krotnie w ciągu doby – rano i wieczorem;

d) ocena stanu technicznego, drożności i zagospodarowania przejść:

metodyka:

ekspercka ocena stanu technicznego i środowiskowych uwarunkowań przejścia - na podstawie obserwacji terenowych, z uwzględnieniem: oceny udatności i stanu rozwoju roślinności naprowadzającej i osłonowej, oceny stanu i skuteczności dodatkowych struktur naprowadzających i siedliskotwórczych (karpy, głązy) oraz stanu zabezpieczeń (szczelność ogrodzeń, zabezpieczenia przed przejazdami); identyfikacja śladów niepożądanego aktywności ludzi (przejazdy, piesi, aktywność rekreacyjna) w strefach przeznaczonych dla zwierząt, wraz z oceną jej intensywności i wskazaniem możliwości ew. ograniczania;

harmonogram:

II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji - ocena przeprowadzona min 1 raz w roku, w sezonie wegetacyjnym – z podsumowaniem dla każdego roku, w trakcie opracowywania raportów merytorycznych;

e) ocena szczelności ogrodzeń ochronno-naprowadzających i roślinności naprowadzającej na przejścia:

metodyka:

identyfikacja wszelkich uszkodzeń eksploatacyjnych, usterek montażowych i innych nieszczelności w ogrodzeniach, przeprowadzana w trakcie pieszych kontroli wzdłuż zewnętrznych krawędzi ogrodzeń, na całej ich długości; szczególne uwzględnienie połączeń ogrodzeń z przejściami dla zwierząt, zabezpieczeń w miejscach przekraczania rowów oraz zabezpieczeń bram i furtek; kontrole roślinności naprowadzającej w otoczeniu przejść – raz w roku – w przypadku stwierdzenia ubytków (wypadów) należy dokonać uzupełnienia nasadzeń drzew i krzewów wczesną wiosną (do 15 marca); harmonogram:

II, III i V rok po oddaniu drogi do eksploatacji - kontrola 1 raz w roku, przed rozpoczęciem sezonowych migracji płazów; dodatkowe zbieranie informacji w trakcie bieżących kontroli przejść; ekspercka ocena z formułowaniem wniosków i zaleceń zmian

- dla każdego roku, w trakcie opracowywania raportów merytorycznych; wszelkie stwierdzone nieszczelności mogące skutkować istotnymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa ruchu oraz śmiertelności zwierząt (w tym płazów) – powinny być zgłaszane w trybie natychmiastowym do oddziału/rejonu GDDKiA;

- 2) Wyniki badań monitoringowych, o których mowa w pkt. II ppkt 1), wraz z oceną skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w terminie nie później niż 12 miesięcy od daty zakończenia prac związanych z monitoringiem.

III. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm).

Posiadane na etapie wydawania decyzji dane na temat planowanego przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko i ustalić warunki jego realizacji. Ponadto nie stwierdzono możliwości negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

IV. Zgodnie z art. 82 ustawy o oś należy przedstawić analizę porealizacyjną w zakresie oddziaływania akustycznego. Punkty pomiarowe należy wykonać wzdłuż przebiegającej inwestycji na elewacji zabudowy chronionej akustycznie. Wyniki należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w terminie 6 miesięcy od czasu przekazania inwestycji do użytkowania.

V. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Na obecnym etapie nie stwierdza się konieczności utworzenia takiego obszaru.

Ewentualna potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania zostanie przeanalizowana przy wykonywaniu analizy porealizacyjnej.

VI. Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia określa załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

W dniu 28.05.2021 r. do Burmistrza Łochowa wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „**Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62**” złożony przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie. Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie gminy Łochów: w mieście Łochów oraz miejscowościach: Barchów, Budziska, Gwizdały, Kaliska, Pogorzelec w powiecie węgrowskim, a także na terenie gminy Jadów w miejscowości Zawiszyn w powiecie wołomińskim.

Zgodnie z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.)*, planowane przedsięwzięcie zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie § 3 ust.1 pkt. 62 – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

W dniu 15.06.2021 r. Burmistrz Łochowa, pismem znak WGKI.6220.3.2021.KN, wezwał wnioskodawcę do usunięcia braków do złożonego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” przez dostarczenie: wykazu drzew przeznaczonych do usunięcia względem załącznika w formie tabeli 1 – „wykaz działek przeznaczonych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów w ramach przedsięwzięcia pn. „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62.”

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, pismem z dnia 24.06.2021 r. (wpływ dnia 25.06.2021 r.), znak O.WA.I-1.4110.3-62-12.2021.18.wb, odpowiedziała na wezwanie tut. organu, iż wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały przekazane wszystkie wymagane *ustawą z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach*

oddziaływania na środowisko załączniki, w tym wykaz działek ewidencyjnych przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów. Brak jest podstaw prawnych z których wynikałaby konieczność załączania do wniosku o wydanie DŚU, wskazanego do uzupełnienia w wezwaniu wykazu drzew przeznaczonych do usunięcia. Na aktualnym etapie inwestycji GDDKiA nie dysponuje wykazem drzew do wycinki.

Obwieszczeniem z dnia 01.07.2021 r., znak WGKI.6220.3.2021.KN, Burmistrz Łochowa zawiadomił o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, którego inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie. Powyższe obwieszczenie zostało przesłane za pośrednictwem ePUAP do Urzędu Gminy Jadów z prośbą o podanie niniejszego obwieszczenia do publicznej wiadomości.

Pismem z dnia 09.07.2021 r., znak WGKI.6220.3.2021.KN, Burmistrz Łochowa zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Wydział Spraw Terenowych w Siedlcach, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim, o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie opinią sanitarną z dnia 23.07.2021 r. (wpływ 26.07.2021 r.), znak ZNS.4810.40.2021.1, stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Budowie obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”, wskazując iż „raport winien zawierać w szczególności:

1. Wstępną koncepcję zagospodarowania terenu opracowaną na poświadczoną przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej w skali 1:1000 lub 1:500 z zaznaczonym terenem inwestycji i obszarem jej oddziaływania oraz legendą – zawierającą opis przedstawionych elementów – na podstawie art. 74 ust. 1 pkt 3 i 3a ustawy OOŚ,
2. Charakterystykę zabudowy występującej w sąsiedztwie oraz zasad jej użytkowania, wraz z określeniem (na mapie i w opisie) odległości, w jakiej znajdują się budynki związane ze stałym pobytem ludzi,
3. Ocenę warunków życia ludzi na podstawie art. 62 ust. 1 pkt. 1 lit a ustawy OOŚ – obecnie oraz po zrealizowaniu przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu zasady, że każda emisja, a nawet nie osiągnąca progów określonych w odpowiednich przepisach prawnych, stanowi wartość dodaną do środowiska, a także informacji dotyczących zagrożeń dla zdrowia ludzi, wynikających z tych emisji – na podstawie art. 63 ust. 1 pkt. 1 lit. g ustawy OOŚ,
4. W zakresie ochrony przed hałasem – analizę emisji hałasu do środowiska dla sytuacji najbardziej niekorzystnych zgodnie z metodyką zalecaną przez Ministra Środowiska, a zatem z wykorzystaniem instrukcji zgodnej z polskimi normami i dostosowanym do nich programem obliczeniowym – wyniki należy przedstawić w formie graficznej, prezentującej zasięgi poszczególnych izofon w porze dnia i nocy, wskazującej również tereny chronione akustycznie; analiza w zakresie ochrony przed hałasem powinna dotyczyć sytuacji najbardziej niekorzystnej i być spójna z danymi przyjętymi do analizy emisji zanieczyszczeń do powietrza,
5. W zakresie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne – obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu zgodnie z metodyką Ministra Środowiska i dostosowanym do niej programem obliczeniowym, przeprowadzone z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń, wygenerowaną czytelną interpretacją graficzną wyników tych obliczeń, pozwalającą na jednoznaczne stwierdzenie poziomów zanieczyszczeń w powietrzu, należy dołączyć dane wejściowe przyjęte do obliczeń wykaz aktualnego stanu jakości powietrza atmosferycznego dla analizowanego terenu oraz arkusze obliczeniowe z programu (mogą być wyłącznie w formie elektronicznej),
6. Analizę sytuacji związanej z kumulacją oddziaływań inwestycji projektowanej z istniejącymi w sąsiedztwie przedsięwzięciami, mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko,

7. Wyszczególnienie działań mających na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko (głównie na zdrowie ludzi),
8. Wskazanie rodzaju zabezpieczeń mających na celu ochronę terenów sąsiednich przed hałasem i zanieczyszczeniami, generowanym przez projektowany obiekt, przyczyniających się do zachowania uciążliwości na terenach będących własnością Inwestora,
9. Wskazaniem sposobu oczyszczania wód opadowych,
10. Analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem ze względu na jego potencjalne oddziaływanie na ludzi, dokonaną w oparciu o przeprowadzone spotkania, rozmowy ze społeczeństwem,
11. Źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia raportu,
12. Nazwisko osoby lub osób sporządzających raport.”

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim opinią z dnia 27.07.2021 r. (wpływ 30.07.2021 r.), znak LU.ZZŚ. 2.4360.285.2021.PB, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

„Wody opadowe i roztopowe odprowadzane z terenów utwardzonych muszą spełniać wymogi zawarte w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 poz. 1311).

1. Na etapie realizacji inwestycji oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska wodno-gruntowego w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych. Należy zorganizować zaplecze, utwardzić wszystkie miejsca postoju maszyn.
2. Teren inwestycji wyposażać w odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do neutralizacji ewentualnych wycieków.
3. Miejsca postoju maszyn, składowania materiałów budowlanych oraz zaplecza budowy lokalizować poza ciekami wodnymi.
4. Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie zakłócać swobodnego przepływu wody oraz nie zaburzyć stosunków wodnych na omawianym terenie.
5. Prace budowlane w pobliżu cieków wodnych należy prowadzić tak, aby nie powodować nadmiernego mącenia oraz zanieczyszczenia (zwłaszcza substancjami ropopochodnymi) wód.
6. Po wykonaniu inwestycji teren robót teren przyległy doprowadzić do stanu pierwotnego.”

Pismem z dnia 12.08.2021 r. (wpływ 12.08.2021 r.), znak GSR.6220.3.2021.MW, Urząd Gminy Jadów poinformował, iż obwieszczenie o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” było wywieszane w dniach 09.07.2021 r. – 11.08.2021 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem z dnia 17.08.2021 r. (wpływ 17.08.2021 r.), znak WOOS-I.4220.1091.2021.MŚ, uzgodnił, że dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”,

- I. „istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- II. Zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej „raportem ooś”) powinien być zgodny z art. 66 ustawy ooś, szczegółowej analizie należy poddać:
 - 1) Oddziaływania w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000:
 - Należy wykonać i przedstawić wyniki inwentaryzacji przyrodniczej roślin i zwierząt na terenie planowanej inwestycji i w jej sąsiedztwie wykonanej przez specjalistę przyrodniczego (inwentaryzację należy przeprowadzić w ciągu całego okresu lęgowego; wyniki inwentaryzacji przedstawić na załączniku graficznym bądź mapowym);

- W związku z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji należy zidentyfikować oddziaływanie inwestycji na środowisko przyrodnicze, w szczególności na gatunki chronione stwierdzone w sąsiedztwie inwestycji.
- 2) Oddziaływania na klimat akustyczny planowanego przedsięwzięcia:
 - Należy wykonać analizę emisji hałasu do środowiska zgodnie z metodyką zalecaną przez Ministra Środowiska, a zatem z wykorzystaniem instrukcji zgodnej z polskimi normami i dostosowanym do nich programem obliczeniowym oraz przedstawić zagadnienia w formie graficznej, prezentującej zasięgi poszczególnych izofon w porze dnia i nocy wskazującej tereny chronione akustycznie;
 - 3) Oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne:
 - Należy wykonać obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu, zgodnie z metodyką Ministra Środowiska i dostosowanym do niej programem obliczeniowym;
 - Należy przedstawić czytelną interpretację graficzną wyników tych obliczeń, pozwalającą na jednoznaczne stwierdzenie poziomów zanieczyszczeń w powietrzu oraz dołączyć wykaz aktualnego stanu jakości powietrza atmosferycznego dla analizowanego terenu, dane wejściowe przyjęte do obliczeń (tj. tok obliczeń, przyjęte założenia i wskaźniki) oraz wydruki obliczeń;
 - 4) Gospodarkę wodno-ściekową:
 - Należy podać informacje dotyczące przewidywanych ilości, charakterystyki jakości oraz sposobów postępowania ze ściekami bytowymi, technologicznymi oraz wodami opadowymi i roztopowymi pochodzącymi z terenu przedsięwzięcia;
 - 5) Gospodarkę odpadami:
 - Należy podać informacje dotyczące rodzajów, kodów i przewidywanych ilości odpadów powstających na poszczególnych etapach: realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia oraz miejsca powstawania odpadów, sposób ich magazynowania oraz dalszego zagospodarowania tych odpadów.”

W związku z powyższym Burmistrz Łochowa postanowieniem z dnia 09.09.2021 r., znak WGKI.6220.3.2021.KN, postanowił nałożyć obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko polegającego na „Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” w pełnym zakresie przewidzianym w art. 66 i art. 68 ustawy ooś, uwzględniając wskazania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Postanowieniem z dnia 13.09.2021 r., znak WGKI.6220.3.2021.KN, Burmistrz Łochowa postanowił zawiesić z urzędu postanowienie w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”.

Obwieszczeniem z dnia 13.09.2021 r., znak WGKI.6220.3.2021.KN, Burmistrz Łochowa zawiadomił, o opiniach wydanych przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych w Siedlcach, a także o nałożeniu obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz o zawieszeniu z urzędu postępowania administracyjnego do czasu przedłożenia w tutejszym Urzędzie raportu oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

W dniu 03.01.2022 r. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie, Departament Polityki Ekologicznej, Geologii i Łowiectwa, przesłał obwieszczenie znak PE-I.7440.16.2021.KP dotyczące postępowania administracyjnego wszczętego przez Marszałka Województwa Mazowieckiego na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika, w sprawie zatwierdzenia „Projektu robót geologicznych dla określenia

warunków geologiczno-inżynierskich dla projektowanej inwestycji liniowej pn. „Budowa obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”. Obwieszczenie podano do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty tj. poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń oraz na podmiotowej stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Łochowie w terminie od 10.01.2022 r. - 24.01.2022 r.

W dniu 22.02.2022 r. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie, Departament Polityki Ekologicznej, Geologii i Łowiectwa, przesłał projekt rozstrzygnięcia dotyczącego prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia „Projektu robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich dla projektowanej inwestycji liniowej pn. „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”, wraz z wykazem nieruchomości objętych przedmiotowymi robotami geologicznymi oraz obwieszczenie z dnia 22.02.2022 r., znak PE-I.7440.16.2021.KP, informujące o wystąpieniu do Wójta Gminy Jadów i Burmistrza Łochowa o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie.

Obwieszczenie z dnia 22.02.2022 r. zostało podane do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP Urzędu Miejskiego w Łochowie w terminie 25.02.2022 r. – 11.03.2022 r.

Pismem z dnia 17.03.2022 r. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie, Departament Polityki Ekologicznej, Geologii i Łowiectwa przesłał obwieszczenie, znak PE-I.7440.16.2021.KP, iż w toku prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia „Projektu robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich dla projektowanej inwestycji liniowej pn. „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” został zebrany materiał dowodowy umożliwiający wydanie rozstrzygnięcia. Powyższe obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP Urzędu Miejskiego w Łochowie w terminie 21.03.2022 r. – 04.04.2022 r.

Pismem z dnia 13.04.2022 r. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie, Departament Polityki Ekologicznej, Geologii i Łowiectwa przesłał obwieszczenie, znak PE-I.7440.16.2021.KP, że Marszałek Województwa Mazowieckiego decyzją Nr 90/22/PE.I z dnia 12.04.2022 r., zatwierdził Projekt robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich dla projektowanej inwestycji liniowej pn. „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”. Niniejsze obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP Urzędu Miejskiego w Łochowie w terminie 14.04.2022 r. – 28.04.2022 r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie wraz z pismem z dnia 19.07.2022 r., znak O/WA.I-1.4110.3.14.2022.WBR, przesała 4 egzemplarze raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z powyższym Burmistrz Łochowa w dniu 26.07.2022 r. wydał postanowienie, znak WGKI.6220.3.1.2021.2022.JM, którym podjął zawieszone w dniu 13.09.2021 r. z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”.

Obwieszczeniem z dnia 26.07.2022 r., znak WGKI.6220.3.2.2021.2022.JM, Burmistrz Łochowa zawiadomił strony postępowania o wydaniu w dniu 26.07.2022 r. znak WGKI.6220.3.1.2021.2022.JM postanowienia podejmującego zawieszone postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łochowie, tablicy ogłoszeń w mieście Łochów (przy ul. Aleja Węgrowa) oraz w miejscowościach: Barchów, Budziska, Gwizdały, Kaliska, Nadkole, Pogorzelec, Zawiszyn oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Łochowie.

Pismem z dnia 26.07.2022 r., znak WGKI.6220.3.3.2021.2022.JM, Burmistrz Łochowa zwrócił się do Wójta Gminy Jadów o podanie do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty powyższego obwieszczenia na okres 14 dni, z prośbą o przesłanie informacji o okresie wywieszenia.

W związku z otrzymaniem od wnioskodawcy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, Burmistrz Łochowa, pismem z dnia 26.07.2022 r., znak WGKI.6220.3.4.2021.2022.JM, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Wydział Spraw Terenowych w Siedlcach, o wydanie opinii/uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”, oraz pismem znak WGKI.6220.3.5.2021.2022.JM do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim, zaś pismem znak WGKI.6220.3.6.2021.2022.JM do Państwowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie, jednocześnie przesyłając załączony przez wnioskodawcę raport.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim pismem z dnia 01.08.2022 r. (wpływ 04.08.2022 r.), znak LU.ZZŚ.2.4360.285.2021.PB, poinformował iż „zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029), jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, chyba że -w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim w dniu 27 lipca 2021 r. wydał opinię znak: LU.ZZŚ.2.4360.285.2021.PB, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. inwestycji na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne.

W związku z powyższym brak jest podstaw prawnych do uzgodnienia warunków realizacji dla ww. przedsięwzięcia przez tut. Organ.”

Pismem z dnia 04.08.2022 r. (wpływ 04.08.2022 r.), znak WOOS-I.4221.155.2022.AST, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, wezwał tut. Organ do zweryfikowania i wskazania prawidłowej podstawy prawnej wystąpienia Burmistrza Łochowa z dnia 26.07.2022 r., zgodną z przepisami ustawy ooś. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wskazał, iż „w przypadku wystąpienia na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, w związku z art. 77 ust. 2 ustawy ooś, dla możliwości pełnego procedowania w sprawie konieczne jest przedłożenie pełnej dokumentacji, w związku z czym należy ją uzupełnić o wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.” RDOŚ wskazał, iż uzupełnienie we wskazanym zakresie należy wnieść niezwłocznie, a rozpoznanie sprawy co do istoty będzie możliwe jedynie po przedłożeniu wymaganej dokumentacji.

Pismem z dnia 09.08.2022 r., znak WGKI.6220.3.7.2021.2022.JM, Burmistrz Łochowa w odpowiedzi na powyższe wezwanie przesłał kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 28.05.2021 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska , pismem z dnia 22.08.2022 r. (wpływ 22.08.2022 r.), znak WOOS-I.4221.155.2022.AST.2, wezwał Burmistrza Łochowa do zweryfikowania i wskazania prawidłowej podstawy prawnej, zgodnej z przepisami ustawy ooś, wskazując iż w piśmie Burmistrza „wskazano jako podstawę wystąpienia art. 71 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, którego to cytowana ustawa nie posiada.” RDOŚ wskazał, iż uzupełnienie we wskazanym zakresie należy wnieść niezwłocznie, a rozpoznanie sprawy co do istoty będzie możliwe jedynie po przedłożeniu wymaganej dokumentacji.

Wójt Gminy Jadów, pismem z dnia 16.08.2022 r. (wpływ 22.08.2022 r.), znak IR.7012.4.2022.RR, poinformował tut. organ, iż przesłane do publicznej wiadomości obwieszczenie o podjęciu zawieszono z urzędu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” zostało wywieszono w dniach 01.08.2022 r. – 16.08.2022 r. na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Jadów oraz zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Jadów.

Burmistrz Łochowa pismem z dnia 26.08.2022 r., znak WGKI.6220.3.8.2021.2022.JM, poinformował Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, iż w piśmie z dnia 26.07.2022 r., znak WGKI.6220.3.4.2021.2022.JM, nastąpiła oczywista omyłka pisarska, a w piśmie wskazano błędną podstawę prawną tj. art. 71 ust. 1 pkt 1, zaś powołanie podstawy prawnej miało dotyczyć art. 77 ust. 1 pkt 1.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie opinią sanitarną z dnia 26.08.2022 r. (wpływ 29.08.2022 r.), znak ZNS.7040.6.2.2022.1, zaopiniował przedsięwzięcie polegające na „Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” i zgłosił środowiskowe uwarunkowania:

I. „Uwzględnić w projekcie budowlanym:

1. Budowę obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62 zgodnie z zaproponowaną koncepcją zagospodarowania terenu przedstawioną w załącznikach graficznych część 4, raportu,
2. Środki minimalizujące w postaci ekranów akustycznych, zabezpieczające zabudowę mieszkaniową znajdującą się na terenach chronionych przed hałasem zgodnie z załącznikami graficznymi nr 3.

II. Etap budowy:

1. W obszarze zabudowanym prace prowadzić wyłącznie w porze dziennej,
2. Unikać równoczesnej pracy urządzeń o najwyższych mocach akustycznych,
3. Zapewnić sprawny sprzęt i środki transportu,
4. Zraszać wodą plac budowy w okresach suszy,
5. Wykorzystać (w miarę możliwości) istniejącą sieć drogową jako drogi dojazdowe,
6. Stosować myjki dróg dojazdowych,
7. Masy bitumiczne transportować wywrotkami posiadającymi zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu,
8. Transport materiałów sypkich prowadzić wywrotkami wyposażonymi w oponcze ograniczające pylenie,
9. Zabezpieczać materiały sypkie przed ich rozwiewaniem, np. przykrycie plandekami,
10. Utwardzić drogi technologiczne,
11. W miejscu wyjazdu z placu budowy na drogę publiczną zapewnić oczyszczanie kół pojazdów z błota za pomocą myjki lub sprężarki,
12. Kruszywa magazynowane na terenie budowy utrzymywać w stanie wilgotnym,
13. Zorganizować zaplecze socjalne, zapewnić kabiny sanitarne typu np. TOI-TOI,
14. Teren zaplecza budowy oraz miejsca magazynowania materiałów budowlanych lokalizować możliwie daleko od terenów zabudowy objętej ochroną przed hałasem,
15. Selektywnie zbierać odpady w oznakowanych pojemnikach i magazynować w wydzielonych miejscach,
16. Wytwarzane odpady przekazywać podmiotom posiadającym zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie ich zbierania lub transportu, w celu dalszego przekazania do odzysku lub unieszkodliwiania,
17. Zapewnić wywiezienie ścieków sanitarno-socjalnych powstających na terenie budowy przez uprawnione jednostki.

III. Faza eksploatacji:

1. Wykonać analizę porealizacyjną, w ramach której należy dokonać oceny poziomu hałasu w trakcie eksploatacji drogi, analizę przeprowadzić w punktach określonych jako P1, P2, P3, P4 (w miejscach stwierdzenia w analizie akustycznej przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w sytuacji bez zastosowania zabezpieczeń przed hałasem).

Pismem z dnia 01.09.2022 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie (wpływ 01.09.2022 r.), wysłanym za pośrednictwem ePUAP, znak O/WA.I-1.4110.3.18.2022.WBR, zwróciła się z prośbą o przekazywanie do wiadomości korespondencji w sprawie procedury wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” pomiędzy Urzędem Miejskim w Łochowie,

a Regionalną Dyрекcyj Ochrony Środowiska, Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym oraz Państwowym Gospodarstwem Wodnym.

W odpowiedzi na powyższe, Burmistrz Łochowa pismem z dnia 08.09.2022 r., znak WGKI.6220.3.9.2021.2022.JM, poinformował Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, że „w związku z prowadzonym postępowaniem w sprawie wniosku z dnia 28.05.2021 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” w ramach procedury do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie zostały wysłane pisma w sprawie uzgodnienia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia.

W toku postępowania do tut. organu wpłynęło pismo z Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, znak: LU.ZZŚ.2.4360.285.2021.PB informujące o braku podstaw prawnych do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia z uwagi na fakt wydania w dniu 27.07.2021 r. opinii, w której Dyrektor Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania inwestycji na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie opini sanitarną nr 34/2022 z dnia 26.08.2022 r. (wpływ 29.08.2022r.), znak ZNS.7040.6.2.2022.1, wyraził stanowisko i zgłosił środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia.

Swojego stanowiska/uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia nie wyraził jeszcze Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie.”

Wezwaniem z dnia 07.12.2022 r. (wpływ 07.12.2022 r.), znak WOOS-I.4221.155.2022.AST.3, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wezwał tut. organ do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko w następujących zakresach:

I. Ochrony przyrody.

- 1) Zgodnie z materiałem dowodowym sprawy (Tabela 6 Lokalizacja siedlisk ujętych w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej względem wariantu 2Y) projektowana doga przebiega w sąsiedztwie lub w kolizji siedliskami przyrodniczymi takimi jak: 3270, 91E0, 91F0, 2330, 6510 (kolizja), 6120 i 6430. W Raporcie natomiast wskazuje się na następujące: „Bezpośrednio w zasięgu analizowanych wariantów inwestycji stwierdzono występowanie siedlisk łągowych odpowiadającym określonym typom siedlisk przyrodniczych, wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej (...). W każdym z analizowanych wariantów w kolizji z inwestycją pozostaje około 0,22 ha łągów jesionowo – olszowych *Fraxino – Alnetum* (kod: 91E0) oraz około 0,02 ha łągów dębowo – wiązowo – jesionowych (kod:91F0)” oraz „w każdym z analizowanych wariantów inwestycyjnych inwestycja przebiega przez powierzchnie siedlisk ujętych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, które zostały przedstawione w rozdziale 4.12.2.4 niniejszego raportu. Powierzchnie określonych siedlisk pozostających w bezpośredniej kolizji poszczególnymi wariantami inwestycyjnymi wskazano w poniższej tabeli (Tabela 165 Powierzchnie siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej pozostających w kolizji z inwestycją*)”, zgodnie z którą w wyniku działań bezpośrednich lub pośrednich zniszczeniu ulegną płaty siedlisk: 2330, 6510, 91Fo, 91E0 i 3270. Kolejny fragment Raportu (Tabela 209 Sumaryczne zestawienie powierzchni siedlisk o znaczeniu wspólnotowym, które mogą ulec degradacji na skutek oddziaływań pośrednich), wskazuje, że w wariantcie W2Y zniszczeniu nie ulegną żadne płaty siedlisk przyrodniczych wymienione w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Powyższe niespójności nalezy wyjaśnić oraz wskazać płaty zidentyfikowanych w ramach prac inwentaryzacyjnych siedlisk przyrodniczych, w tym uzupełnić Raport o informacje jakie i jaka powierzchnia siedlisk przyrodniczych ulegnie zniszczeniu w związku z realizacją inwestycji.

Wskazany jest przedstawienie załącznika graficznego, w skali umożliwiającej analizę zagadnienia. Tu nalezy nadmienić, iż zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej, wyrażonym w piśmie znak: ENV.A.2/AK/db/Ares92012)817039 z dnia 05 lipca 2012 r., dyrektywa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (dalej jako dyrektywa siedliskowa) wprowadza różne stopnie ochrony: najwyższy na obszarach Natura 2000 (w tym szczególnie wysoki dla gatunków i siedlisk priorytetowych), lecz również dla gatunków z załącznika IV dyrektywy i ich

siedlisk (na obszarach Natura 2000 i poza nimi), oraz ogólny cel ochrony różnorodności biologicznej w Unii Europejskiej (UE). W związku z tym, siedliska poza obszarami Natura 2000, choć rzeczywiście nie podlegają ochronie określonej w art. 6 dyrektywy siedliskowej ani ochronie gatunkowej w rozumieniu art. 12 tej dyrektywy, nie są jednak wykluczone z zakresu prawodawstwa unijnego. Przede wszystkim, wszystkie siedliska przyrodnicze, w tym również te poza obszarami Natura 2000, objęte są nadrzędnym celem dyrektywy siedliskowej wyrażonym w art. 2 ust. 1, którym jest "przyczynienie się do zapewnienia różnorodności biologicznej poprzez ochronę siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory na europejskim terytorium państw członkowskich, do których stosuje się Traktat" oraz w art. 2 ust. 2, który mówi, iż dyrektywa ma na celu "zachowanie lub odtworzenie, we właściwym stanie ochrony, siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty".

- 2) Zgodnie z materiałem dowodowym sprawy przewidziano budowę „przepustów jako prefabrykowane. Światło przepustów hydrologicznych, pełniących dodatkowo funkcję przejść dla zwierząt małych i płazów wynosi 1,5x1,5 m, bądź 3,0x1,5 m natomiast światło przepustów suchych wynosi 1,5x1,0 m. W przypadku przepustów o funkcji przejść zespolonych z ciekim/rowem przewiduje się zastosowanie w nich obustronnych, suchych półek o szer. min. 0,5 m”.

W przypadku przepustów zespolonych z ciekim, przyjmuje się, że przepusty winny być projektowane o przekroju prostokątnym i eliptycznym. Zasadniczym elementem przejścia są suche pasy wzdłuż ciekłu lub półki (posadowione na dnie lub podwieszane), które powinny być projektowane obustronnie. Powierzchnia półek powinna być pokryta gruntem – także w przypadku półek podwieszanych z wyłączeniem półek drewnianych. Wymiary strefy przeznaczonej dla zwierząt:

- półki ziemne (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej) szerokość minimalna $\geq 2 \times$ szerokość koryta ciekłu – nie mniej niż 1 m; wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu $\geq 1,5$ m;
- półki podwieszane (montowane do ścian obiektu) oraz posadowione na dnie (betonowe, gabiony): szerokość minimalna ≥ 40 cm, wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu ≥ 1 m.

Przejścia dolne na małych zwierząt i płazów winny osiągać minimalne wymiary: szerokość = 1,5 m (zalecana = 2,5 m), wysokość = 1,0 m (zalecana = 1,5 m), współczynnik względnej ciasnoty = 0,07.

Biorąc powyższe pod uwagę, informacje dotyczące obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt małych i płazów należy uzupełnić o informacje dotyczące:

- precyzyjnego określenia wymiarów: szerokość, wysokość, wsp. Ciasnoty
- szerokość ciekłu i rodzaj zastosowanych półek (jeśli ma zastosowanie).

- 3) Zgodnie z dokumentacją w obu przypadkach przejść dla zwierząt dużych lub dla zwierząt dużych, średnich i małych, obiekty ochrony środowiska zespolone są inną infrastrukturą komunikacyjną (droga gruntowa, tory kolejowe). Dodatkowo zaproponowana lokalizacja przejść mija się ze zidentyfikowanymi miejscami migracji zwierząt dużych i średnich. Analiza sposobu zagorowania terenu (dot. głównie przejścia w km 2+446) wskazuje dodatkowo, że droga gruntowa (ul. Akacja), w ciągu której planowane jest przejście dla dużych zwierząt stanowi 1 z 3 dojazdów z m. Gwizdały do m. Pogorzelec, w tym drogę dojazdową do pól. Jednocześnie, w Raporcie oos wskazano (dot. przejścia w km 2+446), że „po lewej stronie trasy, na wysokości przejścia, w rejonie wspomnianych rowów drogi poprzecznej zlokalizowane są projektowane studnie wpadowe systemu odwodnienia, które zostaną wyposażone w specjalne elementy ucieczkowe, umożliwiające opuszczenie tych studni przez małe zwierzęta, które mogłyby się do nich dostać. Po obu stronach trasy, przez strefę najścia przebiegają drogi równoległe, które będą służyły jako lokalne dojazdy. Stąd przewiduje się, że natężenie ruchu na nich będzie niewielkie (mniejsze niż 500 pojazdów / na dobę). Jednocześnie skarpy tych dróg na wysokości przejścia będą posiadały nachylenie nie bardziej strome niż 1:2.”.

W rejonie najścia na przejście (dot. przejścia w km 5+182) „po północnej oraz południowej stronie linii kolejowej (po obu stronach trasy głównej) zlokalizowane są drogi równoległe. Będą one służyły jako lokalne dojazdy. Stąd przewiduje się, że natężenie ruchu na nich będzie niewielkie (mniejsze niż 500 pojazdów / na dobę). Jednocześnie skarpy tych dróg na wysokości przejścia będą posiadały nachylenie nie bardziej strome niż 1:2. W związku z powyższym ich obecność nie wpłynie na funkcjonalność projektowanego przejścia, a co za tym idzie nie przewiduje się realizacji dodatkowych przejść pod wskazanymi drogami równoległymi. Zaznacza się, że strefy przeznaczone dla migracji zwierząt w rejonie przejścia będą posiadały powierzchnię gruntową. Po południowej stronie linii kolejowej część przejścia dedykowana małym zwierzętom będzie zespolona z lokalną drogą dojazdową o nawierzchni bitumicznej, przy czym przewidywane natężenie ruchu na tej drodze będzie wyniosło mniej

niż 500 poj. / dobę. Stąd też nie ograniczy ona w znaczący sposób funkcjonalności przejścia w kontekście migracji małych zwierząt.”

Istnieje szereg sytuacji, w których możliwa jest lokalizacja drogi na powierzchni przejścia, niemniej jednak obiekty takie należy projektować tylko w uzasadnionych przypadkach, gdyż ich efektywność ekologiczna jest zwykle obniżona. Przyjmuje się, że droga zlokalizowana na powierzchni tego typu przejścia musi posiadać minimalne natężenie ruchu (w przypadku przejść dużych nie może być wykorzystywana w sposób regularny – np. dojazdy do zabudowań; w przypadku przejść średnich droga może służyć co najwyżej jako dojazd do pojedynczych domostw w zabudowie rozproszonej). Wymiary minimalne strefy przeznaczonej dla zwierząt na powierzchni przejścia to:

- przejście dla dużych zwierząt: szerokość $\geq 2 \times 5$ m, wysokość $\geq 3,5$ m (zalecana $\geq 5,0$ m), współczynnik względnej ciasnoty $\geq 1,5$;
- przejście dla średnich zwierząt: szerokość $\geq 2 \times 3$ m, wysokość minimalna $\geq 2,5$ m (zalecana $\geq 3,5$ m), współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,7$.

Biorąc powyższe pod uwagę, informacje dotyczące obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt dużych i średnich należy uzupełnić o informacje dotyczące:

- precyzyjnego określenia wymiarów: szerokość, wysokość, wsp. ciasnoty,
- lokalizację studni wpadowych systemu odwodnienia,
- lokalizacji i nawierzchni dróg poprzecznych,
- sposobu zagospodarowania otoczenia przejść, uwzględniającego ponowną analizę rozwiązań eliminujących negatywne oddziaływanie na zidentyfikowane szlaki migracji i zwiększających skuteczność projektowanych urządzeń ochrony środowiska (studzienki, lokalizacja dróg technicznych i ich nawierzchnia, nasadzenia roślinności izolacyjnej, lokalizacja zbiorników retencyjnych itp.).

Dodatkowo należy przedstawić szczegółowe uzasadnienie dla budowy ww. przejść w zaproponowanej lokalizacji, wraz ze szczegółowym przedstawieniem wyników analizy i oceny skuteczności tych przejść lub zaproponować nową lokalizację ww. przejść jako niespolonych z ciągami komunikacyjnymi. Wskazaniem jest przedstawienie załącznika graficznego (rysunki, przekroje itp.), w skali umożliwiającej analizę zagadnienia.

- 4) Zgodnie z materiałem dowodowym (Tabela 218 Zestawienie szlaków migracji teriofauny w odniesieniu do projektowanych przejść dla zwierząt - warianty 2Y), brak jest uzasadnienia do budowy urządzeń ochrony środowiska – przejść dla zwierząt średnich (km 0+000-0+765) z uwagi na „istniejące i projektowane tereny zabudowy na wschodzie”. Jednocześnie informacje przedstawione w Tabeli 263 Zestawienie proponowanych ekranów akustycznych i rezerw terenu pod ekrany akustyczne dla Wariantu 2Y, w treści „Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MPZP Uchwała Nr XII/123/2004)” należy uznać za zbyt ogólnikowe i nieprecyzyjne, a także niepozwalające na weryfikację z danymi udostępnionymi przez Urząd Miasta Łochów na stronie <https://lochow.e-mapa.net/wykazplanow/> - brak mpzp z 2004 r.

Biorąc powyższe pod uwagę, Raport oos należy uzupełnić o informacje uprawdopodobniające brak możliwości budowy ww. urządzeń, poprzez przedstawienie informacji o obowiązującym/ - cych w omawianym obszarze dokumentów planistycznych (mpzp, studium) bądź wydanych decyzji o warunkach zabudowy/pozwoleniach na budowę.

- 5) Zgodnie z materiałem dowodowym (Tabela 27 Wykaz kolizji z sieciami wysokiego napięcia – wariant W2Y) realizacja inwestycji wymaga przebudowy linii 110 i 220 kV. Osobniki czy populacje ptaków podlegają stałym i zróżnicowanym oddziaływaniom, zarówno pośrednim, polegającym na przekształcaniu siedlisk wskutek budowy lub przebudowy linii kV, jak i bezpośrednim, w szczególności dotyczącym kolizji z przewodami i porażen prądem. Rozległość wzajemnych oddziaływań ptaków i infrastruktury elektroenergetycznej sprawiła, że kwestie te są obecnie uwzględnione w międzynarodowych i krajowych dokumentach dotyczących polityk energetycznych, rozwiązań technicznych czy prawa ochrony przyrody. W Raporcie nie przedstawiono szczegółowych danych w zakresie gatunków ptaków posiadających swoje siedliska w sąsiedztwie przebudowywanych odcinków linii 110 kV, ani też nie wskazano na zasadność lub jej brak w zakresie zastosowania środków minimalizujących wpływ inwestycji.

W związku z powyższym Raport oos należy uzupełnić o charakterystykę inwestycji względem możliwych kolizji linii energetycznych z ptakami oraz przedstawienie załącznika graficznego obrazującego miejsca przebudowy linii (wg preferowanego wariantu realizacji inwestycji – W2Y) i zidentyfikowanych gatunków ptaków w buforze minimum 250 m.

- 6) Z uwagi na stwierdzoną kolizję z obszarami Natura 2000: Dolina Liwca PLB140002 oraz Ostoja Nadliwiecka PLH140032, raport oos należy uzupełnić o analizę i ocenę oddziaływania inwestycji

(w preferowanym wariantcie) na cele ochrony ww. obszarów Natura 2000. Cele działań ochronnych dostępne są na stronie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie pod adresem:

<http://bip.warszawa.rdos.gov.pl/obwieszczenie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-warszawie-z-dnia-25-listopada-2021-znak-wpn-ii-6320-4-2021-aa>.

- 7) Zgodnie z materiałem dowodowym (Inwentaryzacja), „prace terenowe w zakresie rozpoznania różnicowania herpetofauny na przedmiotowym terenie przeprowadzono: 14 – 15 września 2017 r., 4 – 5 kwietnia 2018 r., 8 – 9 maja 2018 r., 22 – 23 maja 2018 r. podczas sprzyjających warunków pogodowych tj. w czasie temperatur sprzyjających aktywności herpetofauny”. Następnie wskazano, że „w czasie prac terenowych, zwłaszcza w okresie obejmującym miesiące marzec – maj szczególnie nacisk położono na identyfikację miejsc rozrodu herpetofauny (płazów) (...)”. Powyższe niespójności należy wyjaśnić oraz wskazać rzeczywisty termin prowadzenia prac inwentaryzacyjnych.

II. Gospodarki wodno-ściekowej i ochrony wód.

- 1) Należy wyjaśnić, czy zbiorniki retencyjne będą szczelne i czy zaprojektowane podczyszczanie wód opadowych i roztopowych zlokalizowane będzie przed zbiornikiem czy przed odpływem do odbiorników naturalnych;
- 2) należy wyjaśnić, czy zaprojektowane urządzenia odwodnienia drogi (rowy, przepusty i zbiorniki retencyjne) zaprojektowano z uwzględnieniem spływu powierzchniowego z terenów przyległych; następnie należy wyjaśnić czy w związku z realizacją drogi może zostać zaburzony swobodny spływ powierzchniowy z obszarów przyległych do drogi, w kontekście 234 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz.2233) i z uwagi na powyższe należy przedstawić rozwiązania chroniące grunty sąsiednie w zakresie cyt. Artykułu.

III. Ochrony przed hałasem.

- 1) W raporcie oos wskazano, że prognozy natężenia ruchu dla lat 2028 i 2038 wykonano na podstawie GPR 2015, zaś najbardziej aktualny Generalny Pomiar Ruchu jaki został wykonany to GPR 2020/2021; w związku z powyższym, należy zweryfikować przyjęte w obliczeniach natężenia ruchu uwzględniając najbardziej aktualne informacje – tj. GRP 2020/2021 i w razie konieczności zaktualizować przeprowadzoną analizę akustyczną;
- 2) do raportu oos załączono najnowszą kopię pisma Burmistrza Łochowa datowaną na 14 stycznia 2021r., znak: RGPP.17850.2021, oraz najnowszą kopię pisma Wójta Gminy Jadów datowaną na 22 stycznia 2021r., znak: GSG.6834.9.2021, dot. terenów chronionych akustycznie i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego; biorąc pod uwagę odległe daty ww. pism, należy przedłożyć aktualne dokumenty wydane przez ww. organy i przedłożyć wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, na które powołano się w ww. pismach;
- 3) w tabeli 263 zawartej w raporcie oos jako RE03 oznaczono rezerwę pod ekran akustyczny z komentarzem: „Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (zgodnie z art. 115 POŚ), brak zagospodarowania w zasięgu oddziaływania”; powyższe stwierdzenie wzajemnie się wyklucza, gdyż zgodnie z art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973, ze zm.): „W razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oceny, czy teren należy do rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1, właściwe organy dokonują na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania tego i sąsiednich terenów”; w świetle powyższego, jeżeli właściwy organ wskazał ww. tereny jako faktycznie zagospodarowane winny zostać jako takie uwzględnione w analizie akustycznej, a stwierdzenie zawarte w raporcie oos „brak zagospodarowania w zasięgu oddziaływania” jest niezrozumiałe; powyższe rozbieżności i wątpliwości należy wyjaśnić;
- 4) należy wskazać właściwości akustyczne planowanych do zastosowania ekranów akustycznych (w tym klasę właściwości pochłaniających i klasę izolacyjności);
- 5) z map prezentujących rozprzestrzenianie się hałasu w środowisku wynika, że w sąsiedztwie osi przedmiotowej drogi w okolicy miejscowości Pogorzelec znajdują się budynki mieszkalne na terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, które nie zostały uwzględnione jako punkty kontrolne i nie uwzględniono również w analizie akustycznej zlokalizowanego tam fragmentu drogi; powyższe należy wyjaśnić;

- 6) z map prezentujących rozprzestrzenianie się hałasu w środowisku wynika, że w sąsiedztwie przedmiotowej drogi znajdują się budynki mieszkalne na terenie rekreacyjno-wypoczynkowym, które nie zostały uwzględnione jako punkty kontrolne (a znajdują się w zasięgu oddziaływania akustycznej inwestycji); powyższe należy wyjaśnić;
- 7) należy wyjaśnić na jakiej podstawie wyznaczono lokalizację punktów kontrolnych w wykonanej analizie akustycznej; na mapach prezentujących rozprzestrzenianie się hałasu wyznaczono odpowiednie *Granice terenów o ustalonych standardach akustycznych* (zgodnie z legendą), zaś punkty kontrolne zlokalizowano przy niektórych budynkach mieszkalnych (nie zaś na granicach ww. terenów, gdzie zgodnie z legendą winny zostać dotrzymane standardy).

IV. Gospodarki odpadami.

- 1) Oszacować ilości odpadów wskazanych na s. 79 raportu ooś, jako możliwych do powstania na etapie realizacji przedsięwzięcia;
- 2) wskazać sposób i miejsce magazynowania dla poszczególnych odpadów powstających na etapie realizacji przedsięwzięcia, uwzględniając charakter odpadów i stosowne zabezpieczenie środowiska;
- 3) mając na uwadze informacje o przewidywanej wymianie gruntów na trasie planowanej do budowy drogi wyjaśnić dlaczego uznano, iż całość gruntu pozyskanego z wykopów zostanie wykorzystana do wbudowania w nasypy. Wskazać jednoznacznie czy przewiduje się powstanie odpadowych mas ziemnych. W przypadku powstania odpadu o kodzie 17 05 04 należy oszacować jego ilość oraz wskazać sposób i miejsce magazynowania;
- 4) wskazać, czy dla etapu realizacji – wyburzeń istniejących budynków – istnieje możliwość powstania odpadów o kodzie 17 06 05* Materiały budowlane zawierające azbest. W przypadku powstania ww. odpadu należy oszacować jego ilość oraz wskazać sposób i miejsce magazynowania;
- 5) wyjaśnić zasadność przyporządkowania odpadów z utrzymania drogi na etapie jej eksploatacji do kodu 02 01 03, mając na uwadze że podgrupa 02 01 to odpady z rolnictwa, sadownictwa, upraw hydroponicznych, leśnictwa, łowiectwa i rybołówstwa;
- 6) wskazać sposób i miejsce magazynowania dla poszczególnych odpadów powstających na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, uwzględniając charakter odpadów i stosowne zabezpieczenie środowiska.

V. Ochrony powietrza.

- 1) Przedstawione w części tekstowej raportu ooś wartości emisji substancji do powietrza nie pokrywają się z wartościami wprowadzonymi do programu modelującego rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń; mając na uwadze powyższe należy ponownie wykonać pełne obliczenia emisji, bądź przeprowadzić modelowanie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w sposób jasny i czytelny, tj. taki aby wartości obliczonej emisji pokrywały się z częścią tekstową jak i z danymi wejściowymi do programu modelującego; powyższe należy przeprowadzić także dla wariantu braku realizacji inwestycji, oznaczonego w wydrukach z modelowania symbolem W0;
- 2) należy szczegółowo odnieść się do przedstawionych wyników modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu, w tym m.in. do informacji dotyczących przekroczeń stężeń jednogodzinnych dla tlenków azotu wynoszących do 4,59% oraz wartości stężeń średniorocznych wynoszących 27,451 $\mu\text{m}/\text{m}^3$ dla wariantu W2X.

Uzupełnienie dokumentacji należy przedłożyć w formie pisemnej oraz na informatycznym nośniku danych z zapisem w formie elektronicznej.”

Zgodnie z treścią ww. wezwania tut. organ pismem z dnia 14.12.2022 r., znak WGKI.6220.3.10.2021.2022.KN/JM, wezwał inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko we wskazanych w ww. piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zakresach.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, pismem z dnia 09.05.2023 r. (wpływ 11.05.2023 r.), znak O/WA.I.1.4110.3.7.2023.WBR, przesłała uzupełnienie w postaci „Aneksu do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”.

Burmistrz Łochowa pismem znak WGKI.6220.3.11.2021.2022.2023.JM, z dnia 15.05.2023 r., przesłał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie uzupełnienie przedłożone przez wnioskodawcę wraz z pismem z dnia 09.05.2023 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem z dnia 10.08.2023 r. (wpływ 10.08.2023 r.), znak WOOS-I.4221.155.2022.AST.4, wezwał ponownie „do uzupełnienia raportu i oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej „raportem ooś”), w zakresie ochrony powietrza.

1) W związku z informacją zawartą w uzupełnieniu raportu ooś, iż „wskazane przekroczenia wartości dyspozycyjnej w przypadku stężeń jednogodzinnych dla tlenków azotu będą obserwowane od osi drogi i w miarę oddalania się od niej będą wyraźnie malały, osiągając poza obszarem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny, pomijalnie niską wartość”, należy przedstawić pełne wydruki modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu, wraz z przedstawieniem ww. wyników na czytelnym załączniku graficznym, pozwalającym jednoznacznie stwierdzić, iż zachowane zostaną standardy jakości środowiska poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny, powyższego nie można jednoznacznie stwierdzić na podstawie posiadanych przez tutejszy organ dokumentów.”

W wezwaniu RDOŚ wskazał, iż uzupełnienie dokumentacji należy przedłożyć w formie pisemnej oraz na informatycznym nośniku danych w terminie 14 dni od dnia otrzymania pisma.

Z uwagi na powyższe Burmistrz Łochowa pismem z dnia 16.08.2023 r., znak WGKI.6220.3.12.2021.2022.2023.JM wezwał wnioskodawcę do dokonania uzupełnienia raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wskazanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w piśmie z dnia 10.08.2023 r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie pismem z dnia 23.08.2023 r. (wpływ 23.08.2023 r.), znak O/WA.I-1.4110.3.20.2023.WB, zwróciła się do tut. organu z informacją o braku możliwości dochowania terminu wskazanego w wezwaniu, z uwagi na fakt czasochłonności koniecznych prac i analiz wynikających z wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, jednocześnie wskazując, iż uzupełnione materiały zostaną przesłane niezwłocznie, jednakże nie później niż do 11.09.2023 r.

Z uwagi na wskazane wyżej pismo Burmistrz Łochowa, pismem z dnia 24.08.2023 r., znak WGKI.6220.3.13.2021.2022.2023.JM, wysłanym za pośrednictwem ePUAP, zwrócił się do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie o przedłużenie terminu dokonania uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” zgodnie z pismem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie.

Pismem z dnia 31.08.2023 r. (wpływ 01.09.2023 r.), znak O/WA.I-1.4110.3.12.2023.WB, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie przesłała uzupełnienie zgodnie z wezwaniem, w postaci „Aneksu nr 2 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”.

Burmistrz Łochowa pismem z dnia 04.09.2023 r., znak WGKI.6220.3.14.2021.2022.2023.JM, przesłał do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie uzupełnienie dokumentacji przedsięwzięcia zgodnie z pismem GDDKiA z dnia 31.08.2023 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Postanowieniem z dnia 04.10.2023 r. (wpływ 04.10.2023 r.), znak WOOS-I.4221.155.2022.AST.5 uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił następujące warunki:

- I. „Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:
 - 1) prace budowlane prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym specjalisty lub specjalistów posiadających wiedzę i doświadczenie z zakresu ornitologii, chiropterologii, herpetologii, teriologii, malakologii, entomologii i dendrologii;
do zadań nadzoru powinno należeć m.in.:

- a) kontrola terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk bezpośrednio przed podjęciem prac związanych z realizacją inwestycji,
 - b) nadzór nad prowadzonymi pracami pod kątem prawidłowości wypełnienia warunków decyzji środowiskowej,
 - c) weryfikacja metodyki poszczególnych prac poprzez ustalenie szczegółowego harmonogramu prac, w tym bieżąca kontrola prowadzenia prac i dostosowanie działań minimalizujących do stwarzanego zagrożenia, z uwzględnieniem np. okresowego wstrzymania prac budowlanych w przypadku zaobserwowania niekorzystnego ich wpływu na siedliska czy populację gatunków chronionych, podejmowanie pożądanych działań minimalizujących straty w środowisku w dostosowaniu do panujących warunków i możliwości technologicznych,
 - d) zabezpieczenie terenu budowy przed dostaniem się na jego teren zwierząt, w tym z ustaleniem i realizacją różnych środków zaradczych (np. płotków herpetologicznych),
 - e) kontrola zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt. Należy nie dopuszczać/likwidować wszelkie zastoiska pojawiające się na terenie budowy, aby nie dopuścić do rozrodu płazów w tych miejscach. W przypadku zauważenia zwierząt w wykopach czy zastoiskach zwierzęta ewakuować z zastosowaniem przepisów odrębnych,
 - f) oznaczenie w sposób widoczny i odgrodzenie wszystkich zinwentaryzowanych stanowisk gatunków chronionych znajdujących się w zasięgu oddziaływania inwestycji, które narażone będą na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac;
- 2) bezpośrednio przed podjęciem prac związanych z realizacją inwestycji, należy dokonać kontroli terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk oraz analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody;
 - 3) wycinkę drzew i krzewów wykonać pod nadzorem przyrodniczym specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu ornitologii i chiropterologii, w okresie od początku września do końca lutego. W uzasadnionych harmonogramem lub technologią prac przypadkach, dopuszcza się wycinkę drzew i krzewów poza ww. okresem, po dokonaniu przez nadzór przyrodniczy bezpośrednio przed podjęciem prac (maksymalnie 3 dni) weryfikacji co do braku występowania czynnych (zasiedlonych) siedlisk gatunków podlegających ochronie;
 - 4) przed rozpoczęciem robót oraz w ich trakcie należy kontrolować teren budowy pod kątem obecności zwierząt i umożliwić im ucieczkę lub przenieść je poza teren budowy w bezpieczne dlanich miejsce. Przeniesienie gatunków należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu herpetologii, teriologii i malakologii, z zastosowaniem przepisów odrębnych;
 - 5) wszelkie „pułapki” (np. głębokie wykopy) starannie zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich drobnych zwierząt. Termin, lokalizację i sposób wykonania zabezpieczeń doprecyzuje nadzór przyrodniczy koordynujący całość prac zabezpieczających, po uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych, występujących na gruncie;
 - 6) przed zasypaniem wykopów przy udziale nadzoru przyrodniczego sprawdzić dno pod kątem obecności w nich zwierząt, a w przypadku stwierdzenia ewakuować je poza teren budowy, z zastosowaniem przepisów odrębnych;
 - 7) w przypadku prac prowadzonych w sąsiedztwie zbiorników wodnych, prace należy prowadzić poza terminem wzmożonej aktywności płazów, tj. poza terminem marzec-kwiecień oraz wrzesień-październik lub pod nadzorem przyrodniczym specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu herpetologii, który na bieżąco oceni stopień zagrożenia względem ww. grupy zwierząt oraz zadecyduje o konieczności zastosowania dodatkowych działań minimalizujących, w tym np. zastosowania płotków herpetologicznych;
 - 8) do zabezpieczenia w postaci płotków herpetologicznych należy użyć tymczasowych wygradzeń o min. wysokości 50 cm, wykonanych z np. litej folii o dużej gęstości przytwierdzonej do palików i wkopanych w podłoże na głębokość co najmniej 10 cm, posiadających minimum 10 cm przewieszki wygiętą w kierunku „na zewnątrz” placu budowy. Zakończenie wygradzeń powinno zostać wyposażone w tzw. zawracacze zakończone pułapką. W konstrukcji pułapki muszą się znaleźć pochylnie (np. gałązka, drewniana listewka) po których mogą wydostać się na zewnątrz inne gatunki zwierząt – małe ssaki czy bezkręgowce. Pułapki muszą być kontrolowane do kilku razy dziennie, w zależności od natężenia migracji płazów i gadów oraz warunków pogodowych;
 - 9) korony, pnie oraz korzenie drzew przewidzianych do zachowania należy zabezpieczyć zgodnie ze

- sztuką ogrodniczą, według wskazań i przy udziale nadzoru przyrodniczego specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu dendrologii. Zakazuje się składowania urobku, kruszyw, materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu koron ww. drzew;
- 10) na placu budowy stosować oświetlenie przyjazne środowisku, tj. oświetlające kierunkowo jedynie niezbędny obszar, przy zastosowaniu lamp sodowych lub LED o ciepłych barwach. Bezwarunkowo należy stosować szczelne obudowy lamp uniemożliwiające kontakt owadów z rozżarzoną żarówką;
 - 11) zdjętą urodzajną warstwę gleby zdeponować w pryzmach, zabezpieczyć przed przesuszeniem w czasie składowania i wykorzystać do rekultywacji terenu inwestycji po zakończeniu jej realizacji;
 - 12) wszystkie maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas prac budowlanych utrzymywać w dobrym stanie technicznym i konserwować systematycznie w sposób prawidłowy, pozwalający na uniknięcie wycieków płynów technicznych i paliw do środowiska gruntowo-wodnego;
 - 13) ewentualne prace odwodnieniowe prowadzić przy pomocy igłofiltrów bądź w technologii np. ścianek szczelnych, bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu; ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwodnienia odprowadzać do istniejącego systemu odwodnienia;
 - 14) zorganizować zaplecze budowy (bazę materiałową oraz miejsca postoju maszyn) poza terenami wodno-błotnymi, podmokłymi, na terenie zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem (w szczególności substancjami ropopochodnymi) środowiska gruntowo-wodnego;
 - 15) teren realizacji inwestycji zaopatrzyć w środki do neutralizacji awaryjnych wycieków substancji, w tym ropopochodnych; w przypadku ich rozlania zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał przekazać do utylizacji uprawnionemu odbiorcy;
 - 16) na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne; powstające ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przewoźnych toalet i przekazywać systematycznie za pośrednictwem uprawnionych odbiorców do dalszego zagospodarowania;
 - 17) wody opadowe i roztopowe odprowadzać za pomocą rowów drogowych i kanalizacji deszczowej, oczyszczać w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych przed zrzutem do odbiornika naturalnego – rzeki Liwiec;
 - 18) zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogowej;
 - 19) prace budowlane będące źródłem hałasu, w szczególności wykonywane przy użyciu sprzętu i urządzeń mechanicznych, w tym sprzętu ciężkiego, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00, z wyłączeniem okresów budowy, gdzie z technologicznego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac (np. prace betoniarskie);
 - 20) prace prowadzić w taki sposób, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości nie pracowały jednocześnie, a w czasie przerw w pracy, urządzenia i maszyny nie pracowały na tzw. biegu jałowym.
- II. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oś należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

- 1) do realizacji inwestycji przyjąć wariant 2Y;
- 2) należy wykonać obiekty mostowe pełniące funkcję przejść dla zwierząt w następującej lokalizacji:
 - a. WDK-1: km 2+446 przejście dla dużych zwierząt zespolone z drogą gruntową, wykorzystywaną przede wszystkim jako przejazd gospodarczy (dojazd do pól), minimalne parametry: szerokość $2x \text{ min. } 5 \text{ m}$ strefy przeznaczonej dla zwierząt o charakterze gruntowym $x \text{ min. } 4 \text{ m}$. wysokość po obu stronach drogi, współczynnik ciasnoty: $\geq 1,5$. W strefie najścianna przejście nie należy projektować rowów drogowych przebiegających prostopadle do osi przejścia. Strefy przeznaczone dla zwierząt oraz drogę optymalnie zaprojektować w tożsamej płaszczyźnie, w przypadku braku takiej możliwości, na wysokości przejścia wykonać łagodne nachylenie skarp (nie bardziej strome niż 1:2). W otoczeniu przejścia przewiduje się wprowadzenie nasadzeń roślinności naprowadzającej;
 - b. WDK-4: km 5+158 przejście dla dużych, średnich i małych zwierząt zespolone z linią kolejową nr 6 oraz 2 drogami dojazdowymi. Skajnia dla małych zwierząt – 1 m szerokość po obu

stronach ciekłu po południowej stronie linii kolejowej. Skrajnia dla dużych zwierząt – w postaci gruntowego pasa terenu o szerokości min. 8 m (optymalnie min. 10 m) x min. 5 m wysokości po północnej stronie linii kolejowej, współczynnik ciasnoty: $\geq 1,5$. W strefie najścia na przejście nie należy projektować rowów drogowych przebiegających prostopadłe do osi przejścia. Strefy przeznaczone dla zwierząt oraz drogę zaprojektować jako gruntową, optymalnie w tożsamej płaszczyźnie co strefa przeznaczona dla zwierząt, w sąsiedztwie przejść należy stosować drogi o naturalnej powierzchni. W przypadku braku możliwości zaprojektowania strefy dla zwierząt i drogi w tożsamej płaszczyźnie, dopuszcza się wyprofilowanie skarp w łagodnym nachyleniu (nie bardziej strome niż 1:2);

- 3) należy wykonać przepusty pełniące funkcje przejść dla zwierząt w następujących lokalizacjach:
 - a. PMC-1, km 0+220, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - b. PMC-2, km 0+834, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - c. PMC-3, km 0+089, DP4201W, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 1,5 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - d. PMC-4, km 0+357, DP4201W, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 1,5 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - e. PMC-5, km 1+436, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - f. PMC-6, km 2+196, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - g. PMC-7, km 2+524, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - h. PMC-8, km 2+977, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - i. PMC-9, km 4+119, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - j. PMC-10, km 4+302, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - k. PMC-11, km 4+681, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - l. PMC-12, km 4+907, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - m. PMC-13, km 6+109, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 3,0 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
 - n. PMC-14, km 0+821, odcinek 2, przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekłem/rowem; szer. 1,5 m, wys. 1,5 m, obustronne półki podwieszane o szer. min. 0,5 i wys. min. 1 m nad ich powierzchnią, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$;
- 4) zaprojektować ekrany akustycznie, zgodnie z przyjętymi założeniami:

Usytuowanie strona	Szacunkowy kilometrąz początku zabezpieczenia	Długość[m]	Wysokość[m]	Typ ekranu
Odcinek 1 DK62				
prawa	0+305 – 0+440	135	2,5	Pochłaniający
DK50				
prawa	0+060 – 0+150	90	2,5	Pochłaniający
lewa	0+135 – 0+190	55	2,5	Pochłaniający
Odcinek 2 DK62				
prawa	0+935 – 1+000	65	2,5	Pochłaniający
lewa	1+691 – 1+760	70	2,5	Pochłaniający
lewa	1+909 – 1+948	47	2,5	Pochłaniający
lewa	1+955 – 2+180	222	2,5	Pochłaniający
prawa	2+039 – 2+195	158	2,5	Pochłaniający

5) zaprojektować rezerwy pod ekrany, zgodnie z przyjętymi założeniami:

Usytuowanie strona	Szacunkowy kilometrąz początku zabezpieczenia	Długość [m]	Wysokość [m]	Typ ekranu
		DK50		
prawa	0+000 – 0+060	60	-	Rezerwa pod ekran
prawa	0+150 – 0+320	169	-	Rezerwa pod ekran
		Odcinek 2 DK62		
lewa	1+530 – 1+691	162	-	Rezerwa pod ekran
lewa	2+180 – 2+320	140	-	Rezerwa pod ekran
prawa	2+195 – 2+245	50	-	Rezerwa pod ekran

6) wprowadzić nasadzenia pnączy w celu przysłonięcia ekranów, składających się z gatunków rodzimych;

III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

IV. Należy zrealizować następujące działania dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1) Należy wykonać monitoring wraz z oceną skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki (grupy gatunków o zbliżonej ekologii gatunku), kontrolę stanu przejść oraz ocenę utrzymania przejść, w tym szpalerów drzew naprowadzających zwierzęta na przejścia, monitoring otoczenia przejść oraz aktywności ludzi na przejściach, w tym aktywności kłusowniczej (wnyki) oraz myśliwskiej (ambony), należy prowadzić w następującym zakresie i zgodnie z poniższą metodyką:

a) ocena skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla średnich i dużych zwierząt:

i. metodyka:

identyfikacja gatunków oraz określenie ich liczebności i kierunków przemieszczania w trakcie tropień na specjalnie wykonanych pasach piaszczystych (o ile jest techniczne

ich wykonanie), całej powierzchni przejść oraz w bezpośrednim otoczeniu obiektów (w promieniu 50 m); dodatkowa identyfikacja wszelkich śladów obecności zwierząt z oznaczaniem gatunków w oparciu o odchody, ślady uszkodzenia roślinności, ścieżki migracji, nory etc.; pasy piaszczyste należy wykonać z mieszanki drobno- i średnioziarnistego, ostrego piasku, zapewniającego czytelność tropów kluczowych gatunków; pasy zlokalizowane w centralnej części obiektów, na całej szerokości stref przeznaczonych dla zwierząt, min. szer. pasa 2,0 m, grubość warstwy 8 cm;

harmonogram:

- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, kontrole co 30 dni, przez okres całego roku, każda kontrola składa się z wizyty wstępnej (w trakcie której należy zatrzeć wszelkie ślady obecności zwierząt) i kontroli właściwej, przeprowadzonej po 5-7 dniach (w trakcie której następuje identyfikacja śladów obecności zwierząt);
- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, dodatkowe kontrole (sesje specjalne) co 7 dni, w okresie wiosennym (15.III-15.V) oraz jesiennym (15.IX-15.XI) – po każdej kontroli należy zatrzeć wszelkie ślady obecności zwierząt;
- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji – przeprowadzenie sesji zimowych – w przypadku korzystnych warunków do prowadzenia tropień na śniegu, identyfikacja tropów zwierząt w bezpośrednim otoczeniu obiektu (w strefach naprowadzania do przejść z zalegającą pokrywą śnieżną), przeprowadzona najwcześniej po 3 dniach od ustania opadów i następnie powtarzana co 7 dni – w okresie gdy pokrywa pozwala na odczyt tropów, identyfikację należy przeprowadzić na transektach przecinających strefy naprowadzania zwierząt, zlokalizowanych możliwie najbliższej krawędzi przejść, po każdej kontroli tropy należy zatrzeć w pasie objętym kontrolą;

ii. metodyka:

identyfikacja gatunków i osobników w trakcie obserwacji przy pomocy kamer automatycznych (fotopułapek), instalowanych na konstrukcji wsporczej ekranów (przejścia górne) oraz ścianach zewnętrznych (przejścia dolne); fotopułapki muszą obejmować zasięgiem (czujniki ruchu, doświetlacze IR) całą szerokość przejść, dlatego w razie potrzeby należy zastosować dodatkowe kamery na słupie zlokalizowanym w centralnej części obiektu; kamery muszą posiadać autonomiczne zasilanie pozwalające na min. 7 dni ciągłej pracy oraz zabezpieczenia antykradzieżowe;

harmonogram:

II, III V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, sesje ciągłe w okresie wiosennym (15.III-15.V) oraz jesiennym (15.IX-15.XI) – kontrole kamer (wymiana baterii, nośników danych) należy zsynchronizować z kontrolami na pasach piaszczystych;

b) ocena skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla małych zwierząt:

metodyka:

identyfikacja gatunków oraz określenie ich liczebności i kierunków przemieszczania w trakcie tropień na specjalnie wykonanych pasach piaszczystych; dodatkowa identyfikacja wszelkich śladów obecności zwierząt z oznaczaniem gatunków w oparciu o odchody, ślady uszkodzenia roślinności, ścieżki migracji, nory etc.; pasy piaszczyste należy wykonać z mieszanki drobno- i średnioziarnistego, ostrego piasku, zapewniającego czytelność tropów kluczowych gatunków; pasy zlokalizowane przy wylotach obiektów, na całej szerokości stref przeznaczonych dla zwierząt (dno przepustu lub półki), min. szer. pasa 0,4 m, grubość warstwy min 3 cm;

harmonogram:

- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, kontrole co 30 dni, przez okres całego roku, każda kontrola składa się z wizyty wstępnej (w trakcie której należy zatrzeć wszelkie ślady obecności zwierząt) i kontroli właściwej, przeprowadzonej po 5-7 dniach (w trakcie której następuje identyfikacja śladów obecności zwierząt);
- II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, dodatkowe kontrole (sesje specjalne) co 7 dni, w okresie wiosennym (15.III-15.V) oraz jesiennym (15.IX-15.XI) – po każdej kontroli należy zatrzeć wszelkie ślady obecności zwierząt;

c) ocena skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla płazów:

metodyka:

identyfikacja gatunków oraz określenie ich liczebności i kierunków przemieszczania w trakcie bezpośrednich obserwacji oraz poprzez stosowanie tymczasowych pułapek z ogrodzeniami (przepusty suche);

harmonogram:

II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji, kontrole codzienne, w porze wieczornej nocnej, przez cały okres trwania sezonowych migracji wiosennych wszystkich gatunków potwierdzonych w otoczeniu przejścia, początek migracji należy wyznaczyć przez prowadzenie wstępnych obserwacji warunków pogodowych i przebiegu hibernacji; stosowanie tymczasowych pułapek wymaga bezwzględnie codziennych kontroli uwalniania osobników, w przypadku szczytu masowych migracji ropuch i żab pułapki należy kontrolować min 2-krotnie w ciągu doby – rano i wieczorem;

d) ocena stanu technicznego, drożności i zagospodarowania przejść:

metodyka:

ekspercka ocena stanu technicznego i środowiskowych uwarunkowań przejścia - na podstawie obserwacji terenowych, z uwzględnieniem: oceny udatności i stanu rozwoju roślinności naprowadzającej i osłonowej, oceny stanu i skuteczności dodatkowych struktur naprowadzających i siedliskotwórczych (karpy, głazy) oraz stanu zabezpieczeń (szczelność ogrodzeń, zabezpieczenia przed przejazdami); identyfikacja śladów niepożądanego aktywności ludzi (przejazdy, piesi, aktywność rekreacyjna) w strefach przeznaczonych dla zwierząt, wraz z oceną jej intensywności i wskazaniem możliwości ew. ograniczania;

harmonogram:

II, III, V rok po oddaniu drogi do eksploatacji - ocena przeprowadzona min 1 raz w roku, w sezonie wegetacyjnym – z podsumowaniem dla każdego roku, w trakcie opracowywania raportów merytorycznych;

e) ocena szczelności ogrodzeń ochronno-naprowadzających i roślinności naprowadzającej na przejścia:

metodyka:

identyfikacja wszelkich uszkodzeń eksploatacyjnych, usterek montażowych i innych nieszczelności w ogrodzeniach, przeprowadzana w trakcie pieszych kontroli wzdłuż zewnętrznych krawędzi ogrodzeń, na całej ich długości; szczególne uwzględnienie połączeń ogrodzeń z przejściami dla zwierząt, zabezpieczeń w miejscach przekraczania rowów oraz zabezpieczeń bram i furtek; kontrole roślinności naprowadzającej w otoczeniu przejść – raz w roku – w przypadku stwierdzenia ubytków (wypadów) należy dokonać uzupełnienia nasadzeń drzew i krzewów wczesną wiosną (do 15 marca); harmonogram:

II, III i V rok po oddaniu drogi do eksploatacji - kontrola 1 raz w roku, przed rozpoczęciem sezonowych migracji płazów; dodatkowe zbieranie informacji w trakcie bieżących kontroli przejść; ekspercka ocena z formułowaniem wniosków i zaleceń zmian

- dla każdego roku, w trakcie opracowywania raportów merytorycznych; wszelkie stwierdzone nieszczelności mogące skutkować istotnymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa ruchu oraz śmiertelności zwierząt (w tym płazów) – powinny być zgłaszane w trybie natychmiastowym do oddziału/rejonu GDDKiA;

2) Wyniki badań monitoringowych, o których mowa w pkt. IV ppkt 1), wraz z oceną skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w terminie nie później niż 12 miesięcy od daty zakończenia prac związanych z monitoringiem.

V. Zgodnie z art. 82 ustawy o os należy przedstawić analizę porealizacyjną w zakresie oddziaływania akustycznego. Punkty pomiarowe należy wykonać wzdłuż przebiegającej inwestycji na elewacji zabudowy chronionej akustycznie. Wyniki należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w terminie 6 miesięcy od czasu przekazania inwestycji do użytkowania.”

Obwieszczeniem z dnia 09.10.2023 r., znak WGKI.6220.3.15.2021.2022.2023.JM, Burmistrz Łochowa podał do publicznej wiadomości informację o możliwości zapoznania się z raportem o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” oraz o możliwości składania uwag i wniosków do ww. przedsięwzięcia i całej zgromadzonej dokumentacji, jednocześnie informując, że:

„Inwestorem przedsięwzięcia jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie działająca przez Pełnomocnika, który w przedmiotowej sprawie w dniu 28.05.2021 r. złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Jednocześnie informuję, że:

1. Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w tej sprawie jest Burmistrz Łochowa, organem właściwym do wydania opinii jest Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie, natomiast organem właściwym do uzgodnienia warunków realizacji inwestycji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, Wydział Spraw Terenowych w Siedlcach oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim.
2. Z dokumentacją sprawy można zapoznać się w siedzibie Urzędu Miejskiego w Łochowie, Aleja Pokoju 75, 07-130 Łochów, przez okres 30 dni tj. od 30.10.2023 r. do 29.11.2023 r. w pok. 112 (I piętro), w godzinach pracy Urzędu tj. poniedziałek, wtorek i czwartek w godzinach 8.00-16.00, środa w godzinach 8.00-17.00 oraz piątek w godzinach 8.00-15.00.
3. Każdy ma prawo składania uwag i wniosków w terminie określonym w punkcie 2 niniejszego zawiadomienia.
4. Uwagi i wnioski mogą być wnoszone w formie pisemnej, ustnej do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich kwalifikowalnym podpisem elektronicznym.
5. Uwagi i wnioski złożone po upływie terminu określonego w punkcie 2 niniejszego zawiadomienia pozostaną bez rozpatrzenia.
6. Miejscem składania uwag i wniosków jest siedziba Urzędu Miejskiego w Łochowie.
7. Informacja o analizie i odniesieniu do złożonych uwag i wniosków będzie miała miejsce w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Burmistrza Łochowa.”

Obwieszczenie podano do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Łochowie, tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta i Gminy Jadów oraz na tablicach ogłoszeń w sołectwach: Barchów, Budziska, Gwizdały, Kaliska, Pogorzelec, Zawiszyn oraz na Stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Łochowie oraz Stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Jadów.

W związku z powyższym pismem z dnia 09.10.2023 r., znak WGKI.6220.3.16.2021.2022.2023.JM, Burmistrz Łochowa przesłał powyższe obwieszczenie do Burmistrza Miasta i Gminy Jadów z prośbą o upublicznienie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Jadów oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Jadów, a także w miejscowości Zawiszyn, jednocześnie zwracając się o odesłanie informacji o miejscach, sposobach i terminach jego upublicznienia.

Pismem z dnia 03.11.2023 r., znak GSR.6220.12.2023.MW (wpływ 06.11.2023 r.) Urząd Miasta i Gminy Jadów przesłał informację o wywieszeniu na tablicy ogłoszeń oraz zamieszczeniu na stronie Biuletynu Informacji Publicznej w dniach 13.10.2023 r. – 03.11.2023 r.

W trakcie niniejszego postępowania administracyjnego zostały złożone następujące uwagi i wnioski od stron postępowania oraz społeczeństwa.

W dniu 29.11.2023 r. za pośrednictwem poczty mailowej na adres kancelaria@gminalochow.pl w związku z obwieszczeniem z dnia 09.10.2023 r. o możliwości składania uwag i wniosków w procedurze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” wpłynęły uwagi Pani Agaty Dąbskiej.

1. Wariant inwestycji, wybrany przez GDDKiA ingeruje w wiele nieruchomości i zabudowań mieszkalnych zarówno na terenie miasta Łochów (w tym Pałac i Folwark Łochów, piekarnia Robson), jak również sołectw Barchów, Kaliska, Pogorzelec, osadę Gniazdowo i Julin oraz tereny o unikalnych walorach przyrodniczych, chronione na mocy prawa polskiego i Unii Europejskiej (Otulina Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego, Obszar Natura 2000, Dolina Liwca). Jest też sprzeczny ze Strategią Rozwoju Łochowa na lata 2016-2022 z perspektywą do 2027 r.

Odpowiedź: Wszystkie warianty obwodnicy Łochowa zostały zaprojektowane w sposób umożliwiający spełnienie w jak największym stopniu kryteriów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych, w tym społecznych po przeprowadzeniu szczegółowych analiz. Przekazany do organu raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy o oś i zawiera wszystkie wymagane informacje, analizy i badania niezbędne do dokonania oceny

oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. W odniesieniu do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w sąsiedztwie zabytkowego zespołu pałacowo-parkowego zauważyć należy, że przebieg budowy obwodnicy Łochowa w wariantcie Y uzyskał uzgodnienie i akceptację Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Planowane przedsięwzięcie nie jest sprzeczne ze Strategią Rozwoju Gminy Łochów na lata 2016-2022 z perspektywą do 2027 roku, ponieważ jednym z celów określonych w strategii jest „Nowoczesna infrastruktura zapewniająca bezpieczeństwo i wysoka jakość życia mieszkańców”, w którym to zostały uwzględnione działania na rzecz budowy obwodnicy na drodze nr 62 i 50. Dodatkowo działania i cele zostały określone na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta, który za cel ma m.in. zachowanie wysokiej jakości potencjału przyrodniczego. Strategia Rozwoju Gminy Łochów jest narzędziem wspierania pozytywnych zmian w całej przestrzeni gminnej oraz niwelowania barier pojawiających się w otoczeniu. Jest także dokumentem wyrażającym wspólną wizję rozwoju oraz wyznacza drogę do osiągnięcia celów strategicznych. Jest to również dokument, który jest komplementarny z innymi dokumentami strategicznymi dotyczącymi rozwoju kraju i regionu, a samo planowanie rozwoju gminy wpisuje się w nowe, zintegrowane podejście do polityki rozwojowej całego kraju. W związku z powyższym inwestycja wpisując się w określone wyżej cele nie jest sprzeczna ze Strategią Rozwoju Gminy Łochów.

2. Powstanie obwodnicy grozi ściągnięciem do Łochowa na olbrzymią skalę tranzytu samochodowego (głównie TIR-ów) z całej okolicy, co spowoduje degradację środowiska naturalnego i utratę atrakcyjności turystycznej. Na skutek odpływu turystów i działkowiczów dochody gminy uległyby obniżeniu, zaś rodziny z dziećmi rezygnowałyby z osiedlania się, prowadząc do wyludniania Łochowa. Mieszkańców czekałby wzrost zanieczyszczenia powietrza i hałas, przyczyniające się do wielu chorób. Dla osób, mających nieruchomości w mieście, życie parę metrów obok trasy szybkiego ruchu byłoby nie do zniesienia.

Odpowiedź: Celem budowy obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62 jest m.in. wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum Łochowa, miejscowości Gwizdały i miejscowości Budziska. Zgodnie z opracowanym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach przedmiotowej inwestycji zostaną zachowane standardy jakości środowiska określone w odpowiednich przepisach prawa w zakresie m. in. ochrony powietrza, oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na środowisko.

3. Projekt zamiast usunąć ruch samochodowy z Łochowa, zakłada wpuszczenie go do miasta w zwiększonym natężeniu. Nawet przy obecnie procedowanym „wariantcie minimum”, zakładającym jeden pas ruchu w każdą stronę i niższą prędkość, liczba pojazdów w mieście wzrośnie, gdyż kierowcy chętnie korzystają z bezkolizyjnych objazdów.

Odpowiedź: Zgodnie z wykonanymi prognozami ruchu natężenie ruchu w mieście Łochów bez powstania obwodnicy i tak by wzrosło. Natomiast dzięki obwodnicy część ruchu z istniejącej DK62 przeniesie się na nowo wybudowaną obwodnicę, co wpłynie na wyprowadzenie ruchu samochodowego z miasta Łochów oraz z miejscowości zlokalizowanych w ciągu istniejącej DK62, w tym w miejscowości Gwizdały, miejscowości Budziska. Należy zauważyć, że obwodnica Łochowa w wariantcie 2Y tj. wariantcie rekomendowanym we wniosku na większości długości przebiega poza granicami miasta Łochów, natomiast ruch tranzytowy zostanie przeniesiony poza obszar ścisłej zabudowy.

4. Na inwestycji najbardziej ucierpią mieszkańcy Budzisk i Gwizdał, którym wmawia się, że obwodnica przyniesie im korzyści. DK62 nie zostanie zlikwidowana, a na tyłach ich posesji, w dużej bliskości do zabudowań, powstanie trasa szybkiego ruchu dla TIR-ów, po której całą dobę będą pędzić ciężarówki.

Odpowiedź: Zauważyć należy, iż celem planowanego przedsięwzięcia, jakim jest „Budowa obwodnicy Łochowa w ciągu drogi nr 62” jest zmniejszenie ruchu kołowego w mieście Łochów, a także w miejscowościach Budziska i Gwizdały, zlokalizowanych w ciągu drogi krajowej nr 62. W związku z realizacją przedsięwzięcia ograniczony zostanie ruch tranzytowy na istniejących trasach dróg krajowych nr 62 i nr 50 na terenie gminy Łochów, co przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców.

Przeniesienie znacznej części ruchu pojazdów na trasę przebiegu obwodnicy Łochowa spowoduje, że poziom uciążliwości związanych z hałasem, czy zanieczyszczeniem wywołanym ruchem pojazdów i emisją spalin rozłoży się na przebiegi poszczególnych tras.

5. *Obwodnica doprowadziłaby do skokowego zwiększenia ruchu samochodowego w Łochowie, przejmując tranzyt zarówno z DK62, jak i DK50 (odcinek Łochów-Brok). To oznacza do 20 tys. aut dziennie (obecnie po DK50 jeździ 12 tys., po DK62 – 7 tys.). Konsekwencją takiego stanu rzeczy mogłoby się stać poszerzenie trasy do czterech, a z czasem nawet sześciu pasów. Czas dojazdu do Warszawy skróciłby się zaledwie o 3 minuty, za cenę hałasu, smogu, utraty wartości i trudności ze sprzedażą nieruchomości. Mieszkańcy Budziska i Gwizdał zostaliby wzięci „w dwa ognie”, otrzymując huk, drgania oraz smród spalin po obu stronach swoich zabudowań.*

Aby rozwiązać problemy komunikacyjne Łochowa wystarczy usunąć ruch tranzytowy TIR-ów z DK62 na odcinku Wyszaków-Łochów i skierować go na wysokości Wyszaków na S8. Warto też przypomnieć, że gmina dysponuje planami z 2008 i 2015 r., wytyczającymi dwupasową drogę objazdową dla DK62, nie ingerującą w zabudowania i przyrodę, do czego zawsze można powrócić.

Z powyższych względów wnoszę o odmowę wydania decyzji środowiskowej dla obecnego projektu GDDKiA pn. „Budowa obwodnicy Łochowa w ciągu DK62”.

Odpowiedź: Jak już wcześniej wspomniano celem budowy obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62 jest m.in. wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum Łochowa, miejscowości Gwizdały i miejscowości Budziska. Zgodnie z opracowanym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach przedmiotowej inwestycji zostaną zachowane standardy jakości środowiska określone w odpowiednich przepisach prawa w zakresie m. in. ochrony powietrza, oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na środowisko. Droga krajowa nr 62 oraz droga krajowa nr 50 są ważniejszymi szlakami komunikacyjnymi przebiegającymi przez teren gminy Łochów, a planowana „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” jest odpowiedzią na zmieniające się uwarunkowania związane z ruchem pojazdów i jednocześnie odpowiedzią na potrzeby zmian w tym zakresie.

Pismem z dnia 04.12.2023 r., znak WGKI.6220.3.16.2021.2022.2023.JM, Burmistrz Łochowa przesłał Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie pismo z dnia 29.11.2023 r., które wpłynęło do tut. Urzędu w związku z Obwieszczeniem z dnia 09.10.2023 r. o możliwości składania uwag i wniosków do przedsięwzięcia „Budowa Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” z prośbą o zajęcie stanowiska.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie pismem z dnia 21.12.2023 r. (wpływ 21.12.2023r.), znak O/WA.I-1.4110.3.17.2023, ustosunkowała się do przekazanej korespondencji. Udzielone przez Inwestora odpowiedzi zostały częściowo uwzględnione w stanowisku tut. Organu do złożonych uwag i wniosków.

Należy jednak podkreślić, że sprzeciw mieszkańców, bądź wyrażenie niezadowolenia w zakresie powstania i realizacji inwestycji nie może stanowić podstawy do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

„Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzą ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Następnie jeśli była przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, biorąc pod uwagę wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa. Z kolei, w świetle art. 85 ust. 2 pkt 1 lit. a) ustawy ooś, uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kpa, powinno zawierać – w przypadku gdy została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – informacje o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę, i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa. Powyższe wskazuje, że prawodawca nakazał tylko zapewnienie w postępowaniu i umożliwienie zgłoszenia uwag i wniosków, natomiast nie nałożył obowiązku uzyskania społecznej akceptacji dla przedsięwzięcia. Wydanie zatem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pomimo protestów, nie

stanowi automatycznego nieuwzględnienia interesu społecznego i przedłożenia interesu inwestora nad interesem lokalnej społeczności. Negatywne stanowisko może zatem wpłynąć na konkretne uwarunkowania i wymogi danej inwestycji, co winno znaleźć wyraz w konkretnych zapisach decyzji o nałożeniu na inwestora dodatkowych obowiązków mających przeciwdziałać, czy też ograniczać negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko” (vide: wyrok WSA w Rzeszowie sygn.. akt: II SA/Rz 1291/20).”

Obwieszczeniem z dnia 27.12.2023 r., znak WGKI.6220.3.17.2021.2022.2023.JM, Burmistrz Łochowa zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”.

Obwieszczenie podano do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty tj. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Łochowie, stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Jadów, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łochowie, Urzędu Miasta i Gminy Jadów oraz na tablicach ogłoszeń w sołectwach: Barchów, Budziska, Gwizdały, Kaliska, Pogorzelec, Zawiszyn.

Burmistrz Łochowa pismem z dnia 27.12.2023 r., znak WGKI.6220.3.18.2021.2022.2023.JM, zwrócił się do Burmistrza Miasta i Gminy Jadów o podanie do publicznej wiadomości ww. obwieszczenia, z prośbą o poinformowanie po upływie terminu, w którym obwieszczenie uważa się za dokonane o miejscach, sposobach i terminach jego upublicznienia.

Pismem z dnia 22.01.2024 r. (wpływ 23.01.2024 r.), znak GSR.6220.1.2024.MW, Urząd Miasta i Gminy Jadów poinformował tut. organ, iż obwieszczenie Burmistrza Łochowa zostało podane do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń oraz zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej w dniach 05.01.2024 r. – 22.01.2024 r.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przypisuje się do przedsięwzięć o charakterze drogowym. Polega na budowie obwodnicy Łochowa będącej drogą kategorii GP. W zakres przedsięwzięcia oprócz budowy drogi głównej wchodzi także budowa ciągów pieszych i rowerowych zlokalizowanych wzdłuż projektowanej trasy, przebudowa dróg poprzecznych krzyżujących się z obwodnicą, budowa skrzyżowań oraz niezbędnej infrastruktury związanej i niezwiązanej z drogą.

Przedsięwzięcie polegające na „Budowie Obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” określa się jako lokalną. Za główne cele realizacji inwestycji określa się m. in.:

- zmniejszenie ruchu kołowego w mieście Łochów, Gwizdały, Budziska;
- zmniejszenie ruchu tranzytowego na istniejącej DK50 na odcinku do m. Łochów do m. Ostrów Mazowiecka i skierowanie tranzytu na drogę ekspresową S8;
- poprawę jakości życia mieszkańców poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego na istniejących drogach DK50 i DK62 w centrum Łochowa;
- korzyści makroekonomiczne: zmniejszenie kosztów społecznych związanych z oszczędnościami paliw napędowych, czasu podróży, zmniejszenie kosztów leczenia ofiar wypadków;
- stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży oraz dużej swobodzie ruchu przy wzroście bezpieczeństwa ruchu,
- wzrost zainteresowania inwestycjami w rejonie drogi głównej ruchu przyspieszonego.

Planowana obwodnica składa się z 2 odcinków o różnych przekrojach podstawowych oraz różnych parametrach technicznych. Odcinek 1 obwodnicy Łochowa, zlokalizowany jest pomiędzy istniejącą DK62 w rejonie mostu na rz. Liwiec, a istniejącą DK50 również w rejonie mostu na rz. Liwiec. Odcinek 2 obwodnicy stanowi południowe obejście centrum Łochowa i pełni rolę łącznika pomiędzy planowanym odcinkiem 1 obwodnicy, a istniejącą DK62 w kierunku Węgrowa.

Przebieg odcinka 1 obwodnicy, rozpoczyna się w gminie Łochów w powiecie węgrowskim w km 257+450 (istniejący kilometr drogi DK62), około 1,1 km przed skrzyżowaniem DK62 z DP4201W. Koniec opracowania odcinka 1 znajduje się w gminie Łochów w powiecie węgrowskim, w km 252+740 DK50, przed mostem na rzece Liwiec. Początek odcinka 1 projektuje się w dowiązaniu do istniejącego

przekroju drogowego, tj. 1 jezdni z dwoma pasami ruchu (po jednym pasie w każdym kierunku), koniec dowiązany będzie do projektowanego ronda.

Przebieg trasy odcinka 2 rozpoczyna się w rejonie planowanego odcinka 1 obwodnicy, w rejonie skrzyżowania dróg DK50 i DP4201W. Koniec odcinka 2 zlokalizowano w km 265+940 (istniejący kilometr drogi DK62 w kierunku Węgrowska), około 230 m za skrzyżowaniem z istniejącą DP4214W. Odcinek 2 w całości zlokalizowany jest w gminie Łochów w powiecie węgrowskim.

Z uwagi na specyfikę inwestycji Inwestor rozważaniu poddał następujące warianty:

- wariant zerowy – niepodjęcie przedsięwzięcia,
- wariant inwestycyjny – proponowany do realizacji wariant W2Y,
- warianty alternatywne – warianty W2X, W1X, W1Y.

Charakterystyka analizowanych wariantów:

- Wariant zerowy – zakładający odstąpienie od przeprowadzenia kompleksowych działań inwestycyjnych. Skutkiem odstąpienia od budowy obwodnicy miasta Łochów będzie stopniowe pogarszanie warunków funkcjonowania obecnego układu drogowego, który nie jest przystosowany do zwiększającej się z roku na rok liczby pojazdów oraz ruchu pojazdów ciężkich. Towarzyszyć temu będą zwiększone emisje spalin, hałasu oraz wibracji, a także narastanie kolizji pomiędzy funkcją drogi i rosnącym natężeniem pojazdów. Eksploatacja istniejącej drogi krajowej nr 62 związana jest z emisją substancji do powietrza, która generowana jest w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drogach oraz z emisją hałasu, którego źródłem są poruszające się pojazdy samochodowe.

Niezrealizowanie przedsięwzięcia będzie stopniowo pogarszać warunki życia mieszkańców, których domy zlokalizowane są bezpośrednio przy istniejącej DK62 (Budziska oraz Gwizdały), przy jednoczesnym narastaniu trudności komunikacyjnych. Niesprawność obecnego systemu drogowego (brak utworzonych poboczy oraz chodników dla pieszych) może być przyczyną wielu wypadków drogowych, które stanowią zagrożenie zdrowia i życia użytkowników jezdni. Odstąpienie od realizacji przyczyni się do wzrostu prawdopodobieństwa wystąpienia awarii drogowych z udziałem pojazdów ciężkich, powodując negatywne skutki środowiskowe związane np. z rozlaniem się przewożonych niebezpiecznych substancji, a w konsekwencji ich przedostaniem się do gruntu i do wód.

Zakładając, że realizacja inwestycji nie zostanie podjęta należy przyjąć, że cały ruch samochodowy, zarówno lokalny jak i tranzytowy pozostanie w obrębie terenów zabudowanych ściśle przylegających do istniejącego pasa drogi. Utrzymają się jednocześnie wszystkie wynikające z tego dla mieszkańców tej części miasta uciążliwości, m.in. w zakresie trudności i niebezpieczeństwa w poruszaniu się pieszych, utrudnienia ruchu lokalnego.

- Wariant inwestycyjny (wariant proponowany przez Wnioskodawcę, wariant 2Y, określane również jako W2Y)

Projektowany odcinek 1 obwodnicy w **wariantcie 2Y** na całej długości przebiega w terenie płaskim. Przebieg odcinka 1 obwodnicy, rozpoczyna się w gminie Łochów w powiecie węgrowskim w km 257+450 (istniejący kilometr drogi DK62), około 1,1 km przed skrzyżowaniem DK62 z DP4201W. W km 257+450 przyjęto lokalny km obwodnicy = 0+000.

Obwodnica w km 0+000 została dowiązana do istniejącego jednojezdniowego przekroju DK62. Na dalszym odcinku, tj. ok. km 0+300 obwodnica ma nadal przekrój jednojezdniowy, ale zaczyna odsuwać się od istniejącego śladu DK62 w kierunku południowo wschodnim. W km 0+940 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z drogą powiatową nr 4201W. Na trasie głównej DK62 wydzielono pasy do skrętu w lewo, a przeciwne kierunki ruchu zostały rozdzielone wyspą dzielącą o szerokości 2,5m.

Za skrzyżowaniem kontynuowany jest przekrój jednojezdniowy i jednym odcinkiem prostym obwodnica biegnie w kierunku południowo wschodnim. W km 2+460 obwodnica koliduje z drogą gminną klasy D. Planuje się przejście obwodnicy nad ww. drogą gminną, a obiekt, który powstanie w ciągu obwodnicy będzie również pełnił funkcję przejścia dla dużych zwierząt. W km 3+360, planowane jest kolejne bezkolizyjne przeprowadzenie obwodnicy, kolidującej z drogą gminną nr 420415 (klasa L). W km 4+810 obwodnica przecina kolejną z dróg gminnych – nr 420414W (klasy L). Przejazd obwodnicą będzie się odbywał bezkolizyjnie nad ww. drogą. Następną przeszkodę stanowi linia kolejowa E75,

znajdująca się w km 5+220 trasy. Planowane jest przejście wiaduktem nad torami kolejowymi oraz nad drogami prowadzonymi wzdłuż linii kolejowej. Następnie obwodnica jest prowadzona w kierunku południowym. W km 6+589 planowana jest budowa 6-włotowego ronda jednopasowego, które zapewni połączenie z odcinkiem 2 obwodnicy w ciągu DK62, przebudowywaną DK50 oraz droga powiatową nr 4201W w kierunku Barchowa. Przebudowa DK50 w wariantcie 1Y obejmuje odcinek około 910 m oraz budowę zjazdu na DD13.

Przebieg trasy odcinka 2 obwodnicy, rozpoczyna się na ww. skrzyżowaniu DK62-DK50-DP4201W, gdzie przyjęto lokalny km 0+000 dla odcinka 2. Trasa odcinka 2 obwodnicy przebiega w kierunku wschodnim i ma przekrój jednojezdniowy. Na odcinku od km 1+200 – 1+750 trasa obwodnicy prowadzona jest w śladzie lub w znacznym zbliżeniu do istniejącej drogi powiatowej (ul. Myśliwska). Przebiega pomiędzy terenami Folwarku Łochów oraz terenami piekarni i ogródków działkowych. W km 1+920 zaprojektowano rondo jednopasowe z 5 wlotami, zapewniające skomunikowanie obwodnicy ze starodrożem DK62, drogą powiatową nr 4214W oraz lokalnym układem dróg. Trasa odcinka 2 obwodnicy została dowiązana do istniejącej drogi krajowej w km 2+330,40, co stanowi km 267+830 km istniejącej DK62. Przebieg odcinka 2 obwodnicy wymusza przebudowę układu dróg lokalnych – ul. Żytnia, ul. Myśliwska, ul. Rzeczna, ul. Laskowska, ul. Gajowa oraz Aleja Węgrowska.

Podstawowymi argumentami przemawiającymi za realizacją inwestycji jest najmniejsza zajętość terenu spośród wszystkich proponowanych wariantów przebiegu oraz minimalizacja ingerencji w walory rekreacyjne (teren ogródków działkowych) i wynikająca z tego konieczność przeprowadzenia wyburzeń altan.

Warianty alternatywne przewidziane przez inwestora.

Wariant 2X (określany również W2X): Projektowany odcinek 1 obwodnicy w wariantcie 2X na całej długości przebiega w terenie płaskim. Przebieg odcinka 1 obwodnicy, rozpoczyna się w gminie Łochów w powiecie węgrowskim w km 257+450 (istniejący kilometr drogi DK62), około 1,1 km przed skrzyżowaniem DK62 z DP4201W. W km 257+450 przyjęto lokalny km obwodnicy = 0+000.

Obwodnica w km 0+000 została dowiązana do istniejącego jednojezdniowego przekroju DK62. Na dalszym odcinku, tj. ok. km 0+300 obwodnica ma nadal przekrój jednojezdniowy, ale zaczyna odsuwać się od istniejącego śladu DK62 w kierunku południowo wschodnim. W km 0+940 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z drogą powiatową nr 4201W. Na trasie głównej DK62 wydzielono pasy do skrętu w lewo, a przeciwne kierunki ruchu zostały rozdzielone wyspą dzielącą o szerokości 2,5m.

Za skrzyżowaniem kontynuowany jest przekrój jednojezdniowy i jednym odcinkiem prostym obwodnica biegnie w kierunku południowo wschodnim. W km 2+460 obwodnica koliduje z drogą gminną klasy D. Planuje się przejście obwodnicy nad ww. drogą gminną, a obiekt, który powstanie w ciągu obwodnicy będzie również pełnił funkcje przejścia dla dużych zwierząt. W km 3+360, planowane jest kolejne bezkolizyjne przeprowadzenie obwodnicy, kolidującej z drogą gminną nr 420415 (klasa L). W km 4+810 obwodnica przecina kolejną z dróg gminnych – nr 420414W (klasy L). Przejazd obwodnicą będzie się odbywał bezkolizyjnie nad ww. drogą. Następną przeszkodę stanowi linia kolejowa E75, znajdująca się w km 5+220 trasy. Planowane jest przejście wiaduktem nad torami kolejowymi oraz nad drogami prowadzonymi wzdłuż linii kolejowej. Następnie obwodnica jest prowadzona w kierunku południowym. W km 6+468 planowana jest budowa 4 wlotowego ronda jednopasowego, które zapewni połączenie z odcinkiem 2 obwodnicy w ciągu DK62 oraz przebudowywaną DK50. Przebudowa DK50 obejmuje odcinek około 980m oraz budowę kolejnego, 4 wlotowego ronda na skrzyżowaniu DK50 z DP4201W w km 0+425.

Przebieg trasy odcinka 2 obwodnicy, rozpoczyna się na ww. skrzyżowaniu DK62-DK50, gdzie przyjęto lokalny km 0+000 dla odcinka 2. Trasa odcinka przebiega w kierunku wschodnim. Trasa ma przekrój jednojezdniowy. Na odcinku 0+760 -0+960 obwodnica przebiega przez tereny ogródków działkowych, a następnie przez teren przeznaczony do zabudowy mieszkaniowej. Od km 1+220 - 1+500 trasa obwodnicy zlokalizowana jest poza boiskiem sportowym. W km 2+000 przewidziano skrzyżowanie o ruchu okrężnym, które zapewni połączenie obwodnicy ze starodrożem DK62, drogą powiatową nr 4214W oraz lokalnym układem dróg. Trasa odcinka 2 obwodnicy została dowiązana do istniejącej drogi krajowej w km 2+239,68 co stanowi km 267+830 km istniejącej DK62. Przebieg odcinka 2 obwodnicy

wymusza przebudowę układu dróg lokalnych – ul. Żytnia, ul. Myśliwska, ul. Rieczna, ul. Laskowska, ul. Gajowa oraz al. Węgrowska.

Wariant 1X (określany również W1X): Projektowany odcinek 1 obwodnicy w wariantcie 1X na całej długości przebiega w terenie płaskim. Przebieg odcinka 1 obwodnicy, rozpoczyna się w gminie Łochów w powiecie węgrowskim w km 257+450 (istniejący kilometr drogi DK62), około 1,1 km przed skrzyżowaniem DK62 z DP4201W. W km 257+450 przyjęto lokalny km obwodnicy = 0+000.

Obwodnica w km 0+000 została dowiązana do istniejącego jednojezdniowego przekroju DK62. Na dalszym odcinku, tj. ok. km 0+300 obwodnica ma nadal przekrój jednojezdniowy, ale zaczyna odsuwać się od istniejącego śladu DK62 w kierunku południowo wschodnim. W km 0+940 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z drogą powiatową nr 4201W. Na trasie głównej DK62 wydzielono pasy do skrętu w lewo, a przeciwne kierunki ruchu zostały rozdzielone wyspą dzielącą o szerokości 2,5m.

Za skrzyżowaniem kontynuowany jest przekrój jednojezdniowy. W km 2+500 obwodnica koliduje z drogą gminną klasy D. Planuje się przejście obwodnicy nad ww. drogą gminną, a obiekt który powstanie w ciągu obwodnicy będzie również pełnił funkcje przejścia dla dużych zwierząt. W km 3+700, planowane jest kolejne bezkolizyjne przeprowadzenie obwodnicy, kolidującej z drogą gminną nr 420415 (klasa L). Następnie obwodnica jest prowadzona w kierunku południowym. W km 4+690 przecina kolejną z dróg gminnych – nr 420414W (klasy L). Przejazd obwodnicą będzie się odbywał bezkolizyjnie nad ww. drogą. Następną przeszkodę stanowi linia kolejowa E75, znajdująca się w km 5+400 trasy. Planowane jest przejście wiaduktem nad torami kolejowymi oraz nad drogami prowadzonymi wzdłuż linii kolejowej. W km 6+585 planowana jest budowa 4-włotowego ronda jednopasowego, które zapewni połączenie z odcinkiem 2 obwodnicy w ciągu DK62 oraz przebudowywaną DK50. Przebudowa DK50 obejmuje odcinek około 980m oraz budowę kolejnego, 4 wlotowego ronda na skrzyżowaniu DK50 z DP4201W w km 0+425.

Przebieg trasy odcinka 2 obwodnicy, rozpoczyna się na ww. skrzyżowaniu DK62-DK50, gdzie przyjęto lokalny km 0+000 dla odcinka 2. Trasa ma przekrój jednojezdniowy. Na odcinku 0+760 – 0+960 obwodnica przebiega przez tereny ogródków działkowych, a następnie przez teren przeznaczony do zabudowy mieszkaniowej. Od km 1+220 – 1+500 trasa obwodnicy zlokalizowana jest poza boiskiem sportowym. W km 2+00 przewidziano skrzyżowanie o ruchu okrężnym, które zapewni połączenie obwodnicy ze starodrożem DK62, drogą powiatową nr 4214W oraz lokalnym układem dróg. Trasa odcinka 2 obwodnicy została dowiązana do istniejącej drogi krajowej w km 2+239,68 co stanowi km 267+830 km istniejącej DK62. Przebieg odcinka 2 obwodnicy wymusza przebudowę układu dróg lokalnych – ul. Żytnia, ul. Myśliwska, ul. Rieczna, ul. Laskowska, ul. Gajowa oraz Aleja Węgrowska.

Wariant 1Y (określany również W1Y): Projektowany odcinek 1 obwodnicy w wariantcie 1Y na całej długości przebiega w terenie płaskim. Przebieg odcinka 1 obwodnicy, rozpoczyna się w gminie Łochów w powiecie węgrowskim w km 257+450 (istniejący kilometr drogi DK62), około 1,1 km przed skrzyżowaniem DK62 z DP4201W. W km 257+450 przyjęto lokalny km obwodnicy = 0+000.

Obwodnica w km 0+000 została dowiązana do istniejącego jednojezdniowego przekroju DK62. Na dalszym odcinku, tj. ok. km 0+300 obwodnica ma nadal przekrój jednojezdniowy, ale zaczyna odsuwać się od istniejącego śladu DK62 w kierunku południowo wschodnim. W km 0+940 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z drogą powiatową nr 4201W. Na trasie głównej DK62 wydzielono pasy do skrętu w lewo, a przeciwne kierunki ruchu zostały rozdzielone wyspą dzielącą o szerokości 2,5m.

Za skrzyżowaniem kontynuowany jest przekrój jednojezdniowy. W km 2+500 obwodnica koliduje z drogą gminną klasy D. Planuje się przejście obwodnicy nad ww. drogą gminną, a obiekt który powstanie w ciągu obwodnicy będzie również pełnił funkcje przejścia dla dużych zwierząt. W km 3+700, planowane jest kolejne bezkolizyjne przeprowadzenie obwodnicy, kolidującej z drogą gminną nr 420415 (klasa L). Następnie obwodnica jest prowadzona w kierunku południowym. W km 4+690 przecina kolejną z dróg gminnych – nr 420414W (klasy L). Przejazd obwodnicą będzie się odbywał bezkolizyjnie nad ww. drogą. Następną przeszkodę stanowi linia kolejowa E75, znajdująca się w km 5+400 trasy. Planowane jest przejście wiaduktem nad torami kolejowymi oraz nad drogami prowadzonymi wzdłuż linii kolejowej. W km 6+793 planowana jest budowa 6 wlotowego ronda jednopasowego, które zapewni połączenie z odcinkiem 2 obwodnicy w ciągu DK62, przebudowywaną DK50 oraz drogą powiatową nr

4201W w kierunku Barchowa. Przebudowa DK50 w wariacie Y obejmuje odcinek około 910 m oraz budowę zjazdu na DD13.

Przebieg trasy odcinka 2 obwodnicy, rozpoczyna się na ww. skrzyżowaniu DK62 – DK50 – DP4201W, gdzie przyjęto lokalny km 0+000 dla odcinka 2. Trasa odcinka 2 obwodnicy przebiega w kierunku wschodnim i ma przekrój jednojezdniowy. Na odcinku od km 1+200 – 1+750 trasa obwodnicy prowadzona jest w śladzie lub w znacznym zbliżeniu do istniejącej drogi powiatowej (ul. Myśliwska). Przebiega pomiędzy terenami Folwarku Łochów oraz terenami piekarni i ogródków działkowych. W km 1+920 zaprojektowano rondo jednopasowe z 5 wlotami, zapewniające skomunikowanie obwodnicy ze starodrożem DK62, drogą powiatową nr 4214W oraz lokalnym układem dróg. Trasa odcinka 2 obwodnicy została dowiązana do istniejącej drogi krajowej w km 2+330,40, co stanowi km 267+830 istniejącej DK62. Przebieg odcinka 2 obwodnicy wymusza przebudowę układu dróg lokalnych – ul. Żytunia, ul. Myśliwska, ul. Rieczna, ul. Laskowska, ul. Gajowa oraz Aleja Węgrowa.

W przypadku racjonalnych wariantów alternatywnych za wariantem W2X przemawiają przede wszystkim czynniki środowiskowe (m.in. niewielka powierzchnia utraty siedlisk przyrodniczych). Wariant ten wypada jednak mniej korzystnie w porównaniu z wariantem W2Y, przede wszystkim z uwagi na uwarunkowania społeczne, gdzie kluczowym będzie poprowadzenie inwestycji w kolizji z terenem ogródków działkowych „Nadliwie” w Łochowie. Wariant W1Y podobnie jak W2Y, charakteryzuje się minimalną ingerencją w walory rekreacyjne obszaru. Wariant ten wypada jednak mniej korzystnie z uwagi na czynniki środowiskowe. Najmniej korzystnym jest wariant W1X ze względu na najmniejszą akceptowalność społeczną, jak również znaczną ingerencję w środowisko przyrodnicze. Wariant ten ma największą zajętość terenu spośród wszystkich proponowanych przebiegów.

Jeśli chodzi o wariant najkorzystniejszy dla środowiska wskazuje się wariant proponowany przez wnioskodawcę, tzn. wariant W2Y. Jako największą korzyść przemawiającą za realizacją tego wariantu wskazuje się uwarunkowania społeczne tj.: ilość wyburzeń obiektów kubaturowych. Ponadto realizacja inwestycji wg tego wariantu będzie wiązała się z najmniejszą zajętością terenu oraz ingerencją w teren ogródków działkowych „Nadliwie” w Łochowie. Dodatkowo przebieg projektowanego odcinka 2 DK nr 62, będzie stanowił w dużej części dowiązanie do istniejącego układu komunikacyjnego co jest korzystne z uwagi na minimalizację w zakresie przekształcenia terenu oraz ingerencji w otaczający ład przestrzenny.

Przedmiotowa inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” zlokalizowana jest na terenie województwa mazowieckiego, w powiecie węgrowskim, na terenie gminy Łochów oraz w powiecie wołomińskim na terenie gminy Jadów.

We wszystkich analizowanych wariantach występują kolizje z elementami infrastruktury technicznej tj. z sieciami wodociągowymi, gazowymi, kanalizacyjnymi, elektroenergetycznymi oraz teletechnicznymi. Usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą teletechniczną, gdzie wszelkie budowy, przebudowy, zabezpieczenia i likwidacje sieci należy uzgodnić z właścicielem/administratorem sieci. W zakresie branży wodociągowej przewidziano przebudowę istniejących sieci wodociągowych wraz z armaturą kolidującą z projektowanym układem drogowym, w rurach ochronnych. Przebudowa sieci gazowej została zaprojektowana zgodnie z wywiadem branżowym, w rurach ochronnych. W zakresie kanalizacji sanitarnej przewidziano przebudowę kanałów sanitarnych w miejscach kolizji z projektowanym układem drogowym, przejścia pod drogą w rurach ochronnych. Rowy drogowe na odcinkach dowiązania przewidziano do przebudowy. Sieci i urządzenia elektroenergetyczne niezwiązane z drogą podlegają przebudowie zgodnie z wymaganiami Gestora sieci, zaś oświetlenie drogowe należy wykonać zgodnie z warunkami technicznymi dotyczącymi dróg i drogowych obiektów inżynierskich wraz z jego zasilaniem. Oświetlenie drogi powinno być zlokalizowane tak, aby nie oświetlało strefy przejść dla dużych zwierząt.

Dodatkowo w celu obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego DK nr 62, zaprojektowano w każdym z wariantów dodatkowe drogi zlokalizowane wzdłuż głównej trasy drogi krajowej, odpowiadające parametrom technicznym drogom klasy D.

Projektowane obiekty inżynierskie w ciągu drogi krajowej DK nr 62 zaprojektowano na 2 pasy ruchu jezdni zgodnie z przekrojem ruchowym drogi. Obiekty inżynierskie usytuowane nad drogą krajową opracowano w oparciu o projekt drogowy i zastosowane rozwiązania komunikacyjne.

Przepusty zaprojektowano jako prefabrykowane. Światło przepustów hydrologicznych, pełniących dodatkowo funkcję przejść dla zwierząt małych i płazów, o światłach 1,5x1,5 m, 3,0x1,5m oraz jednego przepustu suchego o świetle 1,5x1,0 m. W przypadku przepustów o funkcji przejść zespolonych z ciekim/rowem przewiduje się zastosowanie w nich obustronnych, suchych półek o szer. min. 0,5 m.

Dla celów właściwego i sprawnego funkcjonowania zaprojektowano system odwodnienia drogi, w tym m.in. przepusty pod drogą główną, drogami poprzecznymi, drogami do obsługi terenów przyległych.

Zaprojektowano rowy drogowe trapezowe, o pochyleniu skarp 1:1,5, jako podstawowy system odwodnienia obwodnicy.

Zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych z jezdni poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych (min. 0,3%) i spadków poprzecznych (min. 2,0%) umożliwiających spływ wody do projektowanych rowów drogowych i innych urządzeń odwadniających.

Przyjęty sposób odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym drogi, charakterem terenu istniejącego oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych do odbiorników. Jako odbiorniki przyjmuje się zbiorniki retencyjne oraz rzekę Liwiec. Wody opadowe z nawierzchni jezdni będą w większości odprowadzane bezpośrednio do otwartych rowów drogowych, a częściowo głównie w rejonach obiektów mostowych i przepustów, ujmowane za pomocą wpustów deszczowych i kolektorów deszczowych do rowów. Następnie rowy drogowe zostaną skierowane przez kanalizację do zbiorników retencyjnych, z których wody będą tłoczone poprzez system pompowni do odbiornika.

Na ciągach kanalizacji deszczowej grawitacyjnej przewiduje się zabudowę studni kanalizacyjnych. Przewiduje się studnie wpustowe z osadnikiem i zwieńczeniem kratką, uliczne lub krawężnikowo-jezdniowe do ujmowania wód opadowych z jezdni. W celu odprowadzenia wód z rowów drogowych projektuje się studnie wpadowe z piaskownikiem poziomym i osadnikiem. Ewentualne przejścia rurociągów ciśnieniowych pod drogami wykonać w rurach osłonowych.

Zaprojektowano zbiorniki na wody deszczowe pochodzące z odwodnienia drogi. Wszystkie zbiorniki zaprojektowano w celu ograniczenia wpływu na środowisko wód opadowych odprowadzanych z pasa drogowego. Zadaniem zbiorników jest zatrzymanie odpływu o dużej kulminacji wywołanej deszczem nawalnym i zredukowanie tego odpływu do odbiorników w celu ochrony przed zalaniem terenów położonych poniżej.

Jak już wcześniej wspomniano inwestycja zlokalizowana jest w obrębie gęstej sieci rowów melioracyjnych, a także na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych do 1 m p.p.t. Warianty inwestycji nie są zlokalizowane w ujściach rzek, jak również w ich rejonie nie występują obszary wodno-błotne. Bezpośrednio w zasięgu analizowanych wariantów występują siedliska łąkowe.

Inwestycja położona jest poza obszarami wybrzeży i środowiska morskiego, jak również poza obszarami górskimi. Na przebiegu inwestycji zlokalizowane są obszary leśne i zadrzewione. W zasięgu granic terenu realizacji inwestycji występują m.in. grunty leśne, które pozostają w administracji Państwowego Gospodarstwa Leśnego – Lasów Państwowych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Przebieg planowanego przedsięwzięcia i obszaru jego oddziaływania koliduje z niektórymi obszarami chronionymi tj. Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 „Dolina Liwca” oraz Specjalnym Obszarem Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Ostoja Nadliwiecka”, a inwestycja zlokalizowana jest na terenie otuliny Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego. Dodatkowo teren objęty analizą obejmuje swym zasięgiem obszar korytarzy ekologicznych o znaczeniu paneuropejskim (międzynarodowym). Przez północną część obszaru przebiega paneuropejski korytarz ekologiczny „Dolina Dolnego Bugu” (kod:GKpnC-4), natomiast przez południową część przebiega paneuropejski korytarz ekologiczny „Dolina dolnego Bugu – Dolina dolnego Wieprza” (kod: GKpnC-7). Oba korytarze stanowią ogniwo wyznaczonego na terenie kraju korytarza Północno-Centralnego. Przez przedmiotowy obszar przebiegają

także lokalne szlaki migracji wykorzystywane przez zwierzęta do przemieszczania się w obrębie danego siedliska, bądź pomiędzy poszczególnymi siedliskami (dot. ssaków i herpetofauny). Dodatkowo w rejonie rozpatrywanych wariantów zlokalizowane są pomniki przyrody, których odległość od projektowanej trasy oraz brak powiązań funkcjonalnych pomiędzy obszarem inwestycji, a terenem na którym rosną ww. pomniki przyrody nie rodzi stwierdzenia możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na te formy ochrony przyrody.

Ponadto przedsięwzięcie znajduje się w obszarze, na którym nie występują przekroczenia wartości odniesienia, jak również poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu, gdzie jedyny wyjątek stanowi pył zawieszony PM_{2,5} (dane GIOŚ 2021).

Z uwagi na wartości natężeń ruchu dla drogi DK62 istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Projektowana obwodnica w rejonie włączenia do istniejącej DK62 koliduje z zespołem pałacowym w Łochowie, którego obszar został wpisany do rejestru zabytków. W przypadku kolizji z zespołem pałacowym oddziaływanie inwestycji wiąże się z defragmentacją obszaru wpisanego do rejestru zabytków poprzez odcięcie w części północnej niewielkiego fragmentu w rejonie budynku OSP Łochów. Należy jednak podkreślić że Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie Delegatura w Siedlcach pismem z dnia 06.03.2019 r. (sygn. DS.5142.71.2019.MS) uzgodnił pozytywnie i zaakceptował pod względem konserwatorskim wariant Y przebiegu planowanej drogi (dotyczy odcinka 2 trasy w wariantach W1Y i W2Y). Ponadto w granicach terenu zlokalizowana jest kapliczka z figurą św. Jana Nepomucena. Potencjalne oddziaływania na obiekty zabytkowe dotyczyć będą zanieczyszczenia powietrza związanego z pyleniem stanowiącym konsekwencję prowadzenia robót ziemnych i budowlanych, a także w zakresie emisji wibracji i substancji zanieczyszczających. Będą to uciążliwości krótkotrwałe i w znacznej mierze ustąpią po zakończeniu prac budowlanych, a związane będą jedynie z eksploatacją inwestycji. Ponadto w obszarze analizy oddziaływania występują inne obiekty należące do gminnej ewidencji zabytków tj. m.in. muzeum gwizdka w Gwizdałach, dawna biblioteka w Gwizdałach, pomnik upamiętniający 90-lecie Ruchu Ludowego w Budziskach przy strażnicy OSP, Wyłuszcarnia nasion I i II oraz dawna fabryka farb w Łochowie i inne. Inwestycja koliduje również z występującymi na wskazanym obszarze stanowiskami archeologicznymi. Należy jednak podkreślić, iż Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie Delegatura w Siedlcach pismem z dnia 17 września 2018 r. (sygn. DS.5183.100.2018.AD) pozytywnie zaopiniował wszystkie proponowane rozwiązania projektowe na odcinkach kolidujących z zabytkami archeologicznymi i ich strefami ochrony, a zgodnie z przedmiotowym pismem, przed rozpoczęciem prac budowlanych związanych z realizacją inwestycji należy przeprowadzić wyprzedzające badania archeologiczne, których szczegółowe rodzaj i zakres określi Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków w drodze stosownej decyzji.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami przylegającymi do jezior oraz poza uzdrowiskami i obszarami przylegającymi do jezior, jednak zlokalizowana jest w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Liwiec.

Planowane przedsięwzięcie obwodnicy Łochowa położone jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych:

- Liwiec od dopł. z Zalesia do ujścia (PLRW200019266899), której celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego,
- Kopanka (PLRW2000172668789), której celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz utrzymanie dobrego stanu chemicznego,
- Dopływ z Łochowa (PLRW2000172667929), której celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego,

oraz jednolitej części wód podziemnych PLGW200055, której celem środowiskowym jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ilościowego.

Przedmiotowa planowana budowa obwodnicy Łochowa przebiega przez obszar gminy Łochów oraz gminy Jadów, a jej położenie częściowo znajduje się na obszarach objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Na terenie gminy Łochów obowiązują: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu wsi Budziska zatwierdzony uchwałą Nr XL/275/2009 Rady Miejskiej w Łochowie z dnia 30 września 2009r., miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

gminy Łochów w zakresie wsi Kaliska i Barchów zatwierdzony uchwałą Nr XXVI/182/2012 Rady Miejskiej w Łochowie z dnia 28 listopada 2012 r. oraz miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Łochów zatwierdzony uchwałą Nr IV/24/2018 Rady Miejskiej w Łochowie z dnia 28 grudnia 2018 roku. Na terenie gminy Jadów obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Jadów zatwierdzony uchwałą Nr XII/123/2004 z dnia 27 stycznia 2004 r.

Przedsięwzięcie będzie realizowane z zachowaniem następującej kolejności inwestycji:

- Roboty przygotowawcze: wycinka drzew i krzewów, usunięcie warstw humusu w niezbędnym zakresie, rozbiórka naziemnych elementów infrastrukturalnych, konstrukcji istniejących odcinków drogowych w niezbędnym zakresie oraz rozbiórka obiektów kubaturowych,
- Roboty zasadnicze - I etap: przebudowa kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej (podziemnych i naziemnych),
- Roboty zasadnicze – II etap: roboty ziemne (w tym niwelacje oraz wzmocnienie), budowa obiektów mostowych, przepustów i konstrukcji drogi,
- Budowa pozostałych elementów układu drogowego, w tym urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekranów akustycznych, paneli antyodśnieżeniowych oraz ogrodzeń),
- Roboty wykończeniowe,
- Urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu,
- Nasadzenia oraz zagospodarowanie rejonu przejść dla zwierząt.

W ramach realizacji inwestycji nowobudowane lub przebudowywane sieci uzbrojenia terenu zostaną wybudowane za pomocą tradycyjnych technologii, polegających na wykonaniu wykopów z ewentualnym zabezpieczeniem rozporami.

Projektowane obiekty inżynierskie zostaną wybudowane przy użyciu tradycyjnych technologii stosowanych w budownictwie w obecnym czasie, a technologia oraz sposób posadowienia poszczególnych obiektów zostanie odpowiednio dobrana do miejscowych warunków gruntowych.

Prace związane z budową odcinków drogowych zostaną wykonane za pomocą tradycyjnych technologii stosowanych przy budowie obiektów liniowych, takich jak frezowanie oraz układanie warstw drogowych za pomocą rozścielaczy mechanicznych. Technologia wykonania zostanie ściśle dobrana do realizowanego elementu projektowego.

Zakłada się wykonanie nawierzchni twardej na drodze głównej DK62, przebudowywanej DK50 oraz na przebudowywanych drogach gminnych i powiatowych. Drogi serwisowe i zjazdy z tych dróg planuje się wykonać z kruszywa lub o nawierzchni twardej. Konstrukcje nawierzchni chodników, ciągów pieszo-rowerowych i zjazdów planuje się wykonać o nawierzchni z kostki brukowej betonowej. Konstrukcję nawierzchni wysp i pierścieni rond planuje się wykonać o nawierzchni z kostki kamiennej. Każda z konstrukcji będzie posiadała odpowiedniego rodzaju i miąższości warstwę podbudowy.

Z realizacją inwestycji wiąże się oddziaływanie na środowisko, a także na zdrowie ludzi (w dużej mierze hałas). W przypadku przedmiotowej inwestycji zastosowanie środków minimalizujących ograniczy negatywne oddziaływanie hałasu na terenach i zabudowie chronionej.

Ponadto prawidłowo prowadzona gospodarka odpadami, realizowana w ramach nowych inwestycji opiera się na fundamentalnej zasadzie zapobiegania powstawaniu odpadów lub minimalizacji ich ilości. Odpady, których powstawaniu nie można zapobiec, należy poddawać procesowi ponownego użycia, recyklingu lub innej formy odzysku. Ostatecznym etapem w ww. gospodarowaniu odpadami jest ich unieszkodliwianie.

Odpady inne niż niebezpieczne powstające podczas realizacji inwestycji będą gromadzone selektywnie, w wydzielonych i oznaczonych miejscach o utwardzonym podłożu, w pojemnikach, kontenerach, bądź luzem. W razie konieczności, w przypadku składowania odpadów- mogących być źródłem emisji pyłów zaleca się zastosowanie dodatkowych zabezpieczeń w formie przykrycia np. plandekami. W przypadku odpadów niebezpiecznych, powstających w trakcie realizacji inwestycji do czasu ich odbioru przez upoważnione jednostki, będą magazynowane selektywnie, w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach/kontenerach odpornych na działanie zawartych w nich

substancji, w wydzielonych miejscach na terenie zapleczy budowy, na płaskim, utwardzonym podłożu, zabezpieczającym przed przenikaniem odcieku do gruntu. W zakresie selektywnego zbierania odpadów zwraca się szczególną uwagę na ograniczenie wpływu czynników atmosferycznych, ograniczenie dostępu osób trzecich, możliwość pełnej identyfikacji materiału (opisana strefa magazynowa lub pojemnik oznakowany kodem odpadu), zastosowanie oznakowanych pojemników, przystosowanych do funkcjonowania w systemie wymiennym. Odpady pochodzące z wycinki drzewostanu będą czasowo magazynowane luzem lub w kontenerach, w wyznaczonym miejscu na terenie zaplecza budowy, a pozostała masa odpadowa roślinna nie będzie wykorzystywana w miejscu powstawania, a przekazana podmiotom uprawnionym do dalszej obróbki (recyklingu, odzysku substancji lub/i energii). Oleje odpadowe będą magazynowane selektywnie, w odpowiednio oznaczonych, szczelnych pojemnikach, wykonanych z materiałów trudnopalnych, odpornych na działanie olejów odpadowych. Odpady powstałe w związku z pracami rozbiórkowymi będą systematycznie przekazywane uprawnionym odbiorcom i wywożone z placu budowy celem odpowiedniego ich zagospodarowania. Niektóre z tych odpadów mogą być wykorzystane po uprzednim poddaniu ich procesowi kruszenia. Natomiast odpady komunalne w postaci stałej będą tymczasowo magazynowane w kontenerach, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom celem ich dalszej obróbki. Dodatkowo na etapie realizacji inwestycji przewiduje się również wytwarzanie mas ziemnych lub skalnych, powstałych w trakcie wykonywania robót ziemnych, które zostaną wykorzystane jako materiał budowlany do budowy nasypów lub przy pracach niwelacyjnych, w ramach analizowanej inwestycji.

Odnosząc się do oddziaływań skumulowanych, można je rozpatrywać w zakresie klimatu akustycznego oraz stanu aerosanitarnego powietrza i tworzenia bariery ekologicznej. W obrębie analizowanej inwestycji klimat akustyczny kształtowany jest przez drogi krajowe DK62, DK50 oraz drogi lokalne i występującą linię kolejową.

Oдноśnie emisji substancji do powietrza w rejonie inwestycji brak jest w bliskiej odległości znaczących źródeł emisji substancji do powietrza takich jak zakłady energetyczne czy produkcyjne. Inwestycja przebiega nowym śladem po terenach rolnych i leśnych, gdzie krzyżuje się z siecią dróg o różnych parametrach i natężeniu ruchu. Eksploatacja inwestycji nie spowoduje wystąpienia oddziaływania skumulowanego w zakresie emisji pyłów i gazów do powietrza.

Oddziaływania skumulowane w zakresie tworzenia bariery ekologicznej dotyczą głównie przecięcia szlaków migracji zwierząt, zwłaszcza dużych i średnich ssaków lądowych, których migracje długodystansowe są czynnikiem utrzymującym stabilność populacji regionu, kraju. Oddziaływania te można rozpatrywać pod kątem efektu skumulowanych oddziaływań pomiędzy planowaną obwodnicą Łochowa, a innymi przedsięwzięciami mogącymi powodować analogiczny typ oddziaływań barierowych, bądź jako efekt skumulowanych oddziaływań planowanej obwodnicy Łochowa z istniejącymi drogami krajowymi, zwłaszcza drogą krajową nr 62 oraz drogą krajową nr 50. Realizacja planowanej inwestycji drogowej, ze względu na przewidywane natężenie ruchu oraz wygrodzenie, może być związana z wystąpieniem w efekcie bariery ekologicznej, stanowiącej ograniczenie lub przeszkodę dla migrujących zwierząt. Dla utrzymania drożności zidentyfikowanych szlaków migracji i korzyści ekologicznych oraz zachowania możliwości migracji zwierząt w poprzek trasy, w ramach przedsięwzięcia przewidziano realizację szeregu obiektów pełniących m.in. funkcje ekologiczne tj. przejść dla zwierząt.

Nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska, występujące w trakcie eksploatacji drogi, związane są z wypadkami drogowymi, w których mogą uczestniczyć pojazdy przewożące substancje niebezpieczne (w formie stałej, ciekłej oraz gazowej), jak również pozostałe pojazdy, ze względu na przewożenie paliwa, którym są napędzane. W każdym przypadku zagrożenie dla środowiska wiąże się z ewentualnością uwolnienia paliwa lub substancji chemicznej i przedostania się jej do środowiska. Stwierdza się, że realizacja inwestycji w przypadku każdego z zaprojektowanych wariantów lokalizacyjnych, poprzez zapewnienie odpowiednich standardów bezpieczeństwa oraz zastosowanych rozwiązań technicznych przyczyni się do poprawy ograniczenia prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii w przypadku wystąpienia któregośkolwiek z przeanalizowanych i obudowy wykopów.

Biorąc pod uwagę położenie i zasięg oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Jak każda inwestycja drogowa może powodować pojawienie się konfliktów społecznych związanych z naruszeniem interesu publicznego i osób trzecich, czy też uciążliwe sąsiedztwo drogi np. w kontekście generowanego hałasu. Warto zaznaczyć, że realizacja inwestycji w każdym z proponowanych wariantów pozwoli na zachowanie istniejących obiektów zabytkowych. Projekt przewiduje zapewnienie ciągłości istniejących tras pieszych, tym samym nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji w zakresie obniżenia walorów rekreacyjnych oraz turystycznych przyległych terenów. Lokalizacja inwestycji w sąsiedztwie doliny Liwca może być odbierana przez lokalną społeczność jako ingerencja w środowisko przyrodnicze i zmianę dotychczasowych warunków rekreacyjnych, jednak wszelkie analizy, pomiary i badania jakie zostały wykonane w ramach sporządzonego raportu oddziaływania na środowisko nie wykazały ponadnormatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Realizacja obwodnicy będzie służyć lokalnej społeczności pod względem wyeliminowania ruchu tranzytowego oraz związanych z nim oddziaływań (hałas, wibracje, zanieczyszczenia) na terenach zabudowanych przylegających bezpośrednio do istniejącego pasa drogi krajowej nr 62. Inwestycja będzie niewątpliwie stanowić usprawnienie w zakresie organizacji ruchu jak i poprawy bezpieczeństwa na istniejącej drodze, a zaproponowane rozwiązania projektowe w postaci budowy urządzeń ochrony środowiska tj. Ekran akustyczny będą skutecznie minimalizować oddziaływanie planowanej trasy. W związku z powyższym ocenia się, że konflikty społeczne nie powinny dotyczyć zasadności realizacji inwestycji.

Biorąc pod uwagę przeprowadzoną w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ocenę oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie zapewnienie udziału społeczeństwa i umożliwienie składania uwag i wniosków, a także na podstawie przedłożonego przez wnioskodawcę raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdza się, że przedłożone analizy oraz wyniki wskazują, iż najbardziej korzystnym jest wariant W2Y.

Ze względu na oddziaływanie na określone elementy przyrodnicze takie jak: zwierzęta, grzyby, rośliny, siedliska przyrodnicze inwestor wskazał, że najbardziej korzystnym wariantem w tym aspekcie będzie wariant 2X.

Na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się też bezpieczne odprowadzanie wód opadowych oraz roztopowych z korony drogi, poprzez zastosowanie otwartych rowów przydrożnych z lokalnymi odcinkami kanalizacji deszczowej. Zanim wody zostaną odprowadzone do odbiornika zostaną podczyszczone przy pomocy zestawu urządzeń – osadnik i separator, zaś cała trasa drogowa zostanie wyposażona w zespół zbiorników opadowych i roztopowych, pełniących funkcje: podczyszczającą wody opadowe i roztopowe z zawiesiny oraz retencyjną, co umożliwia ochronę koryta rzeki Liwiec (jako odbiornik ostateczny) przed naruszeniem jego struktury. Wskazane rozwiązania zaplanowano we wszystkich przedstawionych przez Inwestora wariantach.

Sama analiza charakteru inwestycji pod kątem zagrożeń dla celów środowiskowych JCWP i JCWPd, wykazała brak negatywnego oddziaływania w przedmiotowym zakresie dla wszystkich analizowanych wariantów inwestycyjnych.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania na powietrze wynika, że nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska określonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin poza granicą terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie w przypadku wszystkich analizowanych wariantów. Mając na uwadze powyższe, oddziaływanie na powietrze atmosferyczne nie jest czynnikiem różnicującym analizowane warianty inwestycji.

Nie ulega wątpliwości, że planowana obwodnica Łochowa we wszystkich analizowanych wariantach będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych przed hałasem. Zastosowanie urządzeń ochrony środowiska w postaci ekranów akustycznych, skutecznie pozwoli zabezpieczyć budynki oraz tereny chronione przed hałasem. Największa liczba ekranów akustycznych jest w wariantach 1Y i 2Y, zaś najmniejsza liczba w przypadku wariantów 1X i 2X.

Z uwagi na fakt, że droga prowadzona jest jedynie miejscami w terenie zurbanizowanym ilość wyburzeń budynków mieszkalnych jest stosunkowo niewielka. Na podstawie szacunkowej liczby wyburzeń stwierdza się, że preferowanym ze względu na zakres przedmiotowego oddziaływania są warianty W1Y i W2Y, które wymagają najmniej wyburzeń obiektów kubaturowych.

Ponadto Inwestor dokonał analizy wielokryterialnej pod kątem kryterium środowiskowego oraz kryterium społecznego. W przypadku tej analizy ogólna ocena wykazała, iż najkorzystniejszym wariantem wskazanym do realizacji jest wariant 2Y, za którym przemawiają przede wszystkim kryteria społeczne, w których skład wchodzi wskaźniki dotyczące oddziaływania inwestycji na ludzi i dobra kultury.

Z uwagi na akceptowalność społeczną wzięto pod uwagę źródło sprzeciwu społecznego wywołanego lokalizacją trasy w rejonie przecinanych kompleksów leśnych oraz w bliskim sąsiedztwie zabudowań domków letniskowych i ogródków działkowych, co może być przyczyną powstania zażaleń ze strony lokalnej społeczności. Inwestor wskazał, iż po wynikach spotkań z mieszkańcami największe poparcie społeczne przypadło dla wariantu W2Y.

Zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedmiotowa inwestycja w każdym z analizowanych wariantów będzie związana z oddziaływaniem na szereg elementów środowiska przyrodniczego.

Wariantami najbardziej korzystnymi pod kątem oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowe są warianty 2X i 2Y. Realizacja inwestycji w tych wariantach nie przyczyni się do utraty gleb chronionych, wymaga wykonania zdecydowanie mniejszej ilości nasypów w porównaniu z wariantami 1X i 1Y. Wskazane warianty (zwłaszcza W2X) charakteryzują się również mniejszą powierzchnią utraty gruntów rolnych. Mając na uwadze powyższe jako racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska określono wariant 2X.

Za wariantem 1Y i 2Y, przemawiają kryteria społeczne (m. in. nieznaczna ilość wyburzeń). Nie mniej jednak, planowane przedsięwzięcie we wszystkich rozpatrywanych wariantach lokalizacyjnych jest możliwe w realizacji, gdyż ze względu na swoją skalę i usytuowanie nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska oraz warunków życia i funkcjonowania społeczności w jego rejonie. Tym samym, wariant 1Y należy uznać racjonalnym wariantem alternatywnym.

Najlepszą ocenę ogólną uzyskał wariant 1X, biorąc pod uwagę przede wszystkim kryteria społeczne.

W ramach opracowania raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowany został także wariant bezinwestycyjny polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, czyli braku realizacji inwestycji.

Brak realizacji inwestycji i zwiększająca się liczba pojazdów na istniejącej DK62 będą skutkowały pogorszeniem się warunków ruchu na omawianym terenie, prowadząc w dalszej perspektywie do osiągnięcia granicy przepustowości dla ww. drogi. Zaniechanie realizacji przedsięwzięcia wiązałoby się ze stopniowym pogarszaniem się warunków funkcjonowania istniejącego układu drogowego oraz bezpieczeństwa ruchu. Towarzyszyłyby temu zwiększone emisje zanieczyszczeń do powietrza, do wód i do ziemi oraz hałasu i wibracji.

Zarówno w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji został przewidziany szereg działań oraz środków, które będą minimalizowały oddziaływanie na poszczególnych etapach inwestycji, w zależności od tego na jakie elementy środowiska będą oddziaływać. Do takich działań można m. in. zaliczyć: przekazywanie powstających odpadów tylko i wyłącznie podmiotom posiadającym odpowiednie uprawnienia w tym zakresie, zastosowanie systemu urządzeń podczyszczających wody opadowe lub roztopowe ujmowane z korony trasy głównej (osadniki, separatory), ograniczenie do niezbędnego minimum prac związanych z przekształcaniem terenu, prowadzenie robót w sposób ograniczający wytwarzanie odpadów i inne.

Podsumowując stwierdzić należy, że realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność obszarów Natura 2000, jak również na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Realizacja inwestycji nie przyczyni się również do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu, do zwiększenia wrażliwości elementów środowiska przyrodniczego na ewentualne zmiany klimatyczne obszaru oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska łąkowe.

W trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza oraz hałasu, spowodowane eksploatacją sprzętu budowlanego oraz środków transportu. Uciążliwości związane z realizacją inwestycji będą okresowe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie źródłem zorganizowanej emisji substancji do powietrza, natomiast źródłami emisji niezorganizowanej będą poruszające się po przebudowanej drodze pojazdy. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że funkcjonowanie przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco negatywnie na stan jakości powietrza w regionie, a dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu będą dotrzymane.

Planowana inwestycja nie będzie również powodowała znaczącego oddziaływania na klimat. W czasie eksploatacji głównymi źródłami emisji hałasu będą pojazdy poruszające się po terenie inwestycji. Przeprowadzona w raporcie o oś analiza oddziaływania w zakresie emisji hałasu wykazała, że przy zachowaniu warunków określonych w niniejszej decyzji, eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie w sposób istotny na stan klimatu akustycznego.

Wszelkie działania, które są związane z realizacją przedmiotowej inwestycji będą prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, w tym zabezpieczone zostanie zaplecze budowlane przed ewentualnym wyciekami płynów technicznych, bądź paliw. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją wody opadowe i roztopowe zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Biorąc pod uwagę powyższe, realizacja oraz funkcjonowanie przedsięwzięcia nie przyczyni się do zmian środowiskowych, które spowodowałyby zakłócenie funkcjonowania ekosystemów wodnych, w związku z tym nie stwarza ono zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

W przedłożonej dokumentacji omówiona została gospodarka odpadami, zarówno w trakcie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia, która jest zgodna z obowiązującymi przepisami prawa i nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko.

W związku z wszystkimi powyższymi okolicznościami oraz wszelkimi analizami przeprowadzonymi pod kątem oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w aspektach wskazanych w postanowieniu o konieczności sporządzenia raportu, stwierdza się, następujące okoliczności:

- Posiadane dane na temat planowanego przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko i ustalić warunki jego realizacji,
- Ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego brak powiązania z innymi przedsięwzięciami w chwili obecnej nie istnieje możliwość ponadnormatywnego kumulowania się oddziaływań tego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami zlokalizowanymi poza terenem inwestycyjnym,
- Możliwość negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na 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 nie została stwierdzona .

Celem weryfikacji przyjętych w raporcie założeń, Burmistrz Łochowa nałożył na inwestora konieczność przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a punkty pomiarowe należy wykonać wzdłuż przebiegającej inwestycji na elewacji zabudowy chronionej akustycznie, a wyniki przeprowadzonej analizy porealizacyjnej należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w terminie 6 miesięcy od czasu przekazania inwestycji do użytkowania.

W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie zalicza się do zakładów „o zwiększonym ryzyku” wystąpienia awarii zgodnie z definicją określoną w art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Nie określono również wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania przedsięwzięcia poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

W ramach postępowania zgromadzono komplet materiałów możliwych i koniecznych do opracowania i umożliwiających rozstrzygnięcie wniosku celem wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Złożone w toku postępowania uwagi i wnioski w znacznej mierze odnoszą się do dalszego etapu realizacji przedsięwzięcia i stanowią przewidywania skutków realizacji inwestycji, nieoparte żadnymi badaniami, analizami. Na tym etapie wnioskodawca spełnił wszelkie przesłanki umożliwiające wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62”.

Analiza przedłożonych dokumentów, wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia „Budowa obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Siedlcach za pośrednictwem Burmistrza Łochowa, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Od niniejszej decyzji służy prawo do zrzeczenia się odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Z up. Burmistrza
mgr Małgorzata Łotarska
Z-ca Burmistrza

Otrzymują:

1. *Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie*
2. *Strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 K.p.a.*
3. *a/a*

Do wiadomości:

1. *Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
Wydział Spraw Terenowych w Siedlcach*
2. *Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie*
3. *Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Sokółowie Podlaskim*