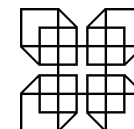


SPIS TREŚCI

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | WPROWADZENIE..... | 3 |
| | PRZEDMIOT OPRACOWANIA | 3 |
| | PODSTAWA FORMALNA OPRACOWANIA | 3 |
| | CEL OPRACOWANIA..... | 3 |
| | ZAKRES OPRACOWANIA..... | 3 |
| | WYKORZYSTANE MATERIAŁY | 4 |
| 2 | UWARUNKOWANIA PLANISTYCZNE | 5 |
| 3 | KONCEPCJA DROGOWA..... | 6 |
| | PARAMETRY TECHNICZNE – PRZYJĘTE ZAŁOŻENIA | 6 |
| | PRZEKROJE NORMALNE..... | 6 |
| | ZAKRES WARIANTOWANIA..... | 6 |
| | OPIS ROZWIĄZAŃ DROGOWYCH | 7 |
| | UWARUNKOWANIA PRZECIWPOWODZIOWE | 8 |
| | DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA..... | 8 |
| 4 | ELEKTROENERGETYKA..... | 11 |
| 5 | OŚWIETLENIE | 12 |
| 6 | GAZOWNICTWO..... | 13 |
| | UWARUNKOWANIA W BUDOWIE DROGI NR 635 KLASY G WYWOŁANE PRZEZ ISTNIEJĄCY GAZOCIĄG | 13 |
| 7 | ZASADY ODWODNIENIA DROGI..... | 14 |
| | OPIS KONCEPCJI ODWODNIENIA TRASY | 14 |
| | ZASADY OCHRONY ODBIORNIKÓW WÓD DESZCZOWYCH..... | 14 |
| | PRZYJĘTA KONCEPCJA ODWODNIENIA POSZCZEGÓLNYCH ODCINKÓW TRASY..... | 15 |
| | SZACUNKOWE KOSZTY ODWODNIENIA | 16 |
| 8 | KOSZTY REALIZACJI | 17 |
| 9 | ANALIZA ŚRODOWISKOWA..... | 20 |
| | WSTĘPNA INWENTARYZACJA PRZYRODNICZA..... | 20 |
| | OCENA PROPONOWANYCH WARIANTÓW | 23 |
| | GOSPODAROWANIE ZIELENIA..... | 24 |
| | PROPONOWANE ZABEZPIECZENIA | 25 |
| | WNIOSKI KOŃCOWE Z ANALIZY ŚRODOWISKOWEJ..... | 26 |
| 10 | DOKUMENTY I OPRACOWANIA NIEZBĘDNE W DALSZYCH FAZACH DOKUMENTACJI ... | 27 |
| | I ETAP PROCEDURY UZYSKANIA DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA. | 27 |
| | DECYZJA O ZEZWOLENIU NA REALIZACJĘ DROGI..... | 28 |
| | POZWOLENIE WODNOPRAWNE | 28 |
| 11 | PODSUMOWANIE I WNIOSKI | 30 |
| | PODSUMOWANIE..... | 30 |
| | WNIOSKI | 30 |
| 12 | OPINIE..... | 31 |
| | ZAŁĄCZNIK | 32 |

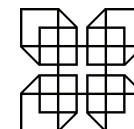


SPIS RYSUNKÓW

- Rysunek 1. Plan orientacyjny – skala 1:50000
- Rysunek 2. Przekroje normalne – skala 1:200
- Rysunek 3. Plan sytuacyjny – wariant 1 – skala 1:5000
- Rysunek 4. Plan sytuacyjny – wariant 2 – skala 1:5000
- Rysunek 5. Siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej – wariant 1
- Rysunek 6. Siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej – wariant 2
- Rysunek 7. Pas do pomiaru i lokalizacja wierceń geologicznych

SPIS TABEL

| | |
|---|----|
| Tabela 4-1. Kolizje z siecią elektroenergetyczną – wariant 1..... | 11 |
| Tabela 4-2. Kolizje z siecią elektroenergetyczną – wariant 2..... | 11 |
| Tabela 5-1. Szacunkowe koszty oświetlenia trasy w tys. zł..... | 12 |
| Tabela 7-1. Koszty odwodnienia projektowanej drogi wojewódzkiej nr 635..... | 16 |
| Tabela 8-1. Zestawienie szacunkowych kosztów zadania inwestycyjnego DW 635..... | 17 |
| Tabela 8-2. Szacunkowe koszty zadania inwestycyjnego DW 635 – wariant jednojezdniowy | 18 |
| Tabela 8-3. Szacunkowe koszty zadania inwestycyjnego DW 635 – wariant dwujezdniowy. | 19 |



1 Wprowadzenie

PRZEDMIOT OPRACOWANIA

- 1.1 Przedmiotem opracowania jest Studium komunikacyjne drogi łączącej miejscowość Czarna przez węzeł „Wołomin” na trasie S-8 do drogi krajowej nr 8, L \approx 5,5 km w gminach Wołomin i Radzymin na bazie danych wyjściowych do założeń koncepcyjnych stanowiących załącznik do umowy.

PODSTAWA FORMALNA OPRACOWANIA

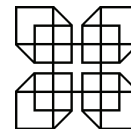
- 1.2 Podstawą formalną opracowania jest UMOWA Nr DN-1/2008 zawarta w dniu 31.10.2008 roku pomiędzy Powiatem Wołomińskim z siedzibą w Wołominie ul. Prądyńskiego 3 reprezentowanym przez:
Macieja Urmanowskiego – Starostę Wołomińskiego
Ryszarda Węsierskiego – Wicestarostę Wołomińskiego
a Biurem Planowania Rozwoju Warszawy Spółka Akcyjna reprezentowanym przez Marka Roszkowskiego – Prezesa Zarządu.

CEL OPRACOWANIA

- 1.3 Podstawowym celem opracowania jest określenie zakresu terenu, na jakim należy wykonać mapy dla celów projektowych dla dalszych faz dokumentacji (konceptja programowo-przestrzenna i projekt budowlany) oraz określenie dokumentów i opracowań jakie będą niezbędne do uzyskania: decyzji środowiskowej, pozwolenia wodno-prawnego, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej itd.

ZAKRES OPRACOWANIA

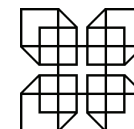
- 1.4 Zakres opracowania obejmuje:
- ◆ opracowanie 2 wariantów przebiegu trasy,
 - ◆ rozpoznanie warunków środowiskowych dla obu wariantów z wykazaniem różnic między nimi,
 - ◆ uzyskanie opinii odnośnie wyboru wariantów i warunków realizacji od zainteresowanych stron,
 - ◆ opracowanie zakresu terenu na jakim należy wykonać mapy dla celów projektowych do koncepcji i projektu budowlanego,
 - ◆ oszacowanie kosztów realizacji wariantów trasy dla przekroju 2x2 i 1x2,
 - ◆ zaproponowanie rozwiązania włączeń projektowanej trasy do drogi wojewódzkiej 635 i powiatowej 4311W oraz do drogi krajowej nr 8,
 - ◆ zaproponowanie punktów w których należy wykonać badania geologiczne.



WYKORZYSTANE MATERIAŁY

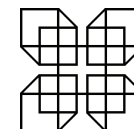
1.5 W opracowaniu wykorzystano następujące materiały:

- ◆ „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina” wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach budowy tej trasy– 2006-2008 r.,
- ◆ Studium komunikacyjne projektowanej drogi wojewódzkiej G 635 na obszarze Gminy Wołomin –2006 r.,
- ◆ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wołomin – 2008 r.,
- ◆ Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Radzymin – 2008 r.



2 Uwarunkowania planistyczne

- 2.1 Obecnie droga wojewódzka nr 635 od miejscowości Czarna łączy się z istniejącą drogą krajową nr 8 w Radzyminie.
- 2.2 Projektowany w niniejszym opracowaniu nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 635 na obszarze gminy Wołomin został wstępnie wyznaczony w „Studium komunikacyjnym projektowanej drogi wojewódzkiej G 635 na obszarze Gminy Wołomin” oraz w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wołomin”.
- 2.3 Zaproponowany wariant 1 przebiegu jest zgodny z ww studium.
- 2.4 Wariant 2 przebiegu na obszarze Gminy Wołomin jest wariantem nowym.
- 2.5 W opracowaniu pt. „Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowe północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina”, przeanalizowano możliwość powiązania projektowanej drogi 635 z trasą ekspresową S-8 (węzeł „Wołomin”) i zaproponowano orientacyjny jej przebieg na terenie Gminy Radzymin.
- 2.6 Powiązanie nowej trasy w rejonie Strugi z drogą wojewódzką nr 631– wylotem w kierunku Nieporętu byłoby kontynuacją projektowanego w gminie Wołomin nowego przebiegu drogi nr 635 i zamknięciem wschodniej obwodnicy dróg wojewódzkich.
- 2.7 Na terenie gminy Radzymin na odcinku od istniejącej drogi krajowej nr 8 do węzła „Wołomin” na trasie ekspresowej S-8 zaprojektowano również dwa warianty przebiegu projektowanej drogi 635.
- 2.8 W rejonie węzła „Wołomin” oba warianty mają jeden wspólny przebieg. Plan orientacyjny wariantów przedstawia **rysunek 1**.



3 Koncepcja drogowa

PARAMETRY TECHNICZNE – PRZYJĘTE ZAŁOŻENIA

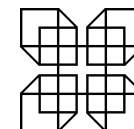
- 3.1 Rozwiązania sytuacyjne trasy, skrzyżowań i węzłów zaprojektowano w oparciu o Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999 r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dziennik ustaw Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.):
- ◆ klasa drogi główna – G,
 - ◆ prędkość projektowa 60 km/h, miarodajna 80 km/h,
 - ◆ kategoria ruchu KR –4,
 - ◆ nośność 115 kN/oś,
 - ◆ jedna jezdnia szerokości 7,0 m w etapie, docelowo możliwa realizacja drugiej jezdni,
 - ◆ ścieżka rowerowa dwukierunkowa,
 - ◆ chodnik dla pieszych,
 - ◆ drogi serwisowe w niezbędnym zakresie,
 - ◆ zieleń.

PRZEKROJE NORMALNE

- 3.2 W przekroju normalnym w koncepcji założono w etapie budowę drogi 1 x 2 pasy ruchu o szerokości 7,0 m z pobocznymi o szerokości 1,5 m oraz po jednej stronie ścieżkę rowerową i chodnik o szerokości po 2,0 m. Docelowo zabezpieczono pas terenu pod drugą jezdnię.
- 3.3 W liniach rozgraniczających zapewniono po obu stronach rezerwę na drogi obsługujące, umożliwiające dojazdy do działek przeciętych trasą, łączące przerwane połączenia lokalne i mające powiązania z najbliższym skrzyżowaniem oraz obustronne pasy zieleni po 2,5 m.
- 3.4 Koncepcja zakłada jednostronne oświetlenie drogi.
- 3.5 Szerokość drogi w liniach rozgraniczających – 47,0 m.
- 3.6 Przekroje normalne przedstawiono na **rysunku 2**.

ZAKRES WARIANTOWANIA

- 3.7 W opracowaniu wariantowaniem objęto:
- ◆ przebieg osi drogi na zachód od rejonu węzła „Wołomin” z projektowaną trasą ruchu szybkiego S-8 Warszawa – Białystok (odcinek 1)
 - ◆ przebieg osi drogi na wschód od w/w węzła do skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 8 (odcinek 2).
- 3.8 Przebieg osi drogi w obu prezentowanych wariantach (**rysunek 3 i rysunek 4**) posiada wspólny odcinek w rejonie węzła z Trasą S-8.
- 3.9 W wariantcie 1 jest to odcinek od około km 2+700 do km 4+200, w wariantcie 2 od około km 2+950 do km 4+450 tj. odcinek o długości około 1,5 km.



- 3.10 Oznacza to, że mogą wystąpić warianty posiadające w części zachodniej przebieg jak w wariantcie 1 a w części wschodniej jak w wariantcie 2 i odwrotnie.
- 3.11 Przyjęto, że część zachodnia dla obu wariantów określana jest jako odcinek 1, część wschodnia jako odcinek 2 oraz że wspólny dla obu wariantów fragment trasy w rejonie węzła „Wołomin” zostanie zrealizowany w ramach budowy trasy S-8.
- 3.12 Początek opracowania dla obu wariantów tj. km 0+000 - około 135 m przed skrzyżowaniem z istniejącą drogą krajową nr 8.

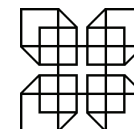
OPIS ROZWIĄZAŃ DROGOWYCH

Wariant 1

- 3.13 Od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 8 projektowana trasa prowadzona jest na południe od zabudowy położonej po południowej stronie ul. Ceglanej w m. Pólko i na południe od nowej zabudowy wzdłuż ul. Rzecznej.
- 3.14 Biegnie prosto w kierunku węzła z projektowaną trasą ekspresową S-8 przez tereny rolne. Na wschód od węzła „Wołomin” przebieg jak w „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku...” i jak w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wołomin” tj. przez tereny położone na północ od m. Zastruże i m. Czarna do skrzyżowania z istniejącą drogą wojewódzką nr 635 (ul. Witosa) klasy G.
- 3.15 Dla projektowanej drogi proponuje się w tym miejscu skrzyżowanie jednopoziomowe typu rondo.
- 3.16 Pozostałe skrzyżowania zaprojektowano jako skanalizowane z drogami:
 - ◆ istniejąca droga krajowa nr 8,
 - ◆ droga gminna klasy L – ul. Ceglana z nowym podwiązaniem do ul. Pólko,
 - ◆ droga gminna klasy L – ul. Rzeczna – powiązanie z m. Nadma i Pólko,
 - ◆ droga gminna klasy L – ul. Mostowa – dojazdy do pól,
 - ◆ droga gminna klasy L – ul. Gościńiec - powiązanie z m. Nowy Janków oraz Zastruże i Czarna.

Wariant 2

- 3.17 Od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 8 trasa odgina się w kierunku południowo-wschodnim. Przekracza mostem rzekę Czarną i zbliża się do terenów położonych po północnej stronie miejscowości Nadma, gdzie projektowane jest nowe podłączenie trasy do istniejącej drogi powiatowej nr 4308 W (ul. Stara).
- 3.18 Następnie odgina się w kierunku północno – wschodnim, ponownie przekracza rzekę Czarną i biegnie do węzła „Wołomin” z projektowaną drogą S-8. W rejonie węzła przebieg wspólny jak w wariantcie 1. Na wschód od km około 4+300 proponuje się nowy przebieg w stosunku do Studium uwarunkowań, początkowo równoległy do rzeki Czarnej a następnie odgięcie w kierunku północnym do projektowanego skrzyżowania z ul. Witosa tj. z istniejącą drogą wojewódzką nr 635.
- 3.19 Nowe skrzyżowanie zlokalizowane jest około 600 m na północ od istniejącego skrzyżowania ul. Witosa z ul. Boryny (droga powiatowa nr 4311 W).
- 3.20 Na odcinku między skrzyżowaniami przewiduje się już w etapie realizację drugiej jezdni.



- 3.21 Proponuje się w tym miejscu skrzyżowanie jednopoziomowe typu rondo.
- 3.22 Pozostałe skrzyżowania zaprojektowano jako skanalizowane z drogami:
- ◆ istniejąca droga krajowa nr 8,
 - ◆ droga gminna klasy L – ul. Ceglana – dojazd do m. Pólko,
 - ◆ nowe podłączenie do drogi powiatowej nr 4308 W (ul. Stara) w Nadmie klasy L,
 - ◆ droga gminna klasy L – ul. Rzeczna – powiązanie z m. Nadma i Pólko,
 - ◆ droga gminna klasy L – ul. Mostowa – dojazdy do pól,
 - ◆ droga gminna klasy L – ul. Gościniec - powiązanie z m. Zastruże i Nowy Janków.

UWARUNKOWANIA PRZECIWPOWODZIOWE

- 3.23 NEOKART GIS Spółka z o.o. (w roku 2005-2006) na zlecenie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie w ramach opracowania „Studium dla potrzeb ochrony przeciwpowodziowej” wyznaczyło między innymi dla rzeki Czarnej obszary zagrożone zalaniem w przypadku pojawienia się wezbrań . Na długości rzeki Czarnej przedstawiono zalewy wodami 1% (prawdopodobieństwo pojawienia się raz na sto lat) oraz 5 % (prawdopodobieństwo pojawienia się raz na dwadzieścia lat).
- 3.24 Wyżej wymienione zasięgi podzielono na kategorie w zależności od występowania biernej ochrony przeciwpowodziowej:
- ◆ zasięgi bezpośredniego zagrożenia powodziowego – dla obszarów nieobwałowanych,
 - ◆ zasięgi potencjalnego zagrożenia powodziowego – dla obszarów obwałowanych
- 3.25 Ponadto wyznaczono na terenach zalanych wodą 1% zasięgi zalewów o głębokości poniżej 0,5 m – tzw. płytkie zalewy.
- 3.26 Mając na uwadze powyższe uwarunkowania powodziowe, przyjęto założenie że projektowana droga w rejonie rzeki zostanie zbudowana na wzmocnionym nasypie 1,7 m, który pełnić będzie rolę wału przeciwpowodziowego dla tych terenów.
- 3.27 Dotyczyć to będzie następujących odcinków:
- ◆ odcinek 1 (zachodni) dla wariantu 2,
 - ◆ odcinek 2 (wschodni) dla wariantu 1.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

- 3.28 Dołączone poniżej zdjęcia ilustrują charakter przestrzeni przeznaczonej na nową trasę drogi wojewódzkiej nr 635.



km 0+930 – korytarz w wariantie 1



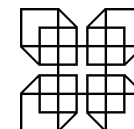
km 0+980 – korytarz w wariantie 2



km 5+820 – rejon projektowanego ronda w wariancie 1



km 5+670 – rejon projektowanego ronda w wariancie 2



4 Elektroenergetyka

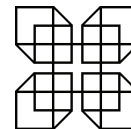
4.1 Kolizje z siecią elektroenergetyczną zestawiono w poniższych tabelach:

Tabela 4-1. Kolizje z siecią elektroenergetyczną – wariant 1

| Rodzaj urządzenia i usytuowanie kolizji | Lokalizacja kolizji (pikietaż) | Zasada rozwiązania kolizji | Koszt (zł) |
|--|--------------------------------|---|------------|
| Linia napowietrzna 15 kV o kierunku st. nr.378 – st. nr.165 poprzeczna | 0+450 | Przebudowa na linię kablową L=300 m | 66 600 |
| Linia napowietrzna 110 kV o kierunku Radzymin – Wołomin poprzeczna | 2+300 | Przebudowa linii na odcinku trzech przęseł z wykonaniem obostrzeni 3° L=450 m | 148 500 |
| Linia napowietrzna 15 kV o kierunku st. nr.011 – st. nr.069 poprzeczna | 4+300 | Przebudowa na linię kablową L=300 m | 66 000 |

Tabela 4-2. Kolizje z siecią elektroenergetyczną – wariant 2

| Rodzaj urządzenia i usytuowanie kolizji | Lokalizacja kolizji (pikietaż) | Zasada rozwiązania kolizji | Koszt (zł) |
|--|--------------------------------|---|------------|
| Linia napowietrzna 15 kV o kierunku st. nr.378 – st. nr.165 poprzeczna | 0+350 | Przebudowa na linię kablową L=300 m | 66 600 |
| Linia napowietrzna 110 kV o kierunku Radzymin – Wołomin poprzeczna | 2+450 | Przebudowa linii na odcinku trzech przęseł z wykonaniem obostrzeni 3° L=450 m | 148 500 |
| Linia napowietrzna 15 kV o kierunku st. nr.011 – st. nr.069 poprzeczna | 4+300 | Przebudowa na linię kablową L=300 m | 66 000 |

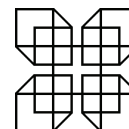


5 Oświetlenie

5.1 Sieć oświetleniową przewiduje się jako linię kablową zasilaną z dwóch przewidywanych szaf oświetleniowych zasilanych z istniejącej sieci niskiego napięcia, która zasilana jest z istniejących stacji transformatorowych.

Tabela 5-1. Szacunkowe koszty oświetlenia trasy w tys. zł

| Etap | Wariant 1 | | Wariant 2 | |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Odcinek 1 | Odcinek 2 | Odcinek 1 | Odcinek 2 |
| jednojezdniowa | 1 120,0 | 560,0 | 560,0 | 700,0 |
| dwujezdniowa | 2 280,0 | 1 510,0 | 2 530,0 | 1 290,0 |

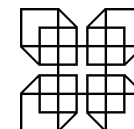


6 Gazownictwo

UWARUNKOWANIA W BUDOWIE DROGI NR 635 KLASY G WYWOŁANE PRZEZ ISTNIEJĄCY GAZOCIĄG

- 6.1 Trasa projektowanej drogi krzyżuje się w miejscowości Czarna z przesyłowym gazociągiem DN-700 wysokiego ciśnienia 6,3 MPa relacji tłoczni Hołowczyce – tłoczni Rembelszczyzna.
- 6.2 Gazociąg ten jest ważnym elementem sieci krajowej i przy budowie drogi powinny być spełnione następujące warunki:
- ◆ Kąt skrzyżowania gazociągu z drogą nie powinien być mniejszy niż 60°.
 - ◆ Odległość pionowa mierzona od zewnętrznej powierzchni rury ochronnej do powierzchni jezdni powinna wynosić nie mniej niż 1,5 m.

| Rodzaj urządzenie i usytuowanie kolizji | Lokalizacja kolizji (pikietaż) | Zasada rozwiązania kolizji | Koszt kolizji (zł) |
|--|--------------------------------|--|--------------------|
| Gazociąg wysokiego ciśnienia DN 700 PN6,3 MPa relacji tłoczni Hołowczyce – tłoczni Rembelszczyzna kolizja poprzeczna gazociągu DN700 z projektowaną drogą nr 635 | 5+500 i 5+730 | - zbadanie stanu izolacji na istniejącym gazociągu w miejscu kolizji i ewentualnie jej uzupełnienie - zabezpieczenie istniejącego gazociągu DN700 rurą ochronną DN900 na długości ca. 2x50 - odległość pozioma końca rury ochronnej gazociągu od zewnętrznej krawędzi jezdni – 25 m. | 700 000 |



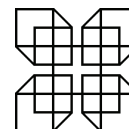
7 Zasady odwodnienia drogi

OPIS KONCEPCJI ODWODNIENIA TRASY

- 7.1 Projektowana trasa jest to droga wojewódzka klasy G. Przekrój poprzeczny trasy projektowany jest dwuetapowo. Etap I – droga jednojezdniowa o szerokości 7,0 m. Etap II – kierunek – droga dwujezdniowa o szerokości po 7,0 m każda. Szerokość w liniach rozgraniczających wynosi 47,0 m.
- 7.2 Generalnie odwodnienie drogi przewiduje się w I etapie za pomocą jednostronnych rowów otwartych usytuowanych po zachodniej stronie projektowanej jezdni.
- 7.3 W II etapie odwodnienie przewidywane jest za pomocą dwustronnych rowów otwartych usytuowanych po wschodniej i zachodniej stronie projektowanych jezdni.
- 7.4 Na łukach poziomych w obszarach zabudowanych, na skrzyżowaniach z innymi drogami i przeszkodami oraz tam gdzie warunki lokalne będą tego wymagały, przewiduje się odwodnienie za pomocą krytych kanałów deszczowych. Odbiornikiem wody deszczowej z odwodnienia trasy będzie rzeka Czarna oraz grunt w miejscach gdzie nie ma w pobliżu odbiornika powierzchniowego.
- 7.5 Przyjęto generalną zasadę retencjonowania wód z trasy w projektowanych zbiornikach retencyjnych dla spłaszczenia fali odpływu deszczu do odbiornika w czasie deszczu nawalnego. Dla odcinków trasy, gdzie brak jest odbiornika powierzchniowego, wody z jezdni i poboczy projektowanej trasy proponuje się odprowadzić do stawów retencyjno-infiltracyjnych, gdzie częściowo wsiąkną w grunt a częściowo odparują.
- 7.6 Projektowane zbiorniki retencyjne poza funkcją spłaszczenia fali odpływu wód z deszczu nawalnego pełnić będą rolę buforu (zabezpieczenia) dla substancji niebezpiecznych w sytuacjach awaryjnych np. w przypadku katastrof samochodów – cystern przewożących paliwa lub inne substancje szkodliwe dla środowiska naturalnego.

ZASADY OCHRONY ODBIORNIKÓW WÓD DESZCZOWYCH

- 7.7 Wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24.07.2006 r. (Dz.U. Nr 137 poz. 984 z dn. 31.07.2006 r.) w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, wody opadowe odprowadzane z dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych klasy G w ilości jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l/sek./ha powierzchni szczelnej powinny być oczyszczane w takim stopniu, aby wprowadzone do wód lub do ziemi nie zawierały substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych, oraz 15 mg/l węglowodanów ropopochodnych. Zatem wszystkie drobne deszcze o natężeniu do 15 l/sek./ha powierzchni szczelnej powinny podlegać oczyszczaniu.
- 7.8 Pozostała część deszczu po przekroczeniu korony przelewu odpłynie do zbiornika retencyjnego.
- 7.9 Wg szeregu badań zanieczyszczeń w ściekach deszczowych prowadzonych między innymi na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, stężenia substancji ropopochodnych w ściekach deszczowych z dróg, stężenia węglowodanów ropopochodnych były mniejsze niż wartość dopuszczalna 15 mg/l a stężenie zawiesiny w wielu badanych przypadkach nie przekraczały wartości dopuszczalnej 100 mg/l. Do podczyszczenia ścieków deszczowych z projektowanej trasy nie przewiduje się zatem stosowania separatorów koalesencyjnych dla usunięcia związków ropopochodnych. Projektuje się budowę zbiorników sedymentacyjno-



retencyjnych dla podczyszczenia i zretencjonowania ścieków deszczowych. W zbiornikach sedymentacyjno-retencyjnych następować będzie oczyszczanie spływów deszczowych poprzez współdziałanie takich procesów fizycznych jak sedymentacja, filtracja oraz biochemiczny (tlenowy lub beztlenowy) rozkład substancji rozpuszczalnych zachodzących w środowisku wodnym stawów. Konserwacja stawów powinna polegać na co najmniej dwukrotnym w ciągu roku wykaszaniu powierzchni trawiastych, usuwaniu osadów z zatoki sedymentacyjnej oraz pielęgnacji roślinności w stawach.

PRZYJĘTA KONCEPCJA ODWODNIENIA POSZCZEGÓLNYCH ODCINKÓW TRASY

Wariant 1

7.10 Część zachodnia trasy – odcinek 1

- ◆ Odcinek od km 0+000 do km 0+700. Odwodnienie w I etapie jednostronnym rowem otwartym. W II etapie dwustronnymi rowami otwartymi z odprowadzeniem wody do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego Nr 1 zlokalizowanego w km 0+300 trasy. Odprowadzenie wody ze zbiornika do gruntu.
- ◆ Odcinek od km 0+700 do km 2+900. Odwodnienie w I etapie jednostronnym rowem otwartym. W II etapie – rowami dwustronnymi z odprowadzeniem wody do zbiornika retencyjnego Nr 2 zlokalizowanego w km 1+000 trasy. Odprowadzenie wody ze zbiornika do rzeki Czarnej.

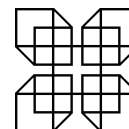
7.11 Część wschodnia trasy – odcinek 2

- ◆ Odcinek od km 3+700 do km 5+100. Odwodnienie w I etapie jednostronnym rowem otwartym a w etapie II – rowami dwustronnymi z odprowadzeniem wody do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego Nr 3, zlokalizowanego w km 3+700 trasy. Odprowadzenie wody ze zbiornika do gruntu.
- ◆ Odcinek od km 5+100 do km 5+900. Odwodnienie w I etapie rowem jednostronnym, w etapie II – rowem dwustronnym z odprowadzeniem wody do zbiornika retencyjnego Nr 4, zlokalizowanego w km 5+800. Odprowadzenie wody ze zbiornika do rzeki Czarnej.

Wariant 2

7.12 Część zachodnia trasy – odcinek 2

- ◆ Odcinek od km 0+000 do km 0+650. Odwodnienie w I etapie jednostronnym rowem otwartym. W etapie II – odwodnienie rowami dwustronnymi. Odprowadzenie wody deszczowej do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego Nr 1, zlokalizowanego w km 0+250 trasy. Odprowadzenie wody ze zbiornika do gruntu.
- ◆ Odcinek od km 0+650 do km 1+500. Odwodnienie w I etapie rowami jednostronnymi a w etapie II – odwodnienie rowami dwustronnymi. Odprowadzenie wody do zbiornika retencyjnego Nr 2, zlokalizowanego w km 0+700 trasy. Zrzut wody ze zbiornika do rzeki Czarnej.
- ◆ Odcinek od km 1+500 do km 3+050. Odwodnienie w I etapie rowami jednostronnymi a w etapie II – odwodnienie rowami dwustronnymi. Odprowadzenie wody do zbiornika retencyjnego Nr 3, zlokalizowanego w km 1+650 trasy. Zrzut wody ze zbiornika do rzeki Czarnej.



7.13 Część wschodnia trasy

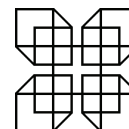
- ◆ Odcinek od km 3+850 do km 5+670. Odwodnienie w I etapie rowami jednostronnymi a w etapie II – odwodnienie rowami dwustronnymi. Odprowadzenie wody deszczowej do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego Nr 4, zlokalizowanego w km 3+850 trasy. Zrzut wody ze zbiornika do gruntu.

SZACUNKOWE KOSZTY ODWODNIENIA

7.14 Szacunkowe koszty odwodnienia przedstawia poniższa tabela.

Tabela 7-1. Koszty odwodnienie projektowanej drogi wojewódzkiej nr 635

| Lp. | Wyszczególnienie | WARIANT 1 | | | | WARIANT 2 | | | |
|----------|---|---------------------------------|------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|------------------|
| | | Etap I | | Etap II | | Etap I | | Etap II | |
| | | Długość (m) Q m ³ | Koszt w mln. zł. | Długość (m) Q m ³ | Koszt w mln. zł. | Długość (m) Q m ³ | Koszt w mln. zł. | Długość (m) Q m ³ | Koszt w mln. zł. |
| 1 | Rowy otwarte szer.dna 0,5m H=0,5m. Skarpy 1:2 | 5,1 km | 2,04 | 10,2 km | 4,08 | 4,9 km | 1,96 | 9,8 km | 3,92 |
| 2 | Rurociągi kryte i przepusty | 0,4 km | 0,8 | 0,6 km | 1,2 | 0,4 km | 0,8 | 0,6 km | 1,2 |
| 3 | Zbiorniki retencyjne (pojemność) | 2925m ³ | 1,46 | 3820m ³ | 1,92 | 2770m ³ | 1,39 | 3620m ³ | 1,81 |
| Razem | | | 4,30 | | 7,20 | | 4,15 | | 6,93 |
| Przyjęto | | | 4,30 | | 7,20 | | 4,2 | | 7,0 |



8 Koszty realizacji

- 8.1 Dla porównania wariantów oszacowano koszty realizacji uwzględniające poziom cen z I kwartału 2008 roku. oraz średnią cenę 50 zł/m² wykupu gruntów. Ponieważ oba odcinki tras (1 i 2) są rozdzielone węzłem „Wołomin”(decyzja środowiskowa na ukończeniu) mogą być realizowane w różnych etapach.
- 8.2 Koszty wyznaczono osobno w podziale na odcinki (1 i 2), warianty przebiegu (1 i 2) i warianty przekroju normalnego (jednojezdniowy i dwujezdniowy) uzyskując osiem kosztów.

Tabela 8-1. Zestawienie szacunkowych kosztów zadania inwestycyjnego DW 635

| Rodzaj trasy | Wariant 1 | | | Wariant 2 | | |
|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Odcinek 1 | Odcinek 2 | Razem | Odcinek 1 | Odcinek 2 | Razem |
| | w mln. zł | w mln. zł | w mln. zł | w mln. zł | w mln. zł | w mln. zł |
| Jednojezdniowa | 29,64 | 22,12 | 51,76 | 39,68 | 31,42 | 71,10 |
| <i>mln zł/km</i> | <i>10,19</i> | <i>10,43</i> | <i>10,29</i> | <i>13,01</i> | <i>13,49</i> | <i>13,22</i> |
| Dwujezdniowa | 42,72 | 34,23 | 76,95 | 54,97 | 37,47 | 92,44 |
| <i>mln zł/km</i> | <i>14,68</i> | <i>16,14</i> | <i>15,39</i> | <i>18,02</i> | <i>16,08</i> | <i>17,18</i> |

- 8.3 Można także realizować inne scenariusze np. w etapie tylko odcinek 2 jedno lub dwujezdniowy a w perspektywie odcinek 1 jako jednojezdniowy.

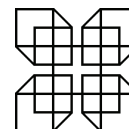


Tabela 8-2. Szacunkowe koszty zadania inwestycyjnego DW 635 – wariant jednojezdniowy

| Lp. | Rodzaj pracy | Wariant 1 | | | Wariant 2 | | |
|-------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | odcinek 1 | odcinek 2 | Razem | odcinek 1 | odcinek 2 | Razem |
| | | w tys. zł | w tys. zł | w tys. zł | w tys. zł | w tys. zł | w tys. zł |
| I. | STUDIA, DOKUMENTACJA, PRACE PRZYGOTOWAWCZE | 8793,0 | 8082,0 | 16875,0 | 8902,0 | 8815,0 | 17717,0 |
| 1. | Prace badawcze i sporządzenie dokumentacji | 990,0 | 990,0 | 1980,0 | 1415,0 | 1185,0 | 2600,0 |
| 1.1. | Prace studialne | 100,0 | 100,0 | 200,0 | 100,0 | 100,0 | 200,0 |
| 1.2. | Pomiary geodezyjne | 50,0 | 50,0 | 100,0 | 50,0 | 50,0 | 100,0 |
| 1.3. | Inwentaryzacja istniejących obiektów | 10,0 | 10,0 | 20,0 | 5,0 | 5,0 | 10,0 |
| 1.4. | Dokumentacja geologiczna, hydrogeologiczna | 30,0 | 30,0 | 60,0 | 60,0 | 30,0 | 90,0 |
| 1.5. | Dokumentacja inwestycji | 800,0 | 800,0 | 1600,0 | 1200,0 | 1000,0 | 2200,0 |
| 2. | Przyjęcie i przygotowanie terenu | 7803,0 | 7092,0 | 14895,0 | 7487,0 | 7630,0 | 15117,0 |
| 2.1. | Dokumentacja prawno-wyłączeniowa | 113,0 | 112,0 | 225,0 | 111,0 | 110,0 | 221,0 |
| 2.2. | Wykup terenu | 6250,0 | 6025,0 | 12275,0 | 6750,0 | 6650,0 | 13400,0 |
| 2.3. | Wykup obiektów i odszkodowania | 500,0 | 50,0 | 550,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2.4. | Opłaty za zajęcie gruntów rolnych i leśnych | 940,0 | 905,0 | 1845,0 | 626,0 | 870,0 | 1496,0 |
| II | PRACE ZASADNICZE | 19034,7 | 12583,6 | 31618,3 | 28288,1 | 20712,0 | 49000,1 |
| 1. | Roboty przygotowawcze | 511,2 | 310,1 | 821,3 | 513,0 | 1077,1 | 1590,1 |
| 1.1. | Odtworzenie trasy | 2,9 | 2,4 | 5,3 | 3,4 | 2,6 | 6,0 |
| 1.2. | Przygotowanie terenu pod budowę (wycinki, odhumusowanie) | 293,8 | 241,7 | 535,5 | 295,0 | 308,5 | 603,5 |
| 1.3. | Przełożenie urządzeń obcych | 214,5 | 66,0 | 280,5 | 214,5 | 766,0 | 980,5 |
| 2. | Roboty drogowe | 15293,5 | 10189,5 | 25483,0 | 20847,1 | 16510,9 | 37358,0 |
| 2.1. | Roboty ziemne | 1529,0 | 853,0 | 2382,0 | 8531,8 | 6840,2 | 15372,0 |
| 2.2. | Odwodnienie | 2400,0 | 1900,0 | 4300,0 | 2400,0 | 1800,0 | 4200,0 |
| 2.3. | Nawierzchnie i podbudowy | 9448,0 | 6537,0 | 15985,0 | 8531,8 | 6840,2 | 15372,0 |
| 2.4. | Roboty wykończeniowe | 301,5 | 229,5 | 531,0 | 328,5 | 220,5 | 549,0 |
| 2.5. | Urządzenia bezpieczeństwa ruchu | 495,0 | 110,0 | 605,0 | 495,0 | 110,0 | 605,0 |
| 2.6. | Oświetlenie (węzły) | 1120,0 | 560,0 | 1400,0 | 560,0 | 700,0 | 1260,0 |
| 3. | Roboty inżynierskie | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3000,0 | 0,0 | 3000,0 |
| 3.1. | Obiekty mostowe (mosty, wiadukty, itp.) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3000,0 | 0,0 | 3000,0 |
| 3.2. | Ściany oporowe | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 4. | Obiekty i urządzenia służące ochronie środowiska | 3230,0 | 2084,0 | 5314,0 | 3928,0 | 3124,0 | 7052,0 |
| 4.1. | Ekrany akustyczne | 2215,0 | 1342,0 | 3557,0 | 2864,0 | 2312,0 | 5176,0 |
| 4.2. | Pasy zieleni | 1015,0 | 742,0 | 1757,0 | 1064,0 | 812,0 | 1876,0 |
| III. | OBIEKTY INŻYNIERSKIE | 250,0 | 250,0 | 500,0 | 300,0 | 250,0 | 550,0 |
| 1. | Obiekty tymczasowe obciążające inwestora wraz z kosztem ich likwidacji | | | 0,0 | | | 0,0 |
| 1.1. | Organizacja ruchu na czas budowy | 50,0 | 50,0 | 100,0 | 50,0 | 50,0 | 100,0 |
| 1.2. | Urządzenia zaplecza zamawiającego | 200,0 | 200,0 | 400,0 | 250,0 | 200,0 | 450,0 |
| IV. | NADZÓR I OBSŁUGA INWESTORSKA | 150,0 | 150,0 | 300,0 | 300,0 | 150,0 | 450,0 |
| 4.1. | Nadzór inwestorski własny | 100,0 | 100,0 | 200,0 | 200,0 | 100,0 | 300,0 |
| 4.2. | Nadzór inwestorski zlecony | 50,0 | 50,0 | 100,0 | 100,0 | 50,0 | 150,0 |
| | RAZEM | 28227,7 | 21065,6 | 49293,3 | 37790,1 | 29927,0 | 67717,1 |
| V. | REZERWA NA ROBOTY NIEPRZEWIDZIANE 5% | 1411,4 | 1053,3 | 2464,7 | 1889,5 | 1496,4 | 3385,9 |
| | KOSZT OGÓŁEM | 29639,1 | 22118,9 | 51757,9 | 39679,6 | 31423,4 | 71102,9 |
| | KOSZT w mln/km | 10,19 | 10,43 | 10,29 | 13,01 | 13,49 | 13,22 |

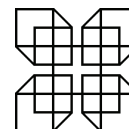
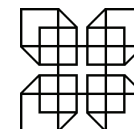


Tabela 8-3. Szacunkowe koszty zadania inwestycyjnego DW 635 – wariant dwujezdniowy

| Lp. | Rodzaj pracy | Wariant 1 | | | Wariant 2 | | |
|-------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | Odcinek 1 | Odcinek 2 | Razem | Odcinek 1 | Odcinek 2 | Razem |
| | | w tys. zł | w tys. zł | w tys. zł | w tys. zł | w tys. zł | w tys. zł |
| I. | STUDIA, DOKUMENTACJA, PRACE PRZYGOTOWAWCZE | 10943,0 | 10152,0 | 21095,0 | 11401,0 | 10845,0 | 22246,0 |
| 1. | Prace badawcze i sporządzenie dokumentacji | 1190,0 | 1190,0 | 2380,0 | 1615,0 | 1185,0 | 2800,0 |
| 1.1. | Prace studialne | 100,0 | 100,0 | 200,0 | 100,0 | 100,0 | 200,0 |
| 1.2. | Pomiary geodezyjne | 50,0 | 50,0 | 100,0 | 50,0 | 50,0 | 100,0 |
| 1.3. | Inwentaryzacja istniejących obiektów | 10,0 | 10,0 | 20,0 | 5,0 | 5,0 | 10,0 |
| 1.4. | Dokumentacja geologiczna, hydrogeologiczna | 30,0 | 30,0 | 60,0 | 60,0 | 30,0 | 90,0 |
| 1.5. | Dokumentacja inwestycji | 1000,0 | 1000,0 | 2000,0 | 1400,0 | 1000,0 | 2400,0 |
| 2. | Przyjęcie i przygotowanie terenu | 9753,0 | 8962,0 | 18715,0 | 9786,0 | 9660,0 | 19446,0 |
| 2.1. | Dokumentacja prawno-wywłaszczeniowa | 113,0 | 112,0 | 225,0 | 111,0 | 110,0 | 221,0 |
| 2.2. | Wykup terenu | 7950,0 | 7650,0 | 15600,0 | 8550,0 | 8450,0 | 17000,0 |
| 2.3. | Wykup obiektów i odszkodowania | 500,0 | 50,0 | 550,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2.4. | Opłaty za zajęcie gruntów rolnych i leśnych | 1190,0 | 1150,0 | 2340,0 | 1125,0 | 1100,0 | 2225,0 |
| II | PRACE ZASADNICZE | 29342,0 | 22045,2 | 51387,2 | 40348,4 | 24444,2 | 64792,6 |
| 1. | Roboty przygotowawcze | 552,8 | 363,8 | 916,6 | 570,8 | 1111,4 | 1682,1 |
| 1.1. | Odtworzenie trasy | 3,3 | 2,4 | 5,7 | 3,4 | 2,6 | 6,0 |
| 1.2. | Przygotowanie terenu pod budowę (wycinki, odhumusowanie) | 335,0 | 295,5 | 630,5 | 352,8 | 342,8 | 695,6 |
| 1.3. | Przełożenie urządzeń obcych | 214,5 | 66,0 | 280,5 | 214,5 | 766,0 | 980,5 |
| 2. | Roboty drogowe | 26574,2 | 19597,4 | 46171,6 | 29849,7 | 20208,8 | 50058,5 |
| 2.1. | Roboty ziemne | 2030,6 | 1313,4 | 3344,0 | 5460,4 | 2351,0 | 7811,4 |
| 2.2. | Odwodnienie | 4000,0 | 3200,0 | 7200,0 | 4000,0 | 3000,0 | 7000,0 |
| 2.3. | Nawierzchnie i podbudowy | 15345,6 | 11705,0 | 27050,6 | 14757,3 | 11521,8 | 26279,1 |
| 2.4. | Roboty wykończeniowe | 301,5 | 229,5 | 531,0 | 328,5 | 220,5 | 549,0 |
| 2.5. | Urządzenia bezpieczeństwa ruchu | 2616,5 | 1639,5 | 4256,0 | 2773,5 | 1825,5 | 4599,0 |
| 2.6. | Oświetlenie (węzły) | 2280,0 | 1510,0 | 3790,0 | 2530,0 | 1290,0 | 3820,0 |
| 3. | Roboty inżynierskie | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6000,0 | 0,0 | 6000,0 |
| 3.1. | Obiekty mostowe (mosty, wiadukty, itp.) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6000,0 | 0,0 | 6000,0 |
| 3.2. | Ściany oporowe | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 4. | Obiekty i urządzenia służące ochronie środowiska | 2215,0 | 2084,0 | 4299,0 | 3928,0 | 3124,0 | 7052,0 |
| 4.1. | Ekrany akustyczne | 1200,0 | 1342,0 | 2542,0 | 2864,0 | 2312,0 | 5176,0 |
| 4.2. | Pasy zieleni | 1015,0 | 742,0 | 1757,0 | 1064,0 | 812,0 | 1876,0 |
| III. | OBIEKTY INŻYNIERSKIE | 250,0 | 250,0 | 500,0 | 300,0 | 250,0 | 550,0 |
| 1. | Obiekty tymczasowe obciążające inwestora wraz z kosztem ich likwidacji | | | 0,0 | | | 0,0 |
| 1.1. | Organizacja ruchu na czas budowy | 50,0 | 50,0 | 100,0 | 50,0 | 50,0 | 100,0 |
| 1.2. | Urządzenia zaplecza zamawiającego | 200,0 | 200,0 | 400,0 | 250,0 | 200,0 | 450,0 |
| IV. | NADZÓR I OBSŁUGA INWESTORSKA | 150,0 | 150,0 | 300,0 | 300,0 | 150,0 | 450,0 |
| 4.1. | Nadzór inwestorski własny | 100,0 | 100,0 | 200,0 | 200,0 | 100,0 | 300,0 |
| 4.2. | Nadzór inwestorski zlecony | 50,0 | 50,0 | 100,0 | 100,0 | 50,0 | 150,0 |
| | RAZEM | 40685,0 | 32597,2 | 73282,2 | 52349,4 | 35689,2 | 88038,6 |
| V. | REZERWA NA ROBOTY NIEPRZEWIDZIANE 5% | 2034,2 | 1629,9 | 3664,1 | 2617,5 | 1784,5 | 4401,9 |
| | KOSZT OGÓŁEM | 42719,2 | 34227,1 | 76946,3 | 54966,9 | 37473,6 | 92440,5 |
| | KOSZT w mln/km | 14,68 | 16,14 | 15,39 | 18,02 | 16,08 | 17,18 |



9 Analiza środowiskowa

WSTĘPNA INWENTARYZACJA PRZYRODNICZA

Przedmiot i zasięg opracowania

- 9.1 Przedmiotem opracowania była wstępna inwentaryzacja środowiska przyrodniczego, ze szczególnym uwzględnieniem chronionych siedlisk przyrodniczych na obszarze doliny Czarnej i terenów przyległych w obrębie obu wariantów projektowanej drogi nr 635, Głównym celem było sformułowanie oceny porównawczej obu wariantów w zakresie oddziaływania na chronione siedliska przyrodnicze oraz określenie stosownych zabezpieczeń łagodzących negatywny wpływ inwestycji na środowisko naturalne.

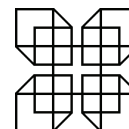
Siedliska przyrodnicze w świetle ustawodawstwa międzynarodowego i krajowego

- 9.2 Na terenie Unii Europejskiej w ramach ochrony różnorodności biologicznej tworzy się sieć Natura 2000. Jest to system obszarów wyznaczonych według jednolitych kryteriów w całej Wspólnocie, w celu zachowania ściśle określonych siedlisk przyrodniczych oraz gatunków fauny i flory, które zostały uznane za „ważne dla Europy”. Podstawę prawną dla tworzenia owej sieci tworzą – Dyrektywa o ochronie dziko żyjących ptaków, zwana Ptasią (79/409/EWG) i Dyrektywa o ochronie siedlisk przyrodniczych oraz dziko żyjącej fauny i flory, zwana Siedliskową (92/43/EWG). Polska jako członek Unii Europejskiej zobowiązała się do utworzenia na swoim terytorium sieci Natura 2000. Zasady jej tworzenia i funkcjonowania określa obowiązująca *Ustawa o ochronie przyrody* z 16.04. 2004 r. (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 880) z późniejszymi zmianami. Siedliska i gatunki, które powinny być chronione w ramach obszarów Natura 2000 oraz kryteria wyznaczania tych ostatnich określa *Rozporządzenie Ministra Środowiska z 16 maja 2005 w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000*.
- 9.3 Polskie ustawodawstwo określa zatem na podstawie jakich kryteriów, dla jakich siedlisk przyrodniczych i gatunków wyznacza się obszary Natura 2000 oraz jak należy postępować z tą nową formą ochrony przyrody. Generalizacja zasady prowadzenia działalności w taki sposób aby nie pogorszyć stanu siedlisk i populacji poszczególnych gatunków zgodnie z *Ustawą o ochronie przyrody* odnosi się wyłącznie do obszarów Natura 2000.
- 9.4 Poza istniejącymi i planowanymi Obszarami Natura 2000 obowiązuje tzw. „zasada ostrożności”. Powstałe w wyniku realizacji inwestycji szkody w gatunkach i siedliskach chronionych podlegają przepisom Dyrektywy Odpowiedzialnościowej w sprawie odpowiedzialności zapobieganie i naprawie szkód w środowisku 2004/35/UE oraz *Ustawie o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie* z 13 kwietnia 2007.

Ogólna charakterystyka szaty roślinnej

Krajobraz dolin nizinnych rzek

- 9.5 W chwili obecnej centralna część obszaru tworzy krajobraz typowy dla dolin uregulowanych rzek nizinnych. W dawnym tarasie zalewowym dominują użytki zielone. Część łąk i pastwisk nadal pozostaje w użytkowaniu łąkowo-pasterskim.



Jednak o stopniowym regresie gospodarki rolnej na tym terenie świadczą zaawansowane w wielu miejscach procesy sukcesyjne. W miejscu łąk pojawiają się zarośla wierzb szerokolistnych *Salicetum pentandro-cinereae* oraz zadrzewienia brzoźowe i olszowe. Te ostatnie, w wielu przypadkach, zwłaszcza w obrębie niekonserwowanych rowów melioracyjnych stanowią juwenilne (młodociane) postacie łągów olszowo-jesionowych *Fraxino-Alnetum*. Uzupełniającymi elementami krajobrazu tarasu zalewowego są: szuwały wielkoturzycowe ze związku *Magnocaricion*, zwłaszcza – mozgi trzciniowej *Phalaridetum arundinaceae*, turzycy błotnej *Caricetum acutiformis* i turzycy zaostrej *Caricetum gracilis*; ziołorośla ze związku *Filipendulion ulmariae* oraz nieliczna roślinność wodna z klasy *Potametea* i szuwały właściwe ze związku *Phragmition*, porastająca zbiorniki wodne i ich obrzeża.

Krajobraz leśny

- 9.6 Związany jest z tarasem nadzalewowym oraz terenami wysoczyznowymi. Występuje tu kilka większych kompleksów leśnych: w zachodniej części w okolicy Pólka, który przecina droga krajowa nr 8; w północnej części między miejscowościami Pólka - Nadma i Nowy Janków - Czarna oraz na południu w okolicy miejscowości Zastruże. Dominują tu głównie bory i bory mieszane ze związku *Dicrano-Pinion* zróżnicowane pod względem struktury, faz rozwojowych i form degeneracji.

Krajobraz terenów zurbanizowanych i silnie przekształconych

- 9.7 Obejmuje on pola i tereny zurbanizowane oraz zajęte pod drogową infrastrukturę komunikacyjną. Wysoka zawartość związków azotowych, jaka charakteryzuje gleby w obrębie osad i szlaków komunikacyjnych, warunkuje obecność nitrofilnej roślinności ruderalnej. Grunty rolne porastają zbiorowiska roślinne upraw okopowych i zbożowych z klasy *Stellarietea mediae*, natomiast osiedlom ludzkim i ciągom komunikacyjnym towarzyszy roślinność ruderalna z klasy *Artemisietea vulgaris*, m.in. zbiorowiska: serdecznika i mierznicy czarnej *Leonuro-Ballotetum nigrae*, łopianów i bylic *Arctio-Artemisietum vulgaris*, bylic i wrotycza *Artemisio-Tanacetetum vulgaris*, pyleńca pospolitego *Berteroetum incanae*, podagrycznika pospolitego i pokrzywy zwyczajnej *Urtico-Aegopodietum podagrariae* oraz zbiorowisko perzu właściwego i powoju polnego *Convolvulo arvensis-Agropyretum repentis*.

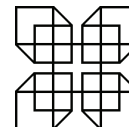
Zidentyfikowane siedliska przyrodnicze

- 9.8 Na badanym obszarze stwierdzono w chwili obecnej dwa typy siedlisk przyrodniczych:

♦ **3150 – Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion***

Podtyp 3150.2 – Starorzecza i drobne zbiorniki wodne

Ogólny opis siedliska przyrodniczego: na badanym obszarze są to niedużych rozmiarów, stałe zbiorniki o niewielkiej głębokości, w których poziom wody może ulegać w ciągu roku i na przestrzeni lat znacznym wahaniom. Tym bardziej są one bardzo wrażliwe na zmiany stosunków wodnych w otaczającym je terenie. W obrębie badanego terenu występują dwa typy starorzeczy. W okolicy miejscowości Pólko zlokalizowane są dwa tego typu zbiorniki mające kształt litery I i odwróconej litery L. Na północny-wschód od miejscowości Nadma znajduje się starorzecze mające postać wydłużonej rynny bocznej, będące fragmentem dawnego, przed melioracyjnego, koryta rzeki Czarnej. Na wschód od ul. Rzecznej w miejscowości Pólko zlokalizowany jest eutroficzny zbiornik o kształcie owalnym, silnie zarastający przez roślinność wynurzoną. Najprawdopodobniej ma on pochodzenia naturalne. Brzegi zbiorników



zdominowane są przez szuwały właściwe (wysokie) ze związku *Phragmition* zwłaszcza szuwały: pałki szerokolistnej *Typhetum latifoliae*, wąskolistnej *Typhetum angustifoliae*, trzcinowy *Phragmitetum australis* i manny mielec *Glycerietum maximae*, przechodzące w zewnętrzny pas zarośli, zadrzewień, łąk lub zbiorowisk z klasy *Bidentetea tripartiti*. Za waloryzujące siedliska przyrodnicze uważa się zbiorowiska ze związków *Potamion* i *Nymphaeion*. W obrębie zbiorników zidentyfikowano następujące fitocenozy:

- zespół moczarki kanadyjskiej *Elodeetum canadensis*, rogatka sztywnego *Ceratophylletum demersi*, rdestnicy połyskującej *Potametum lucenstis* reprezentujących związek *Potamion*;
- rdestnicy pływającej *Potametum natantis*, grążela żółtego i grzybieni białych *Nupharo-Nymphaeetum albae*, żabiścieku pływającego *Hydrocharitetum morsus-ranae* i rdestu ziemnowodnego *Polygonetum natantis* należących do związku *Nymphaeion*.

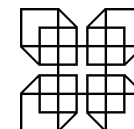
Należy podkreślić, że w chwili obecnej starorzeczy przy ul. Ceglana podlega dewastacji. Znaczna jego część zasypana została gruzem oraz odpadami komunalnymi (śmieciami). Proceder ten jest równoznaczny z łamaniem przepisów prawa krajowego i międzynarodowego i podlega przepisom prawa karnego.

◆ ***91E0 – Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe)**

Podtyp *91E0-3 Niżowy łąg olszowo-jesionowe *Fraxino-Alnetum*

Ogólny opis siedliska przyrodniczego: należy do bardzo wrażliwych, zwłaszcza na zmianę stosunków wodnych, ekosystemów leśnych zachowując przy tym niezwykłą zdolność do regeneracji. W warunkach naturalnych drzewostan na ogół jest zdominowany przez olszę czarną *Alnus glutinosa*, której czasami towarzyszy jesion *Fraxinus excelsior*. Dominacja lub współdominowanie tego ostatniego zdarza się bardzo rzadko. W domieszce pojawić się mogą klon zwyczajny *Acer platanoides* i jawor *Acer pseudoplatanus*. W warunkach naturalnych odnawianie się olszy i jesionu zachodzi na niewielkich powierzchniach i stymulowane jest obumarciem pojedynczych drzew bądź ich grup co sprzyja powstawaniu luk. Przy czym występuje tu prawidłowość polegająca na tym, że jesion odnawia się w dojrzałych płatach, w których występuje mozaika różnych faz rozwojowych lasu. Na badanym terenie w drzewostanie dominuje olsza czarna *Alnus glutinosa*, której towarzyszą: czeremcha zwyczajna *Padus avium* i sporadycznie jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*. Podszyt buduje głównie porzeczka czerwona *Ribes spicatum*, trzmielina zwyczajna *Euonymus europaeus*, dziki bez czarny *Sambucus nigra* oraz jeżyny *Rubus*. W różnym stopniu wykształconym runie największy udział mają: pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, chmiel zwyczajny *Humulus lupulus*, kuklik pospolity *Geum urbanum*, gwiazdnica gajowa *Stellaria nemorum*, prosownica rozpięchła *Milium effusum*, śledziennica skrętołista *Chrysosplenium alternifolium* i podagrycznik pospolity *Aegopodium podagraria*. W miejscach o znacznym zabagnieniu pojawiają się: knieć błotna *Caltha palustris*, jaskier rozłogowy *Ranunculus repens* oraz gatunki olsowe z klasy *Alnetea glutinosae* i szuwarowe ze związku *Magnocaricion*.

Znaczna część stwierdzonych płatów łągów *Fraxino-Alnetum* to regeneracyjne postacie, odtwarzające się na drodze sukcesji na fragmentach łąk, szuwarów turzycowych i ziołorośli, które zaprzestano użytkować. Ich oś centralną stanowią zarośnięte i zamulone rowy melioracyjne. Najlepiej wykształcone, z



dojrzałym drzewostanem łągi wykształciły się w okolicach miejscowości Pólko i Czarna.

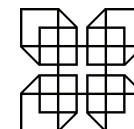
OCENA PROPONOWANYCH WARIANTÓW

Wariant 1

- 9.9 W przebiegu tego wariantu występują kolizje na styku inwestycji i ochrony przyrody, zwłaszcza chronionych siedlisk przyrodniczych w ramach Dyrektywy Siedliskowej. Planowana budowa odcinka drogi 635 spowoduje przecięcie na dwie części starorzecza (kod **3150**) w miejscowości Pólko powodując całkowite zniszczenie jego znacznego fragmentu przeznaczonego pod jezdnię. Budowa mostu w tym przypadku nie rozwiązuje problemu, ponieważ ocienienie znacznej jego powierzchni doprowadzi w krótkim czasie do zmian jakościowych i ilościowych w całym ekosystemie tego zbiornika. Kolejne dwie kolizje wystąpią w miejscu występowania łągów (kod ***91E0**): w okolicy Pólka (na wschód od ul. Rzecznej) i Czarnej. Szczególnie niepożądany pod względem przyrodniczym jest przebieg trasy w kierunku ul. W. Witosa w miejscowości Czarna. Oprócz fragmentacji kompleksu lasów łągowych nastąpi nieodwracalne zniszczenie wrażliwego na zmianę stosunków wodnych, które zapoczątkuje realizacja inwestycji, cennego pod względem przyrodniczym kompleksu przestrzennego różnych środowisk reprezentujących niemal pełną skalę wilgotnościową środowisk występujących w dolinie rzecznej. Tym samym nastąpi zubożenie różnorodności biologicznej na wszystkich poziomach organizacji: ekosystemowej, gatunkowej i genowej. W przypadku tego ostatniego poziomu będzie to efekt fragmentacji i izolacji lokalnych populacji organizmów, zwłaszcza zwierząt.

Wariant 2

- 9.10 Wariant omija w znacznej odległości starorzecza (kod **3150**) w miejscowości Pólko. Przebieg trasy w jej początkowym odcinku od drogi nr 8 wykorzystuje w znacznej części strefę dotychczasowego oddziaływania antropopresji na lokalną przyrodę, której źródłem jest wspomniana droga nr 8 oraz miejscowość Nadma. Szata roślinna wykazuje tu szereg form degeneracji związanych z szeroko rozumianą synantropizacją, wywołaną bliskim sąsiedztwem wspomnianych terenów zurbanizowanych i arterii komunikacyjnej. Wprawdzie w trakcie realizacji nastąpi likwidacja fragmentu lasu (boru mieszanego). Biorąc pod uwagę ewentualne straty przyrodnicze związane z zaburzeniami hydrologicznymi i zniszczeniem starorzecza w przypadku realizacji Wariantu 1, szkody w ekosystemie leśnym będące efektem realizacji Wariantu 2 wydają się do przyjęcia. Zwłaszcza, że fitocenozy boru mieszanego wykazują tu znaczny stopień zniekształceń, m.in. synantropizację i neofityzację.
- 9.11 Droga w Wariacie 2 w znacznie większym stopniu „oszczędza” łągi (kod ***91E0**) w okolicy Pólka, na wschód od ul. Rzecznej niż w Wariacie 1 i co godne szczególnego podkreślenia całkowicie omija w miejscowości Czarna cenny przyrodniczo kompleks przestrzenny łągów i towarzyszących im ekosystemów związanych z dolinami rzecznyymi.
- 9.12 Droga w Wariacie 2 w okolicy Nadma dwukrotnie przetnie rzekę Czarną. Ponieważ jest ona uregulowana i płynie w charakterze kanału budowa przepraw mostowych nie wpłynie w sposób istotny na środowisko i funkcjonowanie samej rzeki, jak i jej doliny wykazującej na tym odcinku znaczny stopień przesuszenia podłoża.



GOSPODAROWANIE ZIELENIA

9.13 Zieleń drogowa może być przydatna pełniąc wielorakie funkcje łagodząc skutki istnienia szlaków komunikacyjnych, stanowiąc dla nich jednocześnie „naturalną” obudowę ochronną. Pasy zieleni wskazane są szczególnie na odcinku zaznaczonym na mapie nazwą Ukaźne stanowiących naturalny bufor dla miejscowości Zastruże i Czarna oraz w okolicy miejscowości Nadma i Kozłówek. Jej wprowadzenie wpłynie w sposób istotny na: tłumienie hałasu, neutralizacji poziomego zanieczyszczeń powietrza, zapobieganiu tworzeniu się zasp śnieżnych oraz jako osłona przeciw olśnieniom:

- ◆ a) tłumienie hałasu

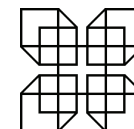
Zieleń wpływa na tłumienie hałasu zarówno w sposób bezpośredni jak i pośredni. Fale akustyczne rozchodzące się przez teren pokryty roślinnością są rozpraszane i pochłaniane. Najbardziej skuteczne w tłumieniu hałasu jest zieleń wysoka (średni poziom tłumienia dźwięków przez drzewa wynosi 0,2 do 0,4 dB/m). Najmniejszą zdolnością wykazuje w tym względzie roślinność trawiasta (ok. 0,02 dB/m). Na skuteczność tłumienia hałasu przez zieleń wysoką składa się wiele czynników, do których należą:

 - łączna powierzchnia liści (ze wzrostem powierzchni liści wzrasta efektywność tłumienia dźwięków)
 - gęstość zieleni (wraz ze wzrostem gęstości zieleni wzrasta efektywność tłumienia dźwięków)
 - gatunek drzewa - największą zdolność tłumienia mają: klony, lipy, wiązy
- ◆ b) zapobieganie tworzeniu się zasp śnieżnych

Zaspy śnieżne tworzą się w sąsiedztwie dużych otwartych powierzchni, z których zwiewany jest śnieg, zwłaszcza, gdy szlak komunikacyjny znajduje się w obniżeniu terenowym. W celu zapobieżeniu temu zjawisku wskazane jest założenie 2-3 pasów zadrzewień złożonych z jednego lub kilku rzędów drzew z obu stron obudowanych rzędami krzewów (pierwszy pas 10 - 20m od drogi).
- ◆ c) osłona przeciw olśnieniom

Zieleń posadzona w pasie przydrogowym jak i rozdzielającym jezdnię chroni przed olśnieniem. Zastłony przeciw olśnieniowe powinny być tworzone z gatunków krzewiastych i utrzymywane na wysokości powyżej 150 cm. Gatunki tworzące takie zastłony muszą być odporne na działanie spalin i soli. Należą do nich m.in.: róże, trzmielina, kalina, śliwa tarnina.
- ◆ d) neutralizacja zanieczyszczeń powietrza

Rośliny w pasie przydrogowym filtrują z powietrza m.in.: dwutlenek węgla, tlenki azotu, dwutlenek siarki i pyły. Pełnią tym samym rolę biofiltrów zanieczyszczeń gazowych w atmosferze. Drzewa i krzewy mogą wychwycić do 15-25% i oddalić nawet do 75% pyłów. Ponadto rośliny asymilują dwutlenek węgla i wydalają tlen, zatrzymują na swojej powierzchni kurz i pyłki innych roślin. Absorbowanie zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy mechaniczne zależy od gatunku i wielkości drzewa oraz struktury przestrzennej pasa izolacyjnego. Pasy zwartej zieleni o szerokości 10-15m. Może być powstrzymana znaczna część tych zanieczyszczeń. Średniej wielkości drzewo liściaste w jednym sezonie wegetacyjnym może wchłoniąć składniki toksyczne pochodzące ze spalania ok. 130 kg paliwa. Pasy zieleni pełnią również rolę filtracyjną. Zatrzymują i gromadzą pył na powierzchni liści i igieł, skąd są przez wodę deszczową spłukiwany jest do podłoża. Szacuje się, że zwarta dobrze funkcjonująca zieleń zmniejsza trzykrotnie stężenie pyłów zawieszonych w powietrzu.



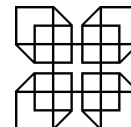
Przy planowaniu, tworzeniu i pielęgnacji należy mieć na uwadze:

- wprowadzenie obustronnych pasów zieleni izolacyjnej złożonej z drzew i krzewów liściastych, najlepiej w układzie wielowarstwowym. Wskazane jest aby były to gatunki rodzime. Niepożądane jest nasadzenie roślin obcych geograficznie. Pasy zieleni wskazane są szczególnie na odcinku zaznaczonym na mapie nazwą Ukaźne stanowiących naturalny bufor dla miejscowości Zastruże i Czarna oraz w okolicy miejscowości Nadma i Kozłówek
- najkorzystniejsze są pasy zieleni o szerokości powyżej 3 m; w przypadku braku możliwości nasadzenia drzew należy zastąpić je krzewami. Trzeba mieć na uwadze, że te ostatnie są o wiele skuteczniejsze niż trawniki
- środkowe, rozdzielcze pasmo zieleni, usytuowane dla ochrony przeciwołnieniowej powinno być obsadzone przede wszystkim krzewami odpornymi na działanie spalin i soli stosowanych jako odpowiedź na gołoledź. Warunkiem skuteczności tej ochrony jest jej optyczna ciągłość i wysokość powyżej 150 cm;
- sadzenie zieleni wysokiej na terenie dużych rond i skrzyżowań powinno ograniczać się wyłącznie do krzewów w formie grup lub żywopłotów oraz okrywowej zieleni krzewiastej o wysokości poniżej 1 m;
- w przypadku chodników towarzyszące im pasy zieleni niskiej powinny być odpowiednio szerokie, celem wprowadzenia skutecznej wielowarstwowej zieleni izolacyjnej.
- wprowadzenie obustronnych pasów zieleni izolacyjnej powinno preferować złożonej drzew i krzewów liściastych. Wskazane jest aby były do gatunki rodzime. Niepożądane jest nasadzenie roślin obcych geograficznie.

PROPONOWANE ZABEZPIECZENIA

9.14 Bez względu na to jakie rozwiązania inżyniersko-techniczne i środki „przyjazne” środowisku zastosujemy przy realizacji inwestycji, w tym przypadku drogowych, w każdym przypadku dojdzie do ingerencji w środowisko przyrodnicze. Nowa droga staje się nie tylko kolejną barierą na szlaku migracyjnym zwierząt, ale niesie ze sobą wzrost poziomu zanieczyszczeń gleby, wód i powietrza, zwiększa natężenie hałasu. Obowiązkiem jest zatem zastosowanie skutecznych zabezpieczeń minimalizujących negatywne oddziaływanie. W celu ograniczenia lub eliminacji tych niekorzystnych oddziaływań na środowisko powinny zostać **wprowadzone do projektu budowlanego** każdego wariantu trasy następujące rozwiązania techniczne:

- ◆ w trakcie realizacji inwestycji oszczędzanie w miarę możliwości jak największej liczby pojedynczych drzew, zadrzewień i zarośli;
- ◆ wykonanie programu odwodnienia trasy z zastosowaniem niezbędnych technologii chroniących środowisko, przy świadomości możliwego wpływu przyjętych rozwiązań na wody powierzchniowe i gruntowe; szczególną uwagę należy zwrócić na szczelną kanalizację z odprowadzeniem do zbiorników ekologicznych oraz na uszczelnienie geomembraną z systemem zastawek awaryjnych odcinających spływ ewentualnych zanieczyszczeń do odbiorników,
- ◆ budowa 2-3 przepustów pod drogą, zwłaszcza w miejscu jej krzyżowania się z ciekami, umożliwiających przejście dla drobnych ssaków i płazów; wymagane parametry: szerokość 1,5 m, wysokość 1 m; średnica \varnothing 1,5 m. Każdy przepust

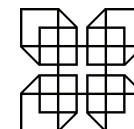


powinien mieć wybudowane kładki po obu stronach oraz siatki (płotki) naprowadzające.

- ◆ realizacja na łukach drogi rozwiązań stale minimalizujących czynnik „świetlny” wywołany przez przemieszczające się pojazdy kołowe.

WNIOSKI KOŃCOWE Z ANALIZY ŚRODOWISKOWEJ

- 9.15 Ze względów szeroko rozumianej ochrony przyrody, w tym siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektyw Siedliskowej, najbardziej korzystna wydaje się realizacja drogi w Wariancie 2. Wybór takiego przebiegu trasy pozwala zachować ciągłość przestrzenną siedlisk przyrodniczych w powiązaniu z innymi elementami środowiska oraz oszczędza fizycznie jak największą ich ogólną powierzchnię.
- 9.16 Rozważyć należy możliwość przyjęcia do realizacji wszystkich zaproponowanych rozwiązań łagodzących istnienie i funkcjonowanie w przyszłości drogi 635.

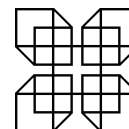


10 Dokumenty i opracowania niezbędne w dalszych fazach dokumentacji

I ETAP PROCEDURY UZYSKANIA DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA.

- 10.1 Analizowana droga jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, co wynika z art. 173 ust. 2 ustawy z dnia 3.10.2008 r.¹ oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z 9.11.2004 r.
- 10.2 Zgodnie z art. 71 i 72 ustawy z dnia 3.10.2008 r. dla analizowanej drogi wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- 10.3 Wg art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 3.10.2008 r. postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia.
- 10.4 Zgodnie z art. 75 ustawy z dnia 3.10.2008 r. organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie burmistrz Radzymina.
- 10.5 Zgodnie z art. 74 ustawy z dnia 3.10.2008 r. do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy dołączyć:
- ◆ kartę informacyjną przedsięwzięcia (w trzech egzemplarzach, wraz z jej zapisem w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych);
 - ◆ poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
 - ◆ wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
- 10.6 Zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 3.10.2008 r. karta informacyjną przedsięwzięcia jest dokument zawierający podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu, w szczególności dane o:
- ◆ rodzaju, skali i usytuowaniu przedsięwzięcia,
 - ◆ powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu nieruchomości szatą roślinną,
 - ◆ rodzaju technologii,
 - ◆ ewentualnych wariantach przedsięwzięcia,
 - ◆ przewidywanej ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii,
 - ◆ rozwiązaniach chroniących środowisko,

¹ USTAWA z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 z dnia 7 listopada 2008 r., poz. 1227)



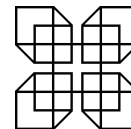
- ◆ rodzajach i przewidywanej ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko,
 - ◆ możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
 - ◆ obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia;
- 10.7 Po otrzymaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach burmistrz Radzymina stwierdzi w drodze postanowienia:
- ◆ obowiązek przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko (określając jednocześnie zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko) albo
 - ◆ nie stwierdzeniu potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (wówczas nie trzeba będzie sporządzać raportu o oddziaływaniu na środowisko).

DECYZJA O ZEZWOLENIU NA REALIZACJĘ DROGI

- 10.8 Zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z dnia 10 maja 2003 r.) znowelizowanymi ustawą z dnia 25 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2008 r.) Nr 154, poz. 958) – wejście w życie 10 września 2008 r, decyzję o zezwoleniu na realizację planowanej drogi wydaje Wojewoda na wniosek zarządcy drogi którym będzie Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie.
- 10.9 Zgodnie z Art. 11d. 1. wyż wym. Ustawy wniosek ten ma zawierać:
- ◆ mapę w skali co najmniej 1:5000,
 - ◆ analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi,
 - ◆ mapy zawierające projekty podziału nieruchomości,
 - ◆ określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu,
 - ◆ cztery egzemplarze projektu budowlanego z załącznikiem,
 - ◆ opinię dyrektora regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych w odniesieniu gruntów leśnych stanowiących własność Lasów Państwowych.
 - ◆ wymaga przepisami odrębnymi decyzje administracyjne (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach)
- 10.10 Szczegółowa zawartość załączników jest określona w powyższej Ustawie.

POZWOLENIE WODNOPRAWNE

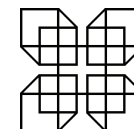
- 10.11 Zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. (Dz.U. Nr 239 z dnia 7 grudnia 2005 r.) Prawo wodne (tekst jednolity) niezbędne jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego zgodnie z postanowieniami Art.122 pkt.2.2. Pozwolenie wodnoprawne wydaje starosta.
- 10.12 Zgodnie z Art. 131 pkt.1. wyż wym. Ustawy wniosek o wydanie pozwolenia wodnoprawnego ma zawierać:
- ◆ operat wodnoprawny,



- ◆ decyzję o zezwoleniu na realizację planowanej drogi,²
- ◆ opis prowadzenia zamierzonej działalności sporządzony w języku nietechnicznym.

10.13 Operat wodnoprawny sporządza się w formie opisowej i graficznej. Art.132 wyż wym. Ustawy określa zawartość operatu wodnoprawnego.

². Zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z dnia 10 maja 2003 r.) znowelizowanymi ustawą z dnia 25 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2008 r.) Nr. 154, poz. 958) – wejście w życie 10 września 2008 r., decyzja o zezwoleniu na realizację planowanej drogi zastępuje decyzję o lokalizacji inwestycji oraz o warunkach zabudowy



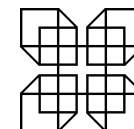
11 Podsumowanie i wnioski

PODSUMOWANIE

- 11.1 Studium wyznaczyło dwa warianty nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 635 klasy G na niezależnych odcinkach: odcinek 1 – na zachód od węzła z projektowaną trasą S-8 do istniejącej drogi nr 8 oraz odcinka 2 – na wschód od tego węzła do miejscowości Czarna.
- 11.2 Warianty te określają maksymalny zasięg terenu dla wielu alternatywnych wariantów, które mogą być analizowane w następnych fazach dokumentacji dla lepszego dostosowania do sytuacji zabudowy (np. inny przebieg niż ma odcinek 1 w wariantcie 1, pokazany na **rysunku 3**).
- 11.3 Zakres pasa do pomiaru dla mapy do celów projektowych wyznaczono jako obwiednię proponowanych wariantów (**rysunek 7**).
- 11.4 Wariant 1 wywołuje niewielkie wyburzenia (hala produkcyjna i budynek gospodarczy a i te mogą pozostać przy minimalnej zmianie przebiegu w koncepcji programowo-przestrzennej).
- 11.5 Szacunkowe koszty realizacji inwestycji uwzględniające różne kombinacje odcinków i wariantów i liczby jezdni wahają się od około 61,0 mln zł do około 9,00 mln zł (**tabela 8-1**).
- 11.6 Na odcinkach zalewowych trasę przewidziano na nasypach określonych na podstawie uwarunkowań ze studium wykonanego przez NEOKART SIS w roku 2006.
- 11.7 Analizy środowiska przyrodniczego określają uwarunkowania środowiskowe oraz wskazują jako korzystniejszy wariant 2 (rozdział 7).
- 11.8 Nadesłane opinie instytucji i samorządów wskazują jako korzystniejszy wariant 1.

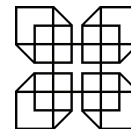
WNIOSKI

- 11.9 Przedstawione studium jest wyczerpującym materiałem do opracowania dalszych faz dokumentacji dla realizacji przedsięwzięcia.
- 11.10 Zakres niezbędnych analiz środowiskowych będzie zależał od Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.



12 Opinie

- 12.1 Warianty przebiegu trasy (wariant 1 i 2) zostały wysłane do następujących urzędów i instytucji z prośbą o zaopiniowanie:
1. Powiat Wołomiński
 2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
 3. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie,
 4. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego,
 5. Urząd Miasta i Gminy Radzymin,
 6. Urząd Miasta i Gminy Wołomin,
 7. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie,
 8. Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Warszawie, Nadleśnictwo Drewnica.
- 12.2 Otrzymane opinie zostały zamieszczone w opracowaniu (załącznik).
- 12.3 W dniu 19 listopada 2008 r. odbyło się spotkanie robocze u Zleceniodawcy dotyczące niniejszego opracowania, z którego protokół załączono.
9. Protokół ze spotkania w dniu 19.11.2008 r.



ZAŁĄCZNIK