



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

RDOŚ-14-WOOS-II-RK-6613-217/09

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
oddział w Warszawie
wpłynęło do rejestru pod Nr 14571/10
16.02.2010
Dnia

Warszawa, dnia 10 lutego 2010 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 90 ust 1, 7 i 8 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573, ze zm.), w związku z ponownym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzanym dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na fragmencie przejścia przez Wyszaków, od granicy miasta do drogi krajowej nr 8 (od km 244+190 do km 246+290) wraz z rozbiórkami obiektów budowlanych oraz przebudową istniejącej sieci uzbrojenia terenu, w tym urządzeń, których przebudowa wymaga wyjścia poza teren niezbędny dla obiektów budowlanych

uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określám następujące warunki:

I. Na etapie realizacji :

1. Na całej długości rozbudowywanej drogi (od km 244+190 do km 246+290) należy zastosować tzw. cichą nawierzchnię zapewniającą redukcję hałasu na poziomie nie mniejszym niż 3 dB
2. Zaplecze budowy należy zlokalizować w takiej odległości od zabudowy mieszkaniowej, która wykluczy wystąpienie ponadnormatywnego oddziaływania akustyczne wywołanego przez pracujący sprzęt ciężki.
3. W trakcie prac budowlanych stosować walce wibracyjne, których zasięg wpływów dynamicznych nie spowoduje niekorzystnych oddziaływań na budynki leżące najbliżej wykonywanej drogi – w szczególności mieszkalne i zabytkowe (baszta parkowa).
4. W celu ograniczenia pylenia do podbudowy drogi stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach.
5. Masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu.
6. W trakcie eksploatacji utrzymywać drogę w czystości.
7. Materiały sypkie transportowane na plac budowy w skrzyniach ładunkowych samochodów ciężarowych przykrywać plandekami.
8. Należy prowadzić selektywną zbiórkę odpadów nadających się do odzysku i przewidzianych do unieszkodliwienia. Odpady przechowywać w wydzielonych miejscach, następnie przekazywać podmiotom posiadającym uprawnienia do prowadzenia odzysku bądź unieszkodliwiania. Wytworzone odpady niebezpieczne należy gromadzić w szczelnych oznakowanych pojemnikach w wydzielonym miejscu w warunkach zabezpieczających przed dostępem osób postronnych.
9. Ziemię próchniczą pozyskaną z wykopów składować selektywnie, a następnie po zakończeniu budowy drogi wykorzystać do przywrócenia funkcjonalności przyrodniczej terenów przydrożnych. Pozostałe masy ziemne mogą być wykorzystane do wykonania nasypów. Nadmiary mas ziemnych powinny zostać wykorzystane do wbudowania w innym miejscu, przeznaczone do rekultywacji terenów niekorzystnie przekształconych bądź też odpowiednio

składowane. Miejsca składowania mas ziemnych nie mogą być zlokalizowane na obszarach chronionych Dolina Dolnego Bugu PLB 140001 i Ostoja Nadbużańska PLH 140011.

10. Teren budowy należy wyposażyć w środki do likwidacji zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi. W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć przekazując go podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia.
11. Na etapie wykonawstwa należy zapewnić pracownikom możliwość korzystania na terenie baz budowy z sanitariatów. Usuwaniem ścieków powinien zajmować się podmiot posiadający stosowne uprawnienia.
12. Wody opadowe i roztopowe odprowadzać do kanalizacji deszczowej. Systematycznie (przynajmniej 2 razy do roku) należy kontrolować stan studzienek rewizyjnych zlokalizowanych w jezdni i oczyszczać ich osadniki z nagromadzonych osadów.
13. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić zgodnie z projektem gospodarowania zielenią, poza sezonem lęgowym ptaków, czyli w okresie od początku września do końca lutego.
14. Prace w pobliżu drzew prowadzić ze szczególną ostrożnością tak by nie uszkodzić systemu korzeniowego. Miejsca składowania materiałów budowlanych lub urobku należy zlokalizować poza zasięgiem koron drzew. Drzewa przeznaczone do pozostawienia zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. poprzez osłony na pnie).
15. W zamian za wycięte drzewa wprowadzić nasadzenia zastępcze w stosunku co najmniej 1:2 (za każde wycięte drzewo lub krzew należy posadzić dwa nowe). Nasadzenia należy wkomponować w istniejącą szatę roślinną. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi zastosować gatunki rodzime o małej ekspansywności, odporne na zasolenie, suszę i zanieczyszczenia komunikacyjne. Należy unikać gatunków wydających owoce będące atrakcyjnym pokarmem dla ptaków.
16. W celu zminimalizowania utraty i przekształcenia ok. 1,47 ha terenu (w tym wycinki 266 drzew różnych gatunków i ok. 0,0175 ha krzewów i podrostu drzew) należy zawiesić na terenie parku miejskiego budki lęgowe dla dziuplaków (typy budek wg Sokołowskiego) w tym: 15 szt. Typu A1 (dla modraszki), 20 szt. Typu A2 (dla wróbla, mazurka i innych sikor), 20 szt. typu B (dla szpaka), 10 szt. Typu D (dla kawki) oraz dwie budki dla puszczyka. prace przeprowadzić pod nadzorem ornitologicznym.

II. Wymagania dodatkowe:

1. Realizacja przedsięwzięcia wymaga wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego i skuteczności ochrony przed hałasem zastosowanych rozwiązań. Analizę należy wykonać po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
2. Analiza porealizacyjna powinna określić rzeczywisty zasięg oddziaływania akustycznego drogi na przedmiotowym odcinku. Szczegółowe pomiary poziomów hałasu należy wykonać dla charakterystycznych punktów obliczeniowych z raportu o oddziaływaniu na środowisko o numerach: 5, 6, 10, 15 i 20.
3. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych możliwe będzie zastosowanie dodatkowych środków zabezpieczających w postaci indywidualnych zabezpieczeń akustycznych (np. okna wieloszybowe o podwyższonej izolacji akustycznej).
4. Jeżeli mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu nadal nie będą dotrzymane opracowana analiza porealizacyjna będzie stanowić podstawę do utworzenia na tym terenie obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

Wojewoda Mazowiecki wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z wnioskiem znak: WIŚ.II.SMS.7111-D/411/09 z dnia 21 października 2009 r. o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na fragmencie przejścia przez Wyszków, od granicy miasta do drogi krajowej nr 8 (od km 244+190 do km 246+290) wraz z rozbiórkami obiektów budowlanych oraz przebudową istniejącej sieci uzbrojenia terenu, w tym

urządzeń, których przebudowa wyjścia poza teren niezbędny dla obiektów budowlanych w związku z postępowaniem w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Do przedmiotowego wniosku załączono: kopię wniosku inwestora - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 30 września 2009 r.. o ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, kopię wniosku o wydanie pozwolenia na budowę z dnia 30 września 2009 r., kopie pisma z dnia 19 października uzupełniającego wniosek, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko sporządzony przez firmę ARCADIS Sp. z o.o. w czerwcu 2009 r., kopię decyzji nr GKiM 7625/29/06/07 z dnia 8 października 2007r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydaną przez Burmistrza Miasta i Gminy Wyszaków.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wystąpił do:

- 1) Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wyszkanie o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny wydał opinię sanitarną PPIS-ZNS-712/118/2009 z dnia 16 listopada 2009 r. zaopiniował pozytywnie w zakresie wymagań sanitarno- higienicznych przedmiotowe przedsięwzięcie przedstawiając swoje warunki do uzgodnienia. Warunki określone w opinii w całości uwzględniono w niniejszym postanowieniu.
- 2) Wojewody Mazowieckiego jako organu właściwego w sprawie wydania pozwolenia na budowę dla przedmiotowej inwestycji o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu w trybie art. 33-36 i 38 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.).

Wojewoda Mazowiecki zapewnił udział społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu. W dniu 7 stycznia 2010r. przeprowadził rozprawę administracyjną z udziałem społeczeństwa. Protokół z rozprawy został przesłany do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w załączeniu do pisma znak: WiŚ.II.SMS.7111-D/411/09 z dnia 8 stycznia 2010 r. Do protokołu nie zostały zgłoszone żadne uwagi i wnioski.

Treść niniejszego postanowienia przygotowano w oparciu o wiedzę i doświadczenie organu w zakresie ochrony środowiska przy wykorzystaniu informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz z uwzględnieniem opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wyszkanie. PPIS w Wyszkanie opiniując pozytywnie realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w dużej części powtórzył warunki zawarte już w decyzji środowiskowej, jednocześnie potwierdził konieczność zastosowania dla zmniejszenia hałasu tzw. „cichej nawierzchni” oraz wykonania analizy porealizacyjnej.

Z raportu oddziaływania na środowisko wynika, że większość warunków zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach została uwzględniona do realizacji przy opracowywaniu projektu budowlanego. W niniejszym postanowieniu określono dodatkowe warunki wynikające z przeprowadzonej analizy raportu oraz opinii PPIS w Wyszkanie lub doprecyzowano stare. Uzgodnienie takich właśnie warunków ma na celu doskonalsze zminimalizowanie oddziaływań na środowisko (w tym na zdrowie i życie mieszkańców).

Z charakteru planowanego przedsięwzięcia wynika, że w odniesieniu do najbliższego otoczenia projektowanej drogi największym problemem będzie oddziaływanie akustyczne.

W celu zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia określono warunek nakładający na inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań hałasowych i przedłożenia uzyskanych wyników do właściwego organu. Ustalenie rzeczywistych oddziaływań drogi jest niezwykle istotne ze względu na fakt, że w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ określił, że minimalizacja oddziaływań drogi na tereny chronione akustycznie powinna odbywać się przy pomocy ekranów akustycznych. Decyzja ta wydawana w 2007 r. nie uwzględniała faktu, że w ciągu drogi krajowej Nr 62 planowana jest budowa obwodnicy Wyszakowa i po jej wykonaniu najbardziej uciążliwy ruch ciężki zostanie wyprowadzony z odcinka, który jest przedmiotem niniejszego uzgodnienia. Mając to na uwadze autorzy raportu przeanalizowali dwie możliwości minimalizacji niekorzystnego oddziaływania akustycznego przedmiotowego odcinka przebudowywanej drogi poprzez zastosowanie ekranów akustycznych oraz wykorzystanie nowoczesnej cichej nawierzchni redukującej hałas o nie mniej niż 3 dB.

Podstawą oszacowania wielkości emisji i skali oddziaływania rozbudowywanej drogi w zakresie hałasu jest prognoza ruchu. W wyniku podjęcia decyzji o budowie obwodnicy Wyszakowa została sporządzona nowa prognoza ruchu. Prognozowany ruch pojazdów na drodze krajowej Nr 62 zamiast wzrosnąć z ok. 6000 pojazdów/dobę (stan obecny) do 7200 pojazdów/dobę (w 2015 r.) zmniejszy się do ok. 4500 pojazdów/dobę. Według analizy autorów raportu ze względu na ograniczenia terenowe nie

jest możliwe zastosowanie ekranów akustycznych na całej długości przebudowywanego odcinka po obu stronach jezdni. Zaprojektowanie więc ekranów zgodnie z założeniami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewniłoby ochronę akustyczną budynków mieszkalnych tylko w cieniu akustycznym (za ekranami). Tak więc jako rozwiązanie alternatywne zaproponowano zastosowanie cichej nawierzchni, która powinna zredukować hałas o nie mniej niż 3 dB. Takie rozwiązanie jest możliwe do realizacji. Faktyczną skuteczność tego rozwiązania można będzie określić dopiero po przeprowadzeniu pomiarów w terenie w trakcie analizy porealizacyjnej. Obowiązkiem inwestora będzie przeprowadzenie analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analiza porealizacyjna powinna określić rzeczywisty zasięg oddziaływania akustycznego drogi na przedmiotowym odcinku. W ocenie porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomu hałasu w punktach podanych w sentencji postanowienia. Miejsca gdzie ustalone zostaną wartości przekraczające dopuszczalne poziomy inwestor będzie mógł zastosować dostępne indywidualne zabezpieczenia akustyczne. Dla minimalizacji oddziaływań można zastosować np. wymianę dotychczasowych okien na okna o podwyższonej izolacyjności akustycznej. Jeżeli mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu nadal nie będą dotrzymane, opracowana analiza porealizacyjna będzie stanowić podstawę do utworzenia na tym terenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W fazie budowy oddziaływanie hałasowe wynikać będzie z zastosowania maszyn i urządzeń niezbędnych do wykonania zaplanowanych robót. Oddziaływanie to ustąpi po zakończeniu prac. Aby zmniejszyć oddziaływanie hałasowe w tej fazie zaplecze wykonawstwa powinno być zlokalizowane w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej.

W trakcie prac budowlanych może dochodzić do zagrożeń wywołanych drganiami podczas pracy ciężkiego sprzętu takiego jak walce wibracyjne. Aby uniknąć takich zdarzeń, sprzęt należy dobrać tak aby zasięg jego wpływów dynamicznych możliwości niekorzystnych oddziaływań na budynki leżące najbliżej wykonywanej drogi – w szczególności mieszkalne i zabytkowe (baszta parkowa). W fazie eksploatacji uciążliwości tego typu nie powinny występować.

Natomiast w zakresie oddziaływań na powietrze atmosferyczne w rejonie przedmiotowego odcinka w fazie eksploatacji drogi stężenie substancji, dla których określono dopuszczalne poziomy zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 47 poz. 281) kształtuje się poniżej dopuszczalnych norm. Analiza obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym zawartych w raporcie OOS wykazała, że na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu. W przypadku wystąpienia przesłanek wskazujących na przekraczanie dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu właściwy organ może nałożyć na inwestora obowiązek przeprowadzenia przeglądu ekologicznego.

Uciążliwością dla powietrza atmosferycznego w fazie budowy drogi stanowić będzie pył powstający podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu, substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych. Wymienione uciążliwości o charakterze nieorganizowanym mogą być okresowo dokuczliwe, ale biorąc pod uwagę przejściowość prac należy uznać, że ten etap nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku np. zanieczyszczenia powietrza. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie rozbudowy drogi należy stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach. Ograniczy to do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy. Dla zmniejszenia uciążliwości zapachowych masy bitumiczne należy transportować pojazdami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu. Pylenie na terenie budowy można zmniejszyć przez transportowanie materiałów sypkich pod przykryciem. W fazie eksploatacji metodą na ograniczenie pylenia jest utrzymywanie drogi w czystości.

W fazie budowy jak i w fazie eksploatacji planowanej inwestycji będą powstawały różne odpady w zależności od fazy. Podstawowym źródłem odpadów będą prace rozbiórkowe, wycinka drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją, roboty ziemne, odpady z przebudowy istniejących dróg, usuwanie kolizji z uzbrojeniem terenu, ułożenie nawierzchni dróg. Powstawanie odpadów w fazie budowy będzie także związane z eksploatacją maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych, pobytem ludzi w pasie roboczym.

Odpady powstałe w trakcie budowy będą segregowane i składowane w wydzielonych miejscach

oraz będzie zapewniony ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych oraz nieszkodliwych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko.

Ze względów bezpieczeństwa zarówno pracowników jak i osób postronnych konieczne jest gromadzenie odpadów niebezpiecznych w szczelnych odpowiednio oznakowanych pojemnikach w sposób zabezpieczający przed dostępem osób nieuprawnionych.

Masy ziemne (wierzchnia warstwa gleby – ziemia urodzajna) mogą być wykorzystywane do urządzania i zagospodarowywania skarp nasypów, terenu po zakończeniu budowy (wyrównanie terenu, rekultywacji terenów zdegradowanych). Nadmiar ziemi można również zagospodarować na inne cele, w tym możliwe jest przekazanie osobom fizycznym. Należy jednak zadbać o to aby nadmiary mas ziemnych nie były deponowane w obszarach Natura 2000, ponieważ może to mieć niekorzystny wpływ na te tereny.

Faza eksploatacji drogi nie będzie powodować powstawania znaczących ilości odpadów. Służby eksploatacyjne podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie drogą winny zapewnić możliwość odbioru wszystkich powstających odpadów, w tym również odpadów powstałych w wyniku zdarzeń losowych. Realizując przedsięwzięcie przy wykorzystaniu sprzętu ciężkiego należy być przygotowanym na możliwość wystąpienia awarii i zanieczyszczenie terenu na skutek wycieku substancji ropopochodnych. Dla zabezpieczenia się przed taką sytuacją plac budowy zostanie wyposażony w środki do neutralizacji tych substancji. W przypadku rozlania lub wycieku plamy zanieczyszczeń zostaną niezwłocznie usunięte, a zebrany materiał przekazany do utylizacji uprawnionemu odbiorcy. System odprowadzania wód deszczowych z modernizowanej drogi opiera się na wykorzystaniu istniejącej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe będą oczyszczane z zawieszin przez studzienki na sieci kanalizacji deszczowej konstrukcyjnie wyposażone w osadniki do redukcji zawieszin. W fazie eksploatacji drogi należy prowadzić kontrolę stanu technicznego sieci kanalizacyjnej oraz usuwać osady i substancje olejowe ze studzienek kanalizacyjnych i studni rewizyjnych. Systematyczne przeglądy stanu w jakim znajdują się urządzenia kanalizacyjne pomogą utrzymać w sprawności system kanalizacyjny i zapewnią poprawę jakości odprowadzanych ścieków. Osady usuwane ze studzienek kanalizacyjnych będą przekazywane podmiotom posiadającym odpowiednie uprawnienia.

Ponieważ do wycinki przeznaczono znaczną liczbę drzew (266 szt.) różnych gatunków i ok. 0,0175 ha krzewów i podrostu drzew inwestor w zamian przeprowadzi nasadzenia kompensujące. Nasadzenia w stosunku 1:2 powinny zwiększyć szanse przetrwania zastosowanych do nasadzeń gatunków. W pasie o szerokości co najmniej 10 m po obu stronach drogi należy zrezygnować z nasadzeń klonu pospolitego ze względu na jego niską odporność na zasolenie gleby. Z nasadzeń należy wykluczyć także:

- topole, zwłaszcza topolę włoską, która jest drzewem szybko rosnącym lecz krótkowiecznym (w wieku 20-30 lat zamiera od wierzchołka). Sadzenie topoli wzdłuż ciągów komunikacyjnych ze względu na ich krótkowieczność i kruche drewno może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników drogi,
- berberys Thunberga, śliwę wiśniową (ałyce), porzeczkę alpejską i różę pomarszczoną, które stanowią dobre miejsce do gniazdowania i schronienia dla drobnych ptaków, a ich owoce chętnie wykorzystywane są przez ptaki jako pokarm. Zastosowanie tych gatunków do nasadzeń może wpłynąć na wzrost kolizji drobnych ptaków z pojazdami na przedmiotowym odcinku drogi.

Z realizacją przedsięwzięcia wiąże się również utrata i przekształcenia ok. 1,47 ha terenu biologicznie czynnego. Uwzględniając szczególnie wycinkę znacznej liczby drzew odpowiednią rekompensatą dla ptaków będzie zawieszenie wskazanej liczby budek lęgowych dla dziuplaków. Przeprowadzenie prac pod nadzorem ornitologicznym pozwoli uniknąć błędów przy dokonywaniu wyboru lokalizacji, wysokości umieszczenia oraz zagęszczenia poszczególnych typów budek lęgowych. Wykonywanie prac w pobliżu drzew ze szczególną ostrożnością (tak by nie uszkodzić systemu korzeniowego) pozwoli ograniczyć straty w drzewostanie. Temu samemu służy lokalizowanie miejsc składowania materiałów budowlanych lub urobku poza zasięgiem koron drzew oraz wykonywanie zabezpieczeń przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Realizacja wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków powoli znacząco zminimalizować oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie budowy na ptaki.

Teren lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przebiega w odległości od ok. 120 m (na krańcu północno-wschodnim) do ok. 1,2 km (na krańcu południowo-zachodnim) od obszarów Natura 2000 Dolina Dolnego Bugu PLB 140001 i Ostoja Nadbużańska PLH 140011. Od tych obszarów

teren przedsięwzięcia oddzielony jest strefą zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, usługowej i przemysłowo-magazynowej. Na długości ok. 100 m rozbudowywana droga przylega do Parku Karola Ferdynanda Wazy, który graniczy z obiema obszarami ostojami. Przy zastosowaniu środków minimalizujących wskazanych w niniejszym postanowieniu wpływ inwestycji na wyżej wymienione obszary nie będzie znaczący.

Mając na uwadze powyższe postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

W związku z art. 90 ust 8 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko na postanowienie niniejsze nie przysługuje zażalenie.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska

Otrzymują:

1. Wojewoda Mazowiecki
Pl. Bankowy 3/5
00-950 Warszawa
- ② Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa
3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
4. a/a