



MOSTY
KATOWICE

40-555 Katowice
ul. Rolna 12
www.mosty.katowice.pl
e-mail: biuro@mosty.katowice.pl

INWESTOR:

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH
I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W WARSZAWIE, UL. MIŃSKA 25,
03-808 WARSZAWA

ZADANIE:

BUDOWA OBWODNICY SEROCKA
W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61
OD KM 35+888 DO OKOŁO KM 42+900

NR ZADANIA:

402100089-6113

STADIUM:

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

PROJEKTANT:

dr inż. Jacek Seweryński

DATA:

**PAŹDZIERNIK
2007**

Egzemplarz nr: 1

Arch. 1

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Raport został sporządzony w związku z toczącym się postępowaniem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji dla przedsięwzięcia: „Budowa obwodnicy Serocka w ciągu drogi krajowej nr 61 od km 35+888 do około km 42+900”. Na etapie postępowania zostało wydane postanowienie Burmistrza Miasta i Gminy Serock (postanowienie 13/2007 z dnia 16.02.2007) nakładające obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Dla przedmiotowej inwestycji uzyskano Decyzję nr 723/06 o ustaleniu lokalizacji wydaną przez Wojewodę Mazowieckiego w dniu 09.05.2006.

Przedmiotem niniejszego raportu jest określenie potencjalnego wpływu na poszczególne elementy środowiska oraz zdrowie ludzi, opierając się na przyjętych rozwiązaniach technologicznych, technicznych a także lokalizacyjnych.

Zakres opracowania jest zgodny z art. 52, Ustawy Prawo Ochrony Środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. nr 62 poz. 627 z późn. zmianami).

Niniejsze opracowanie zostało wykonane dla potrzeb Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie.

Analizowana inwestycja drogowa polegać będzie na zmianie przebiegu drogi krajowej nr 61 na odcinku zlokalizowanym w m. Serock.

Celem inwestycji jest:

- przeniesienie korytarza drogi krajowej nr 61 w celu ominięcia miejscowości Serock, co spowoduje poprawę warunków bezpieczeństwa oraz komfortu życia jego mieszkańców,
- poprawa warunków przepustowości i bezpieczeństwa użytkowników drogi krajowej

Inwestycja jest zlokalizowana na terenie miasta i gminy Serocka, gdzie nakładają się potoki ruchu dróg krajowych: nr 61 relacji Warszawa – Ostrołęka - Augustów oraz nr 62 relacji Wierzbica – Wyszaków.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia powstanie dwujezdniowa obwodnica Serocka o długości 7 km i parametrach drogi GP. Początek obwodnicy ma miejsce w km 35+888, natomiast koniec w km około 42+900.

Projektowana obwodnica prowadzona jest po terenie głównie użytkowanym rolniczo lub przez tereny zieleni nieurządzonej. Występująca sporadycznie w sąsiedztwie obwodnicy zabudowa ma charakter punktowy, mocno rozproszony.

Projektowana inwestycja przewiduje:

- budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 61 stanowiący obwodnicę miasta Serock i dostosowanie jej do parametrów drogi klasy GP poprzez, ograniczenie dostępności drogi (budowę węzłów drogowych i dróg dojazdowych), zastosowanie przekrojów wielopasowych,
- budowę węzła o niepełnych relacjach, w miejscu połączenia drogi powiatowej 01108 z obwodnicą,
- budowę węzła „Serock” w miejscu połączenia obwodnicy z drogą krajową nr 62,
- budowę węzła „Wierzbica” w miejscu połączenia obwodnicy z drogą krajową nr 62,

RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

- budowę przejazdu „WN-3” nad obwodnicą dla ulicy Nasielskiej,
- budowę przejazdu „WN-4” wzdłuż ulicy Polnej,
- budowę przejazdu „WN-5” dla drogi gminnej,
- budowę przejazdu „WN-6” dla drogi gminnej,
- budowę dróg dojazdowych,
- przełożenie i zabezpieczenie urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej, kolidujących z projektowaną obwodnicą,
- budowę przepustów,
- budowę zbiorników odparowujących i retencyjno - odparowujących,
- budowę urządzeń podczyszczających,

Parametry drogi:

Droga krajowa 61 na długości obwodnicy:

- | | |
|----------------------------------|-----------|
| - liczba jezdni | GP 2x2 |
| - szerokość jezdni | 2 x 3,5 m |
| - szerokość pasa ruchu | 3,50 m |
| - szerokość pobocza utwardzonego | 2,0 m |
| - szerokość poboczy gruntowych | 0,75 m |
| - pas dzielący | 5,0 m |
| - prędkość projektowa | 80 km/h, |
| - prędkość miarodajna | 100 km/h |

Droga krajowej nr 62 na odcinku objętym opracowaniem:

- | | |
|----------------------------------|-----------|
| - liczba jezdni | GP 1x2 |
| - szerokość jezdni | 2 x 3,5 m |
| - szerokość pasa ruchu | 3,50 m |
| - szerokość pobocza utwardzonego | 2,0 m |
| - szerokość poboczy gruntowych | 0,75 m |
| - prędkość projektowa | 80 km/h, |
| - prędkość miarodajna | 100 km/h |

Projektowaną niweletę drogi dostosowano do istniejącego przebiegu z zapewnieniem minimalnych wymaganych spadków podłużnych oraz odpowiednich łuków pionowych.

CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU

W stanie istniejącym droga krajowa Nr 61 przebiega przez centrum miasta Serock. W centrum na skrzyżowaniu z ul. Zakroczymską włącza się droga nr 62. Wspólny przebieg obu dróg krajowych występuje do skrzyżowania trójfazowego w Wierzbicy.

W obszarze przejścia przez Serock obie drogi krajowe krzyżują się poprzez liczne skrzyżowania z ulicami poprzecznymi lokalnymi. Wzdłuż drogi przez Serock występują również liczne zjazdy

RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

indywidualne, co jest niekorzystne z punktu widzenia wymagań ograniczonej dostępności związanej z planowaną klasą w/w drogi.

Korytarz planowanej do budowy obwodnicy na całej swej długości, nie przecina obszarów o cennych walorach krajobrazowych, przyrodniczych i rekreacyjnych.

W sąsiedztwie projektowanej trasy będą się znajdować głównie pola uprawne, łąki, pastwiska, a także występująca punktowo zabudowa.

Na odcinku w km 35+888 do km 36+100 obwodnica sąsiaduje z zachodnią granicą rezerwatu przyrody „Jadwisin”. Dalsza część planowanej drogi odchyła się stopniowo od granicy rezerwatu w kierunku północno-zachodnim. W stanie istniejącym droga DK 61 przebiega bezpośrednio wzdłuż całej granicy zachodniej ww. rezerwatu.

Fragment inwestycji (100 m), na odcinku końcowym przebiega w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Krajobraz terenów przylegających do projektowanej drogi nie wykazuje żadnych cennych walorów. Rejon ten został przekształcony przez człowieka i obecnie dominują tutaj obszary użytków rolniczych.

Korytarz przeznaczony pod trasę omawianej drogi prowadzony będzie przez tereny pozbawione intensywnego zagospodarowania i znaczącej wartości kulturowej.

Przebieg drogi nie koliduje z obiektami wpisanymi do ewidencji i rejestru zabytków.

W obszarze przeznaczonym pod obwodnicę występują stanowiska archeologiczne. Do kolizji z jednym z nich dochodzi w km ~ w km ok. 40+800.

WARIANTOWOŚĆ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Wariant inwestycyjny

Nowa droga będzie pełnić funkcję obwodnicy, której zadaniem będzie odciążenie zatłoczonych ulic na terenach zabudowanych oraz zmniejszenie szkodliwego oddziaływania ruchu drogowego na tereny miejskie Serocka.

Trasa nowej drogi będzie głównie przebiegać przez tereny wolne od zabudowy mieszkalnej przecinając obszar upraw, łąk. Mając powyższe na uwadze należy uznać, że trasa projektowanej drogi została poprowadzona optymalnie.

Przebieg drogi w znacznym stopniu mieści się w korytarzu wyznaczonym przez miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia

Z uwagi na rosnące natężenie ruchu w centrum Serocka, zaniechanie budowy przedsięwzięcia obniży bezpieczeństwo ruchu oraz spowoduje kumulację zwiększonej emisji zanieczyszczeń i hałasu w rejonie istniejącej drogi.

W związku z powyższym niepodejmowanie przedsięwzięcia jest niekorzystne z punktu ogólnie przyjętego interesu społecznego i nie jest brane pod uwagę.

ODDZIAŁYWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA W WYNIKU JEGO EKSPLOATACJI

Użytkowanie nowej drogi wpłynie na środowisko w zakresie:

RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

a) Emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego pochodzących z ruchu pojazdów drogowych

Obecny układ drogowy, położony jest w terenie o zwartej zabudowie, gdzie z uwagi na brak przewietrzania terenu, kumulacja zanieczyszczeń jest większa niż w terenie otwartym. Taki stan związany jest z częstszym zatrzymywaniem się pojazdów i większym spalaniem paliwa.

Otrzymane zasięgi oddziaływania są analogiczne dla obu wariantów: inwestycyjnego i nieinwestycyjnego z uwagi na prognozowane takie samo natężenie ruchu na planowanej obwodnicy oraz na obecnej drodze nr 61.

Zasięg oddziaływania zanieczyszczeń wyznaczono dla 99,8 percentyla stężenia jednogodzinnego NO₂ wyniesie:

- 18 m – licząc od osi drogi - dla prognozy na 2010 rok
- 22 m – licząc od osi drogi - dla prognozy na 2020 rok

W wyniku realizacji inwestycji nastąpi zmiana rozkładu natężenia ruchu. Obwodnica Serocka przejmie w szczególności ruch pojazdów ciężkich i bardzo ciężkich. Taki zabieg wpłynie na poprawę płynności ruchu w m.Serock, a przede wszystkim nastąpi radykalna poprawa stanu sanitarnego powietrza w strefie centralnej miasta.

b) Emisji hałasu pochodzącego z ruchu pojazdów drogowych

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że zasięg izofon kształtuje się następująco:

- Projektowana obwodnica m. Serock. Prognoza na 2010 rok :
 - pora dnia – 60 [dB] ok. 65 - 107 m licząc od osi drogi
 - pora nocy – 50 [dB] ok. 185 – 290 m licząc od osi drogi
- Projektowana obwodnica m. Serock. Prognoza na 2020 rok :
 - pora dnia – 60 [dB] ok. 70 - 113 m licząc od osi drogi
 - pora nocy – 50 [dB] ok. 205 – 310 m licząc od osi drogi

W oparciu o uzyskane wyniki symulacji komputerowych stwierdzono konieczność wprowadzenia ekranów akustycznych w następujących lokalizacjach przedstawionych w tabeli poniżej:

Zestawienie proponowanych ekranów akustycznych

Oznaczenie ekranu	Wys. [m]	Km	Długość [m]
E1	3,5 - 6,0	36+330 – 36+607	~ 178
E2	3,5 - 6,0	38+935 – 39+084	~ 246
E3	3,5 - 6,0	39+770 – 40+020	~ 250
E4	3,5 - 6,0	40+962 – 41+109	~ 166
E5	3,5 - 6,0	41+002 – 41+109	~ 117
E6	3,5 - 6,0	42+737 – 42+855	~ 196
Razem			~ 1153

Dokładne wymiary dotyczące ekranów oraz ich ostateczna lokalizacja powinny być określone na etapie projektu budowlanego w zakresie ekranów akustycznych.

RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Wokół drogi istniejącej po wybudowaniu obwodnicy, na skutek wyprowadzenia praktycznie całego ruchu, z wyjątkiem lokalnego, nastąpi diametralna poprawa klimatu akustycznego.

c) Powstawania drgań

Analizowana obwodnica będzie posiadać nawierzchnię przystosowaną do przenoszenia ruchu ciężkiego (115 kN/oś), a równość nawierzchni wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań wywołanych ruchem drogowym w stosunku do stanu obecnego.

d) Powstawania odpadów pochodzących z utrzymania czystości drogi

Na etapie eksploatacji analizowanej drogi będą powstawać następujące grupy odpadów:

- Odpady stałe z piaskowników i z odwodnienia olejów w separatorach – kod 13 05 01*
- Szlamy z kolektorów – kod 13 05 03*
- Odpady ze studzienek kanalizacyjnych – kod 20 03 06

Odpady jw. będą usuwane służby świadczące usługi w zakresie utrzymania czystości na drogach

- Odpady pochodzące z elektrycznych urządzeń oświetleniowych – zużyte źródła światła zawierających rtęć (16 02 15*) oraz oprav oświetleniowych (16 02 16).

Odpady te powinny być gromadzone i okresowo przekazywane firmom zajmującym się utylizacją tego typu odpadów – w szczególności obowiązek ten dotyczy odpadów niebezpiecznych.

Szczególną grupę odpadów, których powstawania nie można wykluczyć są odpady należące do grupy 16 – odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych, w tym: 16 81 01* - odpady wykazujące właściwości niebezpieczne oraz 16 81 02 – odpady inne niż wymienione w 16 81 01.

Na terenie projektowanej drogi na wysokości ul. Nasielskiej znajduje się nielegalne wysypisko odpadów komunalnych. Wysypisko zostało zabezpieczone przez Urząd gminy. Z inwentaryzacji w terenie oraz z danych uzyskanych podczas wykonywania dokumentacji geologicznej (wykonano otwór na głębokość około 8m) wynika iż nagromadzona ilość odpadów to około 23 000m³. W ramach budowy obwodnicy wysypisko zostanie zlikwidowane (odpady zostaną wywiezione i utylizowane). Na etapie projektu projektant uzyskał wstępną zgodę Zakładu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Sp. z o.o. w Drobinie.

e) Powstawania ścieków deszczowych pochodzących ze spływających z powierzchni drogi opadów atmosferycznych i roztopów

W wyniku eksploatacji planowanej drogi prognozuje się przekroczenia wskaźnika zawiesiny ogólnej zawartej w ściekach opadowych i roztopach. Ze względu na możliwość transportu zanieczyszczeń do stref pełniących ważne funkcje zarówno pod względem przyrodniczym jak i rekreacyjnym (sąsiedztwo rezerwatu Jadwisin, Zalew Zegrzyński, Warszawski OChK, sąsiedztwo doliny rzeki Wisły oraz Kampinoskiego Parku Narodowego) głównie w przypadku poważnej awarii drogowej, istnieje potencjalna możliwość narażenia ww. stref na skażenie substancjami niebezpiecznymi. W związku z czym należy zastosować odpowiednio skuteczne urządzenia zatrzymujące i podczyszczające niniejsze substancje.

RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Odwodnienie projektowanych dróg zapewniają spadki poprzeczne i podłużne jezdni, spadki poboczy oraz rowy trawiaste, które odprowadzają wodę opadową spływającą z jezdni oraz z przyległego terenu do istniejącego rowu melioracyjnego oraz do projektowanych zbiorników infiltracyjno - odparowujących. Część wód odprowadzona zostanie do naturalnego odbiornika, jakim jest rzeka Klusówka, po ich uprzednim podczyszczeniu (zbiorniki infiltracyjno - odparowujące, osadniki).

Lokalizacja punktu zrzutu wód:

1. od km 35+888 do km 37+675 odwodnienie poprzez rowy trawiaste ze zrzutem do zbiornika infiltracyjno - odparowującego zlokalizowanego w km 36+850 przedmiotowej drogi;
2. od km 37+675 do km 39+475 odwodnienie poprzez rowy trawiaste ze zrzutem do zbiornika infiltracyjno - odparowującego zlokalizowanego w km 38+050 przedmiotowej drogi;
3. od km 39+475 do km 40+000 odwodnienie poprzez rowy trawiaste ze zrzutem do zbiornika infiltracyjno - odparowującego zlokalizowanego w km 0+100 w ul. Polnej w Serocku;
4. odwodnienie z rejonu węzła Wierzbica poprzez rowy trawiaste ze zrzutem do istn. cieku zasilającego Zalew Zegrzyński w km 40 + 600 przedmiotowej drogi;
5. od km 41+555 do km 42+900 odwodnienie poprzez rowy trawiaste ze zrzutem do rzeki Klasówki w km 42+900 przedmiotowej drogi.

W pobliżu rezerwatu przyrody „Jadwisin” wody opadowe będą prowadzone rowami trawiastymi ze zrzutem do zbiornika infiltracyjno - odparowującego oddalonego ok. 1,0 km od przedmiotowego rezerwatu.

f) Wpływ na powierzchnię ziemi i glebę

W omawianym przypadku korytarz będzie przecinał tereny pól uprawnych. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania na gleby można osiągnąć poprzez odpowiednie zagospodarowanie terenów znajdujących się w sąsiedztwie drogi. Najszybciej ulegają degradacji biocenozy ubogie w gatunki i żyjące na ubogich siedliskach. Najbardziej odporne są zaś biocenozy bogate w gatunki, głównie są to drzewa liściaste i roślinność łąkowa. Należy zatem zadbać o odpowiedni dobór roślin w rejonie projektowanej trasy.

Obecnie, z uwagi na sukcesywną eliminację benzyn ołowiowych i wprowadzanie benzyn bezołowiowych, skażenia terenów metalami wzdłuż tras komunikacyjnych jest znacznie mniejsze.

Zagrożeniem dla powierzchni ziemi może stać się również poważna awaria drogowa. Podczas wypadków z udziałem samochodów przewożących substancje niebezpieczne może dojść do przedostania się związków toksycznych do okolicznych gruntów. Takie zajścia przynoszą trwałe lub okresowe zmiany w powierzchni ziemi.

g) Wpływ na środowisko przyrodnicze i obszary chronione pod względem przyrodniczym

W analizowanym przypadku projektowany korytarz drogi praktycznie na całej swej długości, nie przecina obszarów o cennych czy istotnych walorach krajobrazowych, przyrodniczych i rekreacyjnych.

Wyjątek stanowi końcowy fragment obwodnicy o dł.~ 100 m, zlokalizowany w północnej części opracowania wchodzący w Warszawski OChK.

Na etapie eksploatacji najistotniejsze znaczenie dla środowiska przyrodniczego będzie mieć możliwość powstania poważnej awarii drogowej. Ponieważ inwestycja przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu przyrody Jadwisin należy przewidzieć środki minimalizujące powyższe zagrożenie.

RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

h) Wpływ na walory krajobrazowe

Wprowadzenie nowej drogi zawsze wiąże się z oddziaływaniem na krajobraz z uwagi na jej ingerencję w układ przestrzenny (wprowadzenie wiaduktów oraz nasypów i wykopów).

Dla rejonów zurbanizowanych i przemysłowych nowa droga wkomponowuje się w miejski charakter. Natomiast na obszarach niezabudowanych będzie stanowić element obcy w krajobrazie o charakterze antropogenicznym.

i) Wpływ prac utrzymaniowych na środowisko

Roboty utrzymaniowe mogą wpływać na środowisko zarówno poprzez hałas, jak i zanieczyszczenie powietrza spalinami wytwarzanymi przez sprzęt utrzymaniowy. Stosowane do zwalczania śliskości zimowej środki chemiczne będą wpływać na zanieczyszczenie wód, gleb oraz przydrożną roślinność.

DZIAŁANIA MINIMALIZUJĄCE NEGATYWNY WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Faza eksploatacji

Minimalizacja w zakresie ochrony przed zanieczyszczeniem powietrza

Z uwagi na niewielkie zasięgi zanieczyszczeń powietrza 18 – 22 m od osi drogi (praktycznie mieszczące się w pasie drogowym) nie zaleca się stosowania pasów zieleni, które ewentualnie miałyby pełnić rolę naturalnego filtra wzdłuż drogi.

Minimalizacji uciążliwości w zakresie ochrony przed hałasem

W oparciu o uzyskane wyniki symulacji komputerowych w zakresie obliczeń zasięgów oddziaływania hałasu w celu uzyskania minimalizacji uciążliwości w zakresie hałasu drogowego stwierdzono konieczność wprowadzenia ekranów akustycznych w lokalizacjach przedstawionych w tabeli powyżej.

Minimalizacji uciążliwości w zakresie drgań podłoża

W celu maksymalnego ograniczenia drań wywoływanych przez ruch pojazdów po nowej drodze, w pierwszej kolejności należy zadbać o utrzymanie jej nawierzchni w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji.

Minimalizacji uciążliwości w zakresie ochrony wód powierzchniowych i podziemnych

Zabezpieczenie poszczególnych komponentów środowiska wodnego i gruntowo-wodnego przed przedostaniem się nieoczyszczonych ścieków deszczowych lub substancji niebezpiecznych w przypadku poważnej awarii drogowej zapewni prawidłowe odwodnienie uwzględniające zastosowanie urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe spływających z jej nawierzchni oraz wykonanie szczelnej nawierzchni nowej drogi.

Minimalizacji uciążliwości w zakresie powstawiania odpadów

Minimalizacja w tym przypadku sprowadza się głównie do zachowania odpowiedniej organizacji w zakresie usuwania odpadów oraz spełnienia wymagań prawnych.

Usuwanie zgromadzonych w poszczególnych urządzeniach oczyszczających ścieki deszczowe substancji nie powinno być rzadsze niż raz na pół roku oraz po każdym wypływie awaryjnym.

RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego i obszarów chronionych

Minimalizacja zagrożeń płynących z nowej drogi na środowisko przyrodnicze będzie zapewniona przez:

- zaprojektowanie systemu odwodnienia uwzględniającego urządzenia zabezpieczające środowisko przyrodnicze przed przedostaniem się substancji niebezpiecznych zawartych w wodach opadowych spływających z nawierzchni nowej drogi, szczególnie w przypadku wystąpienia poważnych awarii (wypadki drogowe)

Minimalizacja wpływu na krajobraz

Minimalizacja wpływu drogi na krajobraz na etapie eksploatacji nastąpi dzięki stworzeniu w jej otoczeniu funkcji estetyczno-krajobrazowych, poprzez wprowadzenie w jej otoczenie drzew, krzewów oraz powierzchni trawiastych.

Minimalizacja zagrożeń powierzchni ziemi i gleb

Zadania ochrony komponentów powierzchni ziemi realizować należy również poprzez:

- ograniczenie do niezbędnego minimum stosowanych środków do eliminacji śliskości nawierzchni (gololedzi),
- okresowe usuwanie z obrzeży jezdni odkładów zanieczyszczonego piasku, mułu i liści, oraz wprowadzanie zwiększających bezpieczeństwo ruchu rozwiązań pozwalających na utrzymanie płynności przemieszczania pojazdów

OKREŚLENIE ZAŁOŻEŃ DO RATOWNICZYCH BADAŃ OBIEKTÓW

Trasa planowanej obwodnicy nie koliduje z żadnym obiektem zabytkowym wpisanym do rejestru i ewidencji zabytków.

W obszarze inwestycji występują stanowiska archeologiczne. Do kolizji dochodzi ze stanowiskiem nr AZP 50-67/9 w km ok. 40+800 planowanej obwodnicy. W tym miejscu należy poprzedzić prace budowlane badaniami wykopaliskowymi. Na obszarze pozostałych stanowisk prace należy prowadzić pod wzmocnionym nadzorem archeologicznym.

KONSULTACJE SPOŁECZNE

W dniu 23 listopada 2005 r., w siedzibie Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie odbyły się konsultacje społeczne z udziałem społeczeństwa w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego na etapie uzyskiwania decyzji o lokalizacji drogi. Zawiadomienia o wszczęciu postępowania zostały umieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Serock, w prasie lokalnej oraz na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie. W zawiadomieniach wskazano gdzie strony mogą się zapoznać z aktami sprawy oraz gdzie mogą kierować swoje uwagi i wnioski. Kompletną dokumentację załączoną do sprawy przekazano do Urzędu Miasta i Gminy Serock gdzie strony mogły zapoznać się z dokumentacją bez konieczności udawania się do siedziby Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie.

RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Uczestnicy rozprawy zgłaszali swoje uwagi i zapytania bezpośrednio lub pisemnie. Z konsultacji sporządzono protokół, który został podpisany przez uczestników spotkania. Powyższy protokół znajduje się w aktach sprawy.

W ramach, postępowania rozpatrzono wszystkie wnioski i pisma, które wpłynęły do Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie.

W związku z art. 53. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62 poz. 627 z późn. zm.) zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzany był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

Z uwagi na charakter zagospodarowania terenów w sąsiedztwie planowanej obwodnicy nie wskazuje się na konieczność tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

ZALECENIA DOTYCZĄCE ANALIZY POREALIZACYJNEJ

W celu weryfikacji przeprowadzonych obliczeń w zakresie zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz zawartości zawiesiny ogólnej w wodach deszczowych zaleca się wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie ww. emisji.

ZALECENIA DOTYCZĄCE MONITORINGU

Okresowe pomiary poziomów substancji lub energii w środowisku prowadzi się dla następujących substancji lub energii:

- Hałasu w środowisku – z częstotliwością, co 5 lat w okresie wykonywania generalnego pomiaru ruchu
- Zawiesiny ogólnej i zawartości substancji ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych – z częstotliwością nie mniejszą niż jeden raz w ciągu roku kalendarzowego.