



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.4210.45.2017.EWA.10

OBWIESZCZENIE

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie działając na podstawie:

- art. 74 ust. 3 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”) w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257) zawiadamia strony postępowania,
- art. 85 ust. 3 ustawy ooś podaje do publicznej wiadomości,
że w dniu 8 lutego 2018 r. wydał decyzję, znak: WOOŚ-II.4210.45.2017.EWA.9, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: *Budowa skrzyżowania dwupoziomowego w ciągu linii kolejowej nr 6 w Toporze (km ok. 68+719).*

Z treścią decyzji i dokumentacją sprawy, w tym opinią Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, zapoznać się można w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie przy ul. Henryka Sienkiewicza 3 (zwanej dalej „RDOŚ”), od poniedziałku do piątku w godzinach 9⁰⁰-15⁰⁰. Informacje o możliwości zapoznania się z ww. dokumentami można uzyskać w pokoju nr 2, na parterze, w siedzibie RDOŚ. Dodatkowo z samą treścią decyzji można zapoznać się na stronie internetowej organu oraz w niżej wymienionych urzędach.

**REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie**

Arkadiusz Siembida

Do obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty (14 dni) w:

1. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa;
2. Urzędzie Miejskim w Łochowie, Al. Pokoju 75, 07-130 Łochów,
3. Urzędzie Gminy w Stoczku, ul. Kosowska 5, 07-104 Stoczek.

Po upływie terminu uwidocznienia, obwieszczenie należy niezwłocznie odesłać na adres:
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
ul. Sienkiewicza 3
00-015 Warszawa

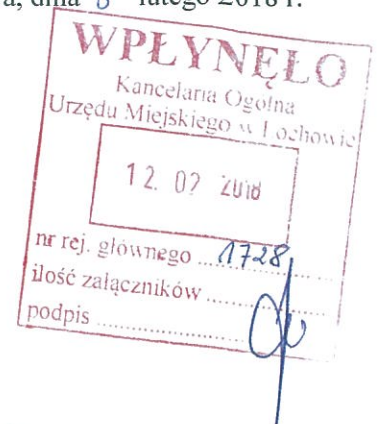
Wywieszono dnia

Zdjęto dnia

.....
(pieczęć urzędu oraz podpis i pieczęć osoby upoważnionej do wywieszenia i zdjęcia obwieszczenia)

WOOŚ KLM

Warszawa, dnia 8 lutego 2018 r.





Warszawa, dnia 8 lutego 2018 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.4210.45.2017.EWA.9

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6, art. 84 ust. 1 i ust. 1a oraz 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 2017 r. poz. 1405, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 października 2017 r. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie reprezentowanej przez pełnomocnika Dominika Murach, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Budowa skrzyżowania dwupoziomowego w ciągu linii kolejowej nr 6 w Toporze (km ok. 68+719)*

- 1) **stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko;**
- 2) **określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, zgodnie z którymi:**
 - a) uwzględniając otoczenie przedsięwzięcia, prace budowlane generujące hałas (z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych, np. prac wymagających zachowania ciągłości robót), realizowane w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6:00 – 22:00);
 - b) zaplecze budowy: zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych; oznakować w zakresie informacji o zagrożeniach panujących w pobliżu i na terenie budowy; ograniczyć możliwość wystąpienia na jego terenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego poprzez przetrzymywanie substancji podatnych na ługowanie w sposób i w miejscach do tego przystosowanych; wyposażyć w sorbenty służące do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych oraz w przenośne toalety bądź kontenery sanitarne;
 - c) na odcinku od początku trasy do rejonu skrzyżowania z DP4208W (w km 0+200,00) należy wykonać nawierzchnię projektowanej jezdni drogowej typu BBTM08 charakteryzującą się zdolnością do redukcji hałasu toczenia na poziomie 5-7 dB;
 - d) prace budowlane należy prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym (herpetologicznym) do którego zadań należą:
 - kontrolowanie pasa budowy pod kątem występowania płazów i małych zwierząt, a w przypadku ich stwierdzenia - podejmowanie działań w zakresie zabezpieczenia, odłowienia i ewakuacji zwierząt,
 - identyfikowanie obecności płazów w sąsiedztwie pasa budowy i eliminowanie ewentualnych zagrożeń,
 - podejmowanie i koordynacja działań związanych z czynną ochroną płazów oraz kontrola skuteczności i jakości realizowanych prac w tym zakresie, kontrolowanie stanu zabezpieczeń pasa budowy (ogrodzeń);
 - e) prace rozpocząć po okresie najintensywniejszych migracji, aby zminimalizować ryzyko śmiertelności;

- f) przed rozpoczęciem robót należy sprawdzać (z udziałem herpetologa) teren budowy pod kątem obecności płazów (i małych zwierząt), a ewentualnie stwierdzone osobniki przenosić poza linie rozgraniczające i tymczasowe płotki rozstawiane w czasie budowy;
- g) w trakcie prac nadzór szczególną uwagę będzie zwracać na konieczność unikania tworzenia okresowych zastojów wodnych mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów (od początku marca do końca czerwca);
- h) wszelkie „pułapki” powstające w trakcie prowadzenia robót należy starannie zabezpieczać przed wpadaniem i uwięzieniem w nich płazów (i innych małych zwierząt);
- i) obszar prowadzenia robót należy czasowo wygrodzić przed dostępem płazów przy pomocy tymczasowych ogrodzeń wykonanych np. z geotkaniny; ogrodzenia zlokalizować na odcinkach zidentyfikowanych kolizji z obszarami aktywności płazów – nadzór herpetologiczny może przed rozpoczęciem robót uszczegółowić lokalizacje ogrodzeń, ograniczając ich zasięg do odcinków aktualnej aktywności płazów.

Uzasadnienie

W dniu 23 października 2017 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

Analiza wniosku wykazała, że planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenie zamkniętym i tym samym potwierdziła – wynikającą z art. 75 ust. 6 ustawy ooś – właściwość Regionalnego Dyrektora.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

W dniu 20 listopada 2017 r. pismem, znak: WOOS-II.4210.45.2017.EWA.2, Regionalny Dyrektor wezwał inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Żądane uzupełnienie wpłynęło w dniu 1 grudnia 2017 r.

Regionalny Dyrektor uzyskał opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (zwanego dalej „PWIS”) z dnia 27 grudnia 2017 r., znak: ZS.9022.2037.2017 PA, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i jednocześnie wskazującą warunki realizacji przedmiotowej inwestycji, które zostały uwzględnione w pkt 2 lit. a) i b) sentencji niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor wydał w dniu 29 grudnia 2017 r. postanowienie, znak: WOOS-II.4210.45.2017.EWA.6, którym odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego zamierzenia warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b) ustawy ooś.

W ramach postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji stwierdzającej brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz określającej istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków, Regionalny Dyrektor rozpatrzył zebrany w sprawie materiał dowodowy pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i uwzględniając łącznie te uwarunkowania – wymieniane w art. 63 ust. 1 ustawy ooś – poddał analizie:

- 1) Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie gmin Łochów i Stoczek, w powiecie węgrowskim, w województwie mazowieckim. Projekt obejmuje wykonanie wiaduktu drogowego tworzącego bezkolizyjne skrzyżowanie drogi krajowej nr DK 50, biegnącej od miejscowości Łochów, z linią kolejową nr 6 w km ok. 69+719. Przejazd zlokalizowany jest w pobliżu skrzyżowania drogi krajowej z drogą powiatową nr: DP 4208W.

Zaprojektowano skorygowanie przebiegu drogi krajowej nr 50 Ostrów Mazowiecka – Grójec. Przebudowa drogi krajowej, która odbędzie się na odcinku o długości ok. 690 m zakłada ograniczenie dopuszczalnej prędkości, z jaką mogą poruszać się pojazdy do 70 km/h. Zaprojektowano wykorzystanie starego przebiegu drogi krajowej jako dojazdu do peronu zakończonego sięgaczem. W ramach przebudowy DK nr 50 nie przewiduje się przesunięcia istniejącej zatoki autobusowej w kierunku Łochowa. Zaprojektowano także przesunięcie zatoki po stronie południowej w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy.

Projektuje się wykonanie włączenia drogi powiatowej do drogi krajowej w postaci skrzyżowania skanalizowanego, z wlotem podporządkowanym, zlokalizowanym po stronie północnej drogi krajowej. Wlot zostanie przesunięty w stosunku do skrzyżowania w stanie istniejącym o ok. 130 m. W tym celu proponuje się zmienić przebieg odcinka drogi powiatowej na długości ok. 330 m i przeprowadzić ją pod drogą krajową.

Ze względu na zakładane uspokojenie ruchu w rejonie peronów planuje się dodatkowo wprowadzić ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 40 km/h. Do drogi powiatowej planuje się podłączyć drogę leśną. Wzdłuż drogi powiatowej zaprojektowano wykonanie ciągu pieszo-rowerowego.

Dodatkowo w ramach projektu przewiduje się budowę oraz przebudowę istniejących zjazdów, budowę ciągów pieszo-rowerowych, chodników i drogi dla rowerów, a także schodów po obu stronach wiaduktu, ramp dla osób niepełnosprawnych oraz dojazd do peronów.

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

Zarówno na terenie jak i w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia brak jest realizowanych i zrealizowanych przedsięwzięć, których oddziaływania mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

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

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie znacząco na stopień bioróżnorodności terenu objętego zakresem przewidzianych prac budowlanych. Roślinność całego obszaru przyszłej inwestycji, w szczególności wzdłuż torów kolejowych, ma charakter antropogeniczny. W obszarze oddziaływania przyszłego przedsięwzięcia znalazły się także fitocenozy wodne związane z wybudowaniem zbiorników dla płazów w miejscowości Topór.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw, energii oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas rozbudowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, kostka brukowa i cement pod chodniki, elementy oznakowania dróg. Stosowane maszyny budowlane (koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki) pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym - olejem napędowym. Z informacji zawartych we wniosku wynika, że średnie zużycie paliwa przez maszyny budowlane założono na poziomie ok. 40 dm³/h. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te dostarczane będą na plac budowy

z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie zapotrzebowania na paliwa do napędu pojazdów, pracy maszyn i drobnego sprzętu.

Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie również woda z przewoźnych beczkowozów w ilości od kilku do maksymalnie kilkunastu m³ na cały okres budowy. Woda wykorzystywana będzie na cele budowlane oraz socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników.

Eksploatacja skrzyżowania nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody.

W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Oddziaływanie na środowisko w fazie realizacji inwestycji będzie się wiązać z pracami wykonawczymi, które będą miały charakter typowych robót budowlano-montażowych.

W czasie realizacji inwestycji emisje do powietrza będą miały charakter przejściowy (maszyny robocze oraz samochody ciężarowe dowożące materiały budowlane na plac budowy). W fazie eksploatacji wielkości emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych nie będą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu.

W związku z prowadzonymi pracami przy użyciu specjalistycznych urządzeń i maszyn może nastąpić okresowy wzrost natężenia hałasu w trakcie realizacji inwestycji. W pkt 2 lit a) niniejszej decyzji określono warunki dotyczące prowadzenia prac budowlanych uciążliwych akustycznie. Wskazano jednocześnie, że w sytuacjach wyjątkowych (np. prac wymagających zachowania ciągłości robót) mogą być one przeprowadzane niezależnie od pory dnia. W fazie eksploatacji inwestycji, przy zachowaniu warunku określonego w pkt 2 lit c) niniejszej decyzji, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej.

Przyjęte rozwiązania i technologia wykonywania robót nie spowodują istotnych drgań w rejonie zabudowy, przekraczających wartości normatywne. Nie przewiduje się w czasie budowy wbijania pali ani ścianek szczelnych generujących znaczne drgania i hałas. Wykorzystane zostaną nowoczesne maszyny powodujące w niewielkim stopniu generowanie drgań. Jak wynika z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, maszyny te nie będą pracowały jednocześnie.

Pojazdy poruszające się po oddanym do użytku wiadukcie oraz fragmentach dróg przebudowanych w ramach realizacji zadania (faza eksploatacji) nie będą powodowały drgań. Równa nawierzchnia i prawidłowo wykonane posadowienie obiektu inżynierskiego spowoduje, że nie będą powstawały drgania na styku opona – nawierzchnia drogowa.

W fazie budowy zostanie użyty sprawny technicznie sprzęt, a prace prowadzone będą z zachowaniem zasady minimalizacji zajęcia gruntów. Zaplecza budowy zostaną zabezpieczone poprzez uszczelnienie miejsc postojowych maszyn i sprzętu budowlanego oraz zostaną zaopatrzone w odpowiednie środki do neutralizacji substancji ropopochodnych na wypadek ich niekontrolowanych wycieków z wykorzystywanych urządzeń.

W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych przed negatywnym wpływem prac związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia zostaną zastosowane następujące działania minimalizujące:

- garażowanie ciężkiego sprzętu na terenie utwardzonym, magazynowanie odpadów, olejów i innych substancji niebezpiecznych na uszczelnionym podłożu, zapewnienie łatwej dostępności sorbentów do substancji toksycznych;
- zachowanie wszelkich środków ostrożności zapobiegających przedostaniu się związków ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego – uszczelnienie (zabezpieczenie) terenu przeznaczonego na zaplecze budowy oraz bazy materiałowej; zapewnienie łatwej dostępności sorbentów do substancji toksycznych;

- ograniczenie szerokości pasa zajętego pod plac budowy do minimum.

Ścieki bytowe na etapie realizacji gromadzone będą w szczelnych zbiornikach bezodpływowych a następnie wywożone do oczyszczalni ścieków.

Podczas realizacji inwestycji mogą wystąpić czasowe odwodnienia wykopów (głównie przy przebudowie sieci wodociągowej). Z analizy dokumentacji geotechnicznej wynika, iż czasowe (1 – 2 doby) obniżenie zwierciadła wody nie będzie większe niż 1 – 1,5 m w stosunku do stanu naturalnego. Projekt zakłada odwodnienie w postaci igłofiltrów lub pompy zatapialnej.

Sposób odprowadzania wód opadowych dla poszczególnych pomostów:

- a) obiekt WD-1 – wiadukt:
 - dreny powierzchniowe i sączki pionowe;
 - odprowadzenie wody do systemu odwodnienia drogi.
- b) obiekt WD-2 – wiadukt:
 - wpusty mostowe,
 - ściek przykrawężnikowy,
 - dreny powierzchniowe i sączki pionowe,
 - kolektory zbierające wodę z wpustów i sączków,
 - odprowadzenie wody do systemu odwodnienia drogi.

Sposób odprowadzenia wód opadowych dla poszczególnych odcinków zlewni drogowych:

- 1) droga krajowa DK 50:
 - odcinek od 0+000,00 do szczytu wiaduktu – rowy drogowe oraz kanalizacja deszczowa do zbiornika infiltracyjnego ZR-1,
 - odcinek od szczytu wiaduktu do włączenia w istniejącą drogę DK50 – rowy drogowe oraz kanalizacja deszczowa do zbiornika infiltracyjnego ZR-3,
- 2) droga powiatowa:
 - rowy drogowe do zbiornika infiltracyjnego ZR-1,
 - rowy drogowe do zbiornika infiltracyjnego ZR-2,
- 3) droga osiedlowa:
 - rowy drogowe do zbiornika infiltracyjnego ZR-2,
- 4) dojazd do peronu:
 - rowy drogowe do zbiornika infiltracyjnego ZR-3.

Projektowany system odwodnienia nie będzie zmieniał istniejących kierunków spływu wód z terenów przyległych do inwestycji. Powierzchnia istniejących zlewni nie zwiększy się, zmianie ulegnie jedynie wielkość powierzchni utwardzonych (wiadukty, chodniki, ścieżki rowerowe, ciągi pieszo – rowerowe) oraz częściowo przepuszczalnych (pobocza, drogi gruntowe).

Wody opadowe będą odprowadzane do trawiastych rowów przydrożnych, następnie trafią do zbiorników retencyjnych i odbiorników końcowych.

Na odcinkach o przekroju półlicznym, zakłada się wykonanie systemu szczelnego (wpusty, kanalizacja deszczowa). Przewiduje się również wykorzystanie istniejącego systemu rowów przydrożnych oraz infiltracyjnych zbiorników retencyjnych.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych czy budowlanych.

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

W trakcie budowy będą powstawały następujące odpady:

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów [Mg]
02 01 03	Odpadowa masa roślinna	ok. 50 m ³
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	ok. 0,005
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	ok. 0,005
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	ok. 0,005
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	ok. 0,005
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	ok. 200
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	ok. 100
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymieniony w 17 03 01	ok. 15
17 04 05	Żelazo i stal	ok. 1,0
17 04 07	Mieszanki metali	ok. 1,5
17 05 03*	Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne	ok. 200
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03*	ok. 100
17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01*, 17 09 02* i 17 09 03* 3)	ok. 0,5
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	ok. 0,005
20 03 04	Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	ok. 0,005

Na etapie eksploatacji powstaną następujące odpady:

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów [Mg]
08 01 12	Odpady farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11	2,5
13 02 04*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe zawierające związki chlorowcoorganiczne	10
13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	
13 02 08*	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	10
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone (np. środkami ochrony roślin I i II klasy toksyczności - bardzo toksyczne i toksyczne)	
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	5
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	
16 01 07*	Filtry olejowe	12
16 01 08*	Elementy zawierające rtęć	
16 01 22	Inne niewymienione elementy	
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy (1) inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	18
16 02 14	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	
16 02 15*	Niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte ze zużytych urządzeń	
16 02 16	Elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15	
16 06 01*	Baterie i akumulatory ołowiowe	65
16 06 02*	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	

16 06 04	Baterie alkaliczne (z wyłączeniem 16 06 03)	
16 06 05	Inne baterie i akumulatory	
17 04 01	Miedź, brąz, mosiądz	250
17 04 02	Aluminium	
17 04 03	Ołów	
17 04 05	Żelazo i stal	
17 04 07	Mieszanki metali	
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	50
17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	50

* odpady niebezpieczne

Gospodarka odpadami na etapie realizacji i eksploatacji odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Nie przewiduje się, aby przedmiotowe odpady negatywnie wpływały na środowisko.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie stwarza zagrożenia dla zdrowia ludzi.

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

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

Planowane zamierzenie nie będzie realizowane na obszarach wodno-błotnych bądź w ich bezpośrednim sąsiedztwie ani na terenach siedlisk łęgowych bądź w ujściach rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i nie dotyczy środowiska morskiego.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi i leśnymi.

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

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w rejonie realizacji inwestycji nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest w granicach Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego ustanowionego rozporządzeniem nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 15 marca 2005 r. w sprawie Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2005 r. Nr 66, poz. 1701, ze zm.).

W parku krajobrazowym - zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie przyrody (Dz.U. z 2018 r. poz. 142, zwanej dalej „ustawą o ochronie przyrody”) i § 3 ust. 1 pkt 1 ww. rozporządzenia - zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy o oś. Zakaz, o którym mowa powyżej, zgodnie z art. 17 ust. 2, 3 i 4 ustawy o ochronie przyrody nie dotyczy m.in. realizacji inwestycji celu publicznego. Planowana inwestycja jest inwestycją celu publicznego.

Najbliżej położone obszary Natura 2000 znajdują się w odległości:

- ok. 4,9 km od planowanej inwestycji - obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Dolnego Bugu PLB140001,
- ok. 4,9 km od planowanej inwestycji - specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Nadbużańska PLH140011.

Zamierzona inwestycja nie pogorszy stanu siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony ww. obszarów Natura 2000 ze względu na znaczną odległość od najbliższych obszarów Natura 2000. Roślinność całego obszaru przyszłej inwestycji, w szczególności wzdłuż torów kolejowych, ma charakter antropogeniczny. Znaczną powierzchnię na analizowanym obszarze zajmują również nieleśne zbiorowiska synantropijne oraz roślinność urządzana – żywopłoty i trawniki. W obszarze oddziaływania przyszłego przedsięwzięcia znalazły się także fitocenozy wodne związane z wybudowaniem zbiorników dla płazów w miejscowości Topór.

Wszystkie prace w ramach niniejszej inwestycji będą wykonane z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwej dla środowiska naturalnego. W fazie budowy wykonywane będą roboty ziemne, tj.: zdjęcie istniejącej nawierzchni, układanie nowej nawierzchni, wykonanie sytemu odwodnienia w obrębie przewidywanego zakresu robót oraz montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu i oznakowania. Wpływ planowanej inwestycji na szatę roślinną będzie się ograniczał w większości do zniszczenia pospolitych zbiorowisk polnych i synantropijnych. W obrębie obszaru planowanego przedsięwzięcia nie odnotowano siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, ani gatunków grzybów z pozostałych załączników (Załączniki II, IV i V) wyżej wymienionego dokumentu.

Stanowiska roślin chronionych zlokalizowane są w znacznej odległości od planowanej inwestycji i nie będą narażone na negatywne oddziaływania bezpośrednie i pośrednie generowane przez przedmiotowe przedsięwzięcie, ani na etapie realizacji, ani eksploatacji. Odnotowane siedliska mają wyraźny charakter antropogeniczny, o niskiej wartości przyrodniczej. Dalsze zmiany, które mogą zajść pod wpływem przedsięwzięcia mogą nasilić ich dalszą ruderalizację charakterystyczną dla obszarów zurbanizowanych.

Warunki określone w pkt 2 lit. d) - i) sentencji decyzji mają na celu minimalizację negatywnego wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze znajdujące się na terenie inwestycji.

W związku z realizacją dwupoziomowego skrzyżowania i punktowej zmiany przebiegu drogi krajowej nr 50 wystąpi konieczność likwidacji dwóch zbiorników kompensacyjnych. Nowe zbiorniki dla płazów zostaną wykonane przed zasypaniem starych. Następnie pod nadzorem herpetologicznym woda zostanie spuszczone z zbiorników, a płazy zostaną przeniesione do nowych zbiorników. Najkorzystniejszym terminem zasypania zbiorników jest okres jesienny (wrzesień). Dopuszczalne jest zasypanie przedmiotowych zbiorników w innym okresie pod warunkiem wygrodenienia szczelnego tych zbiorników w okresie wczesnowiosennym (przed rozpoczęciem migracji płazów), co pozwoli nie dopuścić do rozpoczęcia lęgu w zbiornikach.

Prace w rejonie zbiorników należy prowadzić pod nadzorem herpetologicznym. Na łapanie, przetrzymywanie i przenoszenie płazów należy uzyskać pozwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, które jest przedsięwzięciem punktowym, oddziaływanie na krajobraz będzie niewielkie. Ujemne oddziaływanie będzie związane z usuwaniem zieleni (w tym głównie drzew). Zakres usuwania drzew i krzewów będzie jednak ograniczony do niezbędnego minimum.

Analizowane skrzyżowanie w ciągu linii kolejowej nr 6 zlokalizowane jest na obszarze Jednolitej Części Wód Powierzchniowych: PLRW200017266789 Ugoszcz do ujścia oraz na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd Nr 55. Inwestycja ze względu na swój charakter i małą skalę oraz zastosowane zabezpieczenia w formie rowów trawiastych nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego i ilościowego jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 55.

Biorąc pod uwagę charakter oraz lokalizację inwestycji stwierdza się, że realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność obszarów Natura 2000, a tym samym na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Mając na uwadze skalę, zakres oraz położenie inwestycji stwierdza się, iż powyższe przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na etapie realizacji i eksploatacji na środowisko przyrodnicze.

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

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

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

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedmiotowa inwestycja nie znajduje się na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie archeologiczne. W związku z realizacją inwestycji wystąpi konieczność przeniesienia zabytkowej kapliczki (krzyża przydrożnego) zlokalizowanej przy skrzyżowaniu DK 50 z drogą powiatową DP 4208W.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Łochów wynosi 91 os./km², a na terenie gminy Stoczek 35 os./km².

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowskiej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Na podstawie przedłożonej dokumentacji można stwierdzić, iż przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na jednolite części wód, w obrębie których będzie zlokalizowana. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedmiotowa inwestycja nie będzie stwarzała zagrożeń dla wód i obowiązujących dla nich celów środowiskowych.

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

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

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na charakter inwestycji i jej lokalizację nie wystąpią oddziaływania transgraniczne.

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

Z informacji zawartych we wniosku nie wynika możliwość występowania oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte we wniosku potwierdzają pewność wystąpienia oddziaływań na etapie realizacji oraz eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne, z wyjątkiem tych związanych z przekształceniem profilu i właściwości fizykochemicznych gleb. Eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie na pogorszenie aktualnego stanu środowiska na tym terenie.

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

Oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie będą podlegały kumulacji z oddziaływaniami innych przedsięwzięć w stopniu powodującym zwiększenie lokalnych uciążliwości związanych z antropopresją.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Zaplanowana przez inwestora organizacja i technologia robót budowlanych oraz jakość przewidzianych do wykorzystania materiałów maksymalnie ograniczają prognozowane oddziaływania na środowisko.

Uwzględniając powyższe uwarunkowania oraz biorąc pod wzgląd rodzaj, charakter i skalę planowanego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor stwierdza, że przedmiotowa inwestycja nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

Regionalny Dyrektor prowadząc postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Informacje o dokumentach wydanych w sprawie zamieszczane były w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

W przypadku zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania od decyzji I instancyjnej, strona nie może złożyć w tej sprawie również skargi do sądu administracyjnego.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Siembida

Załącznik:

- Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowa S.A. w Warszawie reprezentowana przez pełnomocnika
Pana Dominika Murach
ul. Kanarkowa 8
02-818 Warszawa;
- ② Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257);
3. aa.

Do wiadomości:

- Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie, ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa



Warszawa, dnia 8 lutego 2018 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4210.45.2017.EWA.9

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, ze zm.)

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie skrzyżowania dwupoziomowego na linii kolejowej nr 6 w Toporze w km ok. 68+719. Zaplanowane w ramach przedsięwzięcia rozwiązania drogowe oraz obiekty inżynierskie znajdują się przy linii kolejowej nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka, która jest fragmentem międzynarodowej magistralnej linii kolejowej E75. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gmin Łochów i Stoczek, w powiecie węgrowskim, w województwie mazowieckim.

Głównym celem przedsięwzięcia jest wykonanie wiaduktu drogowego tworzącego bezkolizyjne skrzyżowanie drogi krajowej nr DK 50, biegnącej od miejscowości Łochów z linią kolejową nr 6 w km ok. 69+719. Przejazd zlokalizowany jest w pobliżu skrzyżowania drogi krajowej z drogą powiatową nr: DP 4208W. Realizacja zamierzenia umożliwi w szczególności bezkolizyjne przemieszczanie się ruchu kolejowego i samochodowego oraz pieszo-rowerowego, zapewni bezpieczeństwo dróg komunikacyjnych z dostosowaniem infrastruktury dla osób niedowidzących oraz z ograniczoną możliwością poruszania się.

Zakres prac przewidzianych dla przedmiotowej inwestycji obejmuje m.in.:

- budowę wiaduktu drogowego (składającego się m.in.: z podpór wiaduktu, skrzydeł, przęseł wiaduktów) w tym ustawienie prefabrykatów przęseł, zespolenie ich płytą żelbetową, kap chodnikowych, płyt przejściowych, elementów zabezpieczających m.in.: barier sprężystych i balustrad, osłon przeciwporażeniowych, elementów odwodnienia wiaduktu,
- roboty izolacyjne oraz zabezpieczenie antykorozyjne betonu,
- wykonanie nawierzchni drogowej na obiekcie i poza nim, wraz z dowiązaniem się do konstrukcji nawierzchni drogowej na dojazdach (z żywic epoksydowo-poliuretanowych na kapach chodnikowych)
- wykonanie umocnienia skarp, stożków nasypów, budowę schodów skarpowych,
- zabudowę oświetlenia obiektu,
- wykonanie na początku drogi dojścia oraz w miejscu jej rozwidleń tablicy z oznakowaniem stałym wskazujące kierunek dojścia do peronów zgodnie z wytycznymi dla oznakowania PKP PLK S.A.,
- oznakowanie dotykowe na drodze dojścia,
- budowę chodnika dla pieszych oraz drogi dla rowerów w ciągu drogi DK50 (w tym na obiekcie i dojazdach),
- budowę bezkolizyjnego przejazdu pieszo-rowerowego pod drogą DK50, umożliwiającego bezkolizyjne dojście dla pieszych i dojazd dla rowerzystów do peronów od strony miejscowości Topór,
- wykonanie oświetlenia skrzyżowań oraz chodników, dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych (w tym na obiekcie oraz schody i pochylnie na dojściach i dojazdach do obiektu),
- demontaż nawierzchni przejazdowej wraz z urządzeniami samoczynnej sygnalizacji przejazdowej,

- przebudowę drogi krajowej DK 50 i powiatowej DP4208W wraz z budową dróg dojazdowych,
- przeniesienie zbiorników zastępczych dla płazów.

W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się rozbiórkę jednego siedliska (obecnie częściowo spalonego). W związku z przebudową układu drogowego zachodzi konieczność rozbiórki prywatnych ogrodzeń. W przypadku zajęcia przez inwestycję części posesji przewiduje się odtworzenie ogrodzeń wzdłuż linii rozgraniczającej. Przewidywane jest także przeniesienie jednej kapliczki zlokalizowanej przy skrzyżowaniu DK 50 z drogą powiatową DP 4208W.

Parametry techniczne dróg to:

- a) droga krajowa nr 50
 - klasa techniczna drogi krajowej GP
 - prędkość projektowa 80 km/h
 - dopuszczalny nacisk 115 KN/oś
 - przekrój jednojezdniowy 1x2
 - szerokość korony drogi (podstawowa) 13,28 m
 - szerokość jezdni 2x3,5 m
 - szerokość pasa ruchu 3,5 m
 - szerokość pobocza ziemnego min. 1,5 m
 - skrajnia pionowa 4,7 m
 - pochylenie poprzeczne na prostej 2,0%
 - szerokość chodników 1,5 m
 - szerokość ścieżki rowerowej 2,0 m
 - konstrukcja nawierzchni – warstwa ścieralna SMA
- b) droga powiatowa nr DP4208W:
 - klasa drogi Z
 - prędkość projektowa 40 km/h
 - szerokość pasa ruchu 2,75 m
 - szerokość jezdni 2x2,75 m
 - szerokość ciągu pieszo-rowerowego 3,5 m
 - szerokość poboczy 1,0 m
- c) drogi dojazdowe:
 - klasa drogi D
 - prędkość projektowa 30 km/h
 - szerokość jezdni 3,5 m
 - szerokość poboczy 0,75 m

Planowane przedsięwzięcie obejmuje wykonanie wiaduktu w ciągu drogi DK 50 nad drogą powiatową o konstrukcji ramy otwartej z ustrojem nośnym z belek (skrajnia pionowa 4,6m) oraz wiaduktu w ciągu DK 50 nad linią kolejową E75 o konstrukcji ramy otwartej z ustrojem nośnym z belek (skrajnia pionowa 5,6 m).

Obiekt WD-1 cechować będą m.in:

- typ obiektu: wiadukt,
- przeszkoda: droga powiatowa 4208W (klasa Z),
- długość całkowita pomostu: ok. 16,02m,
- szerokość całkowita: ok. 14,10m,
- szerokość użytkowa:
 - pasy ruchu: 2 x 3,50m,
 - ciąg pieszo-rowerowy: 3,90m,
- schemat statyczny: belka swobodnie podparta, 1 przęsłowa,
- światło poziome pod obiektem: ok. 14,30m (prostopadle do ścian podpór),
- światło pionowe pod obiektem: min. 4,60m,
- klasa obciążenia: A,
- nawierzchnia:
 - warstwa ścieralna z SMA,

- warstwa wiążąca z asfaltu twardolanego,
- odwodnienie pomostu:
 - dreny powierzchniowe i sączki pionowe,
- odprowadzenie wody:
 - powierzchniowo do systemu odwodnienia drogi.

Obiekt WD-2 cechować będą m.in:

- typ obiektu: wiadukt,
- przeszkoda: linia kolejowa nr 6,
- długość całkowita pomostu: ok. 14,80m,
- szerokość całkowita: ok. 40,40m,
- szerokość użytkowa:
 - pasy ruchu: 2 x 3,50m,
 - ciąg pieszo-rowerowy: 3,90m,
- schemat statyczny: rama otwarta, 1 przęsłowa,
- światło poziome pod obiektem: 13,00m (prostopadle do ścian podpór),
- światło pionowe pod obiektem: min. 5,60m,
- klasa obciążenia: A,
- nawierzchnia:
 - warstwa ściernalna z SMA,
 - warstwa wiążąca z asfaltu twardolanego,
- odwodnienie pomostu:
 - wpusty mostowe,
 - ściek przykrawężnikowy,
 - dreny powierzchniowe i sączki pionowe,
 - kolektory zbierające wodę z wpustów i sączków,
- odprowadzenie wody:
 - do systemu odwodnienia drogi.

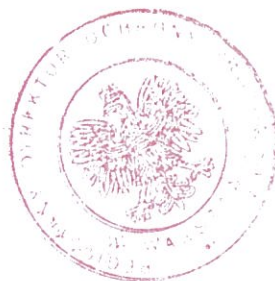
Przebudowa infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą w zakresie sieci elektroenergetycznych, obejmuje przebudowę istniejących napowietrznych i kablowych sieci elektroenergetycznych średniego (SN) i niskiego (nN) napięcia.

Przebudowa infrastruktury technicznej nie związanej z drogą w zakresie branży sanitarnej obejmuje istniejące wodociągi DN315 i DN160 oraz przyłącze wodociągowe DN32.

W wyniku realizacji inwestycji zostanie zajęty dodatkowy teren ok. 434 ara, co oznacza, że powierzchnia całej inwestycji wyniesie ok. 5,2 ha.

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego, zaś najbliższe położone obszary Natura 2000 znajdują się w odległości:

- ok. 4,9 km od planowanej inwestycji - obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Dolnego Bugu PLB140001,
- ok. 4,9 km od planowanej inwestycji - specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Nadbużańska PLH140011.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Siembida

