

Projekt:

„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1516N Klon - Wujaki”

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych w Szczytnie
ul. Mrongowiusza 2
12-100 Szczytno



DROMACC
engineering and related
technical consulting



Jednostka projektowa: DROMACC Maciej Białoszewski
ul. Goworowska 31A/5
07-410 Ostrołęka

INWENTARYZACJA PRZYRODNICZA

Branża:

ŚRODOWISKOWA

KATEGORIA OBIEKTU: IV, XXV – DROGI, ELEMENTY DRÓG, ZJAZDY;

OBREB 0007 KLON: 341, 575/1, 520, 572/1, 430/1, 430/2, 385/2, 385/1, 458/2, 520/9, 2299/3, 2300/4, 293/5, 457/1, 458/1, 293/4, 503/1, 153, 521/2, 520/4, 423/2 (423/3*, 423/4), 577/2 (577/3*, 577/4), 573 (573/1*, 573/2), 572/2 (572/3*, 572/4), 568 (568/1*, 568/2), 424 (424/1*, 424/2), 564/3 (564/4*, 564/5), 563/3 (563/4*, 563/5), 562/2 (562/3*, 562/4), 561/2 (561/3*, 561/4), 560/2 (560/3*, 560/4), 559/4 (559/5*, 559/6), 559/3 (559/7*, 559/8), 558/2 (558/3*, 558/4), 557/2 (557/3*, 557/4), 556 (556/1*, 556/2), 555 (555/1*, 555/2), 430/3 (430/4*, 430/5), 431/2 (431/3*, 431/4), 523/1 (521/4*, 521/5), 429/2 (429/3*, 429/4), 628 (628/1*, 628/2), 504/2 (504/3*, 504/4), 502 (502/1*, 502/2), 480 (480/1*, 480/2), 625 (625/1*, 625/2), 2292/1 (2292/5*, 2292/6), 2292/2 (2292/3*, 2292/4), 2293/2 (2293/3*, 2293/4), 2300/1 (2300/5*, 2300/6), 2299/2 (2299/7*, 2299/8), 2299/1 (2299/5*, 2299/6), 457/2

OBREB 0020 WUJAKI: 621, 17 (17/1*, 17/2), 19 (19/1*, 19/2), 620 (620/1*, 620/2), 18 (18/3*, 18/2*, 18/1*, 18/4), 20/2 (20/5*, 20/6), 20/1 (20/3*, 20/4), 21 (21/1*, 21/2), 22 (22/1*, 22/2), 23 (23/1*, 23/2), 24 (24/1*, 24/2), 25 (25/1*, 25/2), 26 (26/1*, 26/2), 67 (67/1*, 67/2) 27 (27/1*, 27/2) 28 (28/1*, 28/2), 2315/2 (2315/3*, 2315/4)

***Działki po podziale wchodzące w skład inwestycji**

Projektant dróg: inż. Przemysław Wiacek

nr upr. MAZ/0396/POOD/06

Sprawdzający dróg: mgr inż. Jacek Żuraw

nr upr. PDK/0047/PWOD/04

Data

2017-12

PIERWSZA EDYCJA

PL

Egz. nr 2



INWESTOR:

Zarząd Dróg Powiatowych w Szczytnie
ul. Mrongowiusza 2
12-100 Szczytno



JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

DROMACC
engineering and related
technical consulting



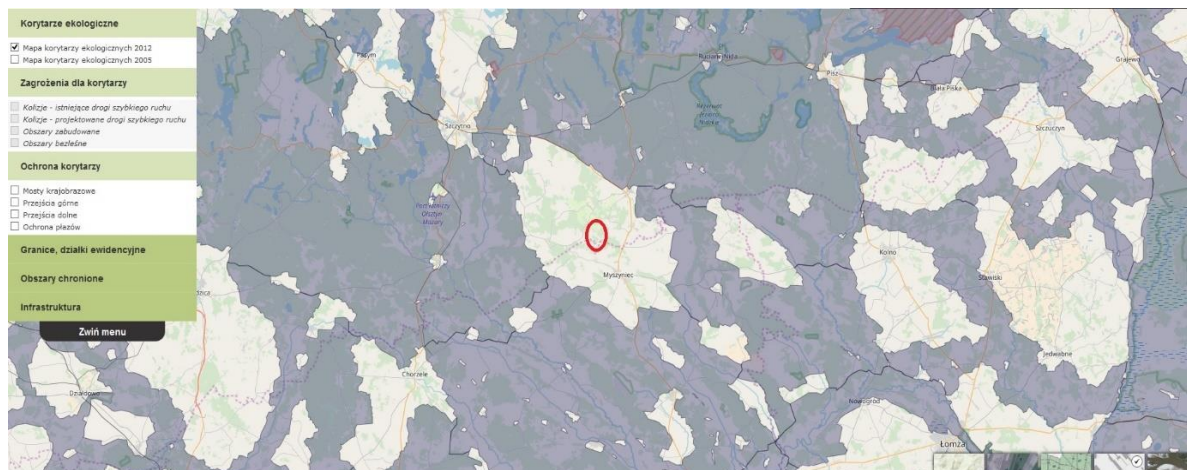
DROMACC Maciej Białoszewski
ul. Goworowska 31A/5,
07-410 Ostrołęka

Opracował: mgr inż. Maciej Białoszewski

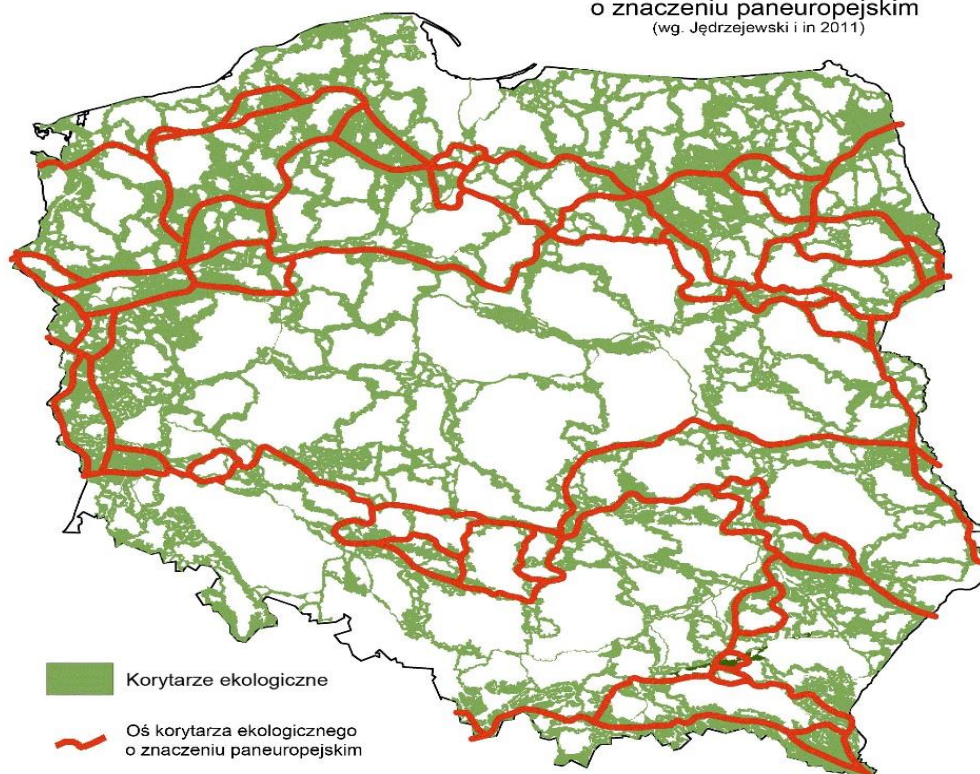
Inż. Przemysław Wiącek

Inwestycja polegająca na rozbudowie drogi powiatowej 1516N Klon-Wujaki, należy do przedsięwzięć powyżej 1km i w związku z powyższym, pośrednio oddziałuje na środowisko.

Zgodnie z załączonymi mapami inwestycja znajduje się poza głównymi i paneuropejskimi korytarzami ekologicznymi;



Główne osie korytarzy ekologicznych
o znaczeniu paneuropejskim
(wg. Jędrzejewski i in 2011)



W związku z tym, iż w obrębie planowanej inwestycji znajduje się duży przepust (załączono zdjęcia) może nastąpić wiosenna migracja ptaków które po zimowej hibernacji przenoszą się do płytkich zbiorników wodnych.

Aby zabezpieczyć migrację ptaków należy zastosować siatkę zabezpieczającą w obrębie w/w przepustu.

Siatka powinna być zamontowana przy urządzeniach odwodnienia drogi, w sposób uniemożliwiający przypadkowemu przedostaniu się do nich i uwięzieniu ptaków i małych zwierząt.

Siatka powinna być wykonana z trwałego tworzywa sztucznego oraz posiadać oczka o wymiarach nie większych niż 0,3cm x 0,3cm. Powinna mieć wysokość nad gruntem 50cm, być wkopana pod powierzchnią ziemi na głębokość 20cm oraz posiadać 15cm przewieszkę skierowaną na zewnątrz urządzenia.



Zdj. Nr 1 Istniejący przepust – strona lewa



Zdj. Nr 2 Istniejący przepust – strona prawa

Wzdłuż projektowanej inwestycji tj. Rozbudowy drogi powiatowej nr 1516N Klon – Wujaki znajdują się drzewa o niewielkich średnicach na których brak jest śladu gniazdowania ptaków.

Na drzewach przewidzianych do wycinki nie zaobserwowano gniazd, siedlisk oraz dziupli. W celu wykrycia lęgowych gatunków ptaków i miejsc ich gniazdowania prowadzono obserwacje z użyciem m.in. lornetek. Podczas każdej kontroli obserwowano wszystkie drzewa przewidziane do wycinki z każdej stron. Jeżeli podczas obserwacji pojawiały się ptaki, wykazujące zachowania lęgowe (np. śpiew) czas obserwacji wydłużano

Podczas inwentaryzacji pracownicy firmy DROMACC zaobserwowali w głębi zadrzewienia m.in. ptaka – Dzięcioł duży, dzięcioł pstry większy (*Dendrocopos major*) który jest przedstawicielem gatunku średniego ptaka z rodziny dzięciotowatych. Jest to gatunek w Polsce rozpowszechniony.



W niewielkiej odległości od ptaka zauważono także dziuplę która najprawdopodobniej należy do w/w gatunku.



Ponad to napotkano także na przedstawiciela wróblowatych, typu wróbel zwyczajny (*Passer domesticus*).



Poniżej przedstawiono dokumentację fotograficzną zadrzewień przeznaczonych do wycinki o obwodach 60cm i większych zgodnie. Natomiast na projekcie zagospodarowania zaznaczono wszystkie drzewa, które przewidziano do wycinki.



























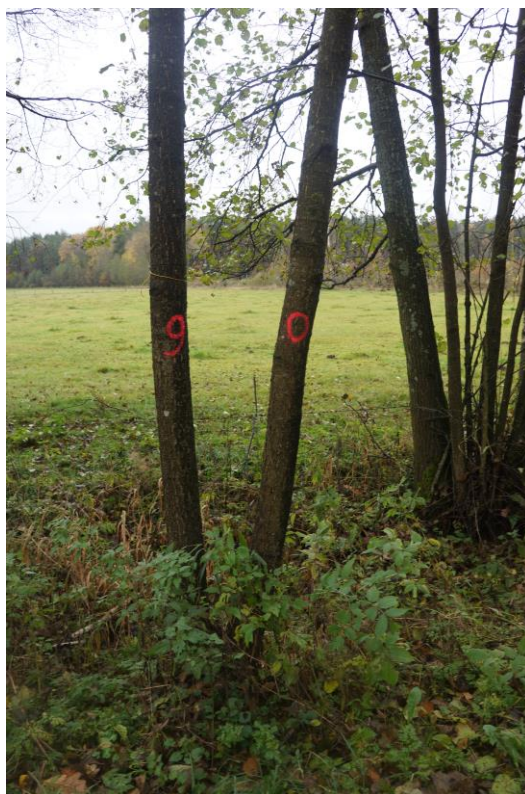














Inwentaryzację zdjęciową wykonano około 2m od pnia.

Z danych Nadleśnictwa Spychowo, leśnictwa Klon (przez które będzie projektowana droga) mogą występować gatunki chronione, które mogą również występować w sąsiedztwie drogi takie jak:

- gady: Jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna
- mchy: fałdownik nastroszony, rokitnik pospolity
- rośliny naczyniowe: kruszczyk szerokolistny, kocanki piaskowe, goździk piaskowy

Podczas inwentaryzacji w obrębie pasa drogowego oraz zasięgu oddziaływania inwestycji nie stwierdzono siedlisk gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową.

Na projekcie zagospodarowania terenu, który został załączony do PB zaprojektowano nasadzenia zastępcze w ilości dwukrotnie większej niż planowana wycinka.

Gatunek drzewa jaki przyjęto do nasadzenia – dąb szypułkowy (łac. quercus robur, quercus pedunculata) z rodziny bukowatych.



Na podstawie dostępnych źródeł, strona <http://geoportal.kzgw.gov.pl/imap/> oraz Dziennik Ustaw Warszawa, 28 listopada 2016 poz.1911, Rozporządzenie Rady Ministrów z dn.18.10.2016 w sprawie planu gospodarowania wodami na obszarze Dorzecza Wisły, planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza środkowego Wisły. Znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych Nr JCWPd: 50, region Środkowej Wisły. Stan jednolitej części wód podziemnych został określony jako dobry, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jako niezagrażona. Projektowane przedsięwzięcie znajduje się także na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o nazwie Rozoga od źródeł do Radośćówki, z Radośćówką – kod: PLRW200017265269, dla której stan oceniono jako zły, a ocenę ryzyka osiągnięcia celów jako zagrożoną (powyżej miejscowości Kilimany przez drogę przepływają dwa rowy melioracyjne, które wpadają do rzeki Jerutka, która stanowi lewy dopływ Rozogi). Planowana inwestycja nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych i nie będzie oddziaływała na wody powierzchniowe, zatem nie przyczyni się do zmian obecnie występującego stanu ekologicznego ww. jednolitych części wód dorzecza

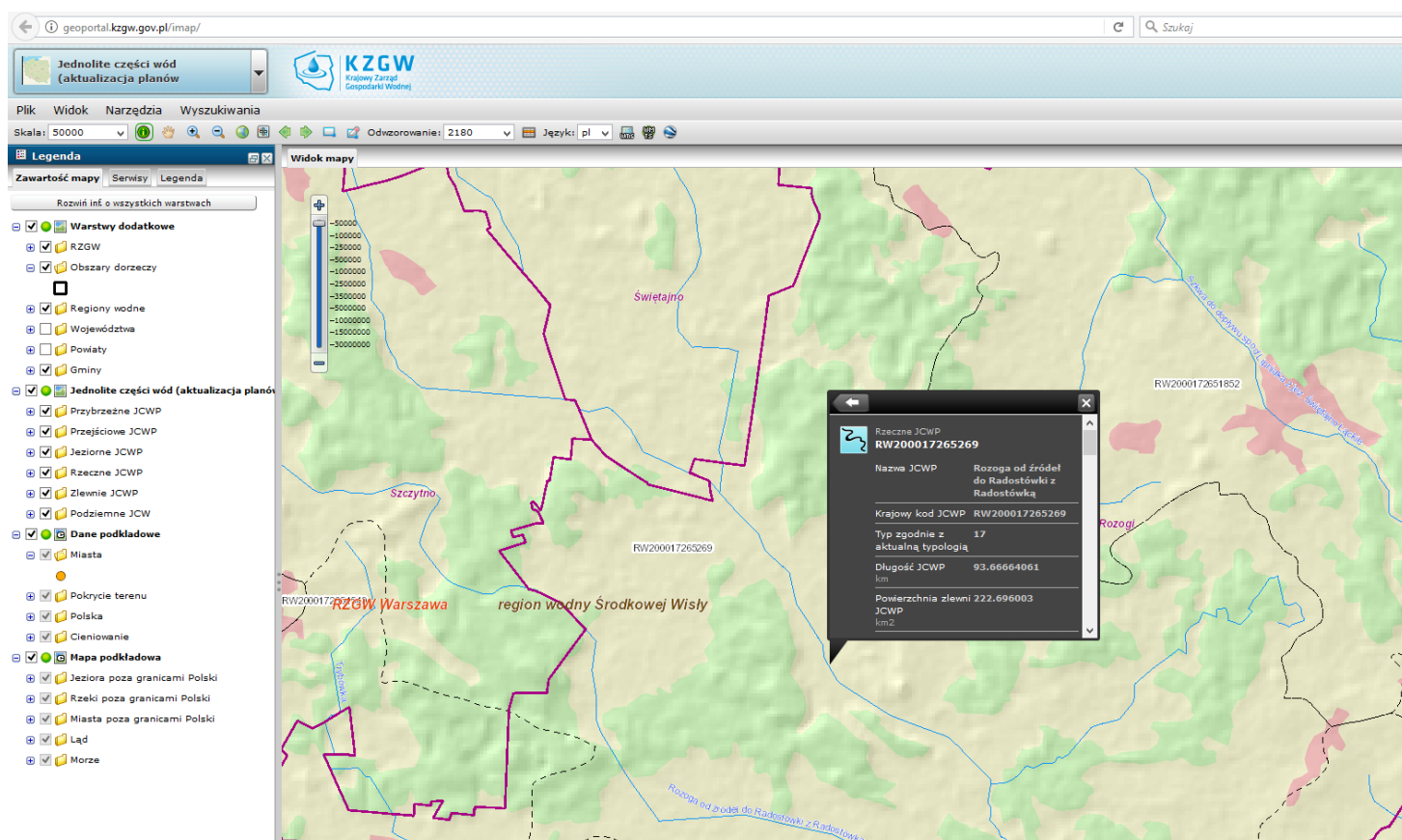
Eksploracja inwestycji nie będzie powodowała przenikania zanieczyszczeń do wód podziemnych. Z uwagi na zakres i lokalizację przedsięwzięcia, niewielkie natężenie ruchu na analizowanej drodze, które nie zmieni się w znaczącym stopniu, (droga ta ma służyć przede wszystkim dla osób dojeżdżających do m. Wujaki, a większość podróżnych czy też mieszkańców Klon porusza się drogą krajową nr 53) oraz przyjęte sposoby odwadniania drogi stwierdza się, że jego realizacja i eksploatacja nie będzie wpływać na stan ww. wód i nie przyczyni

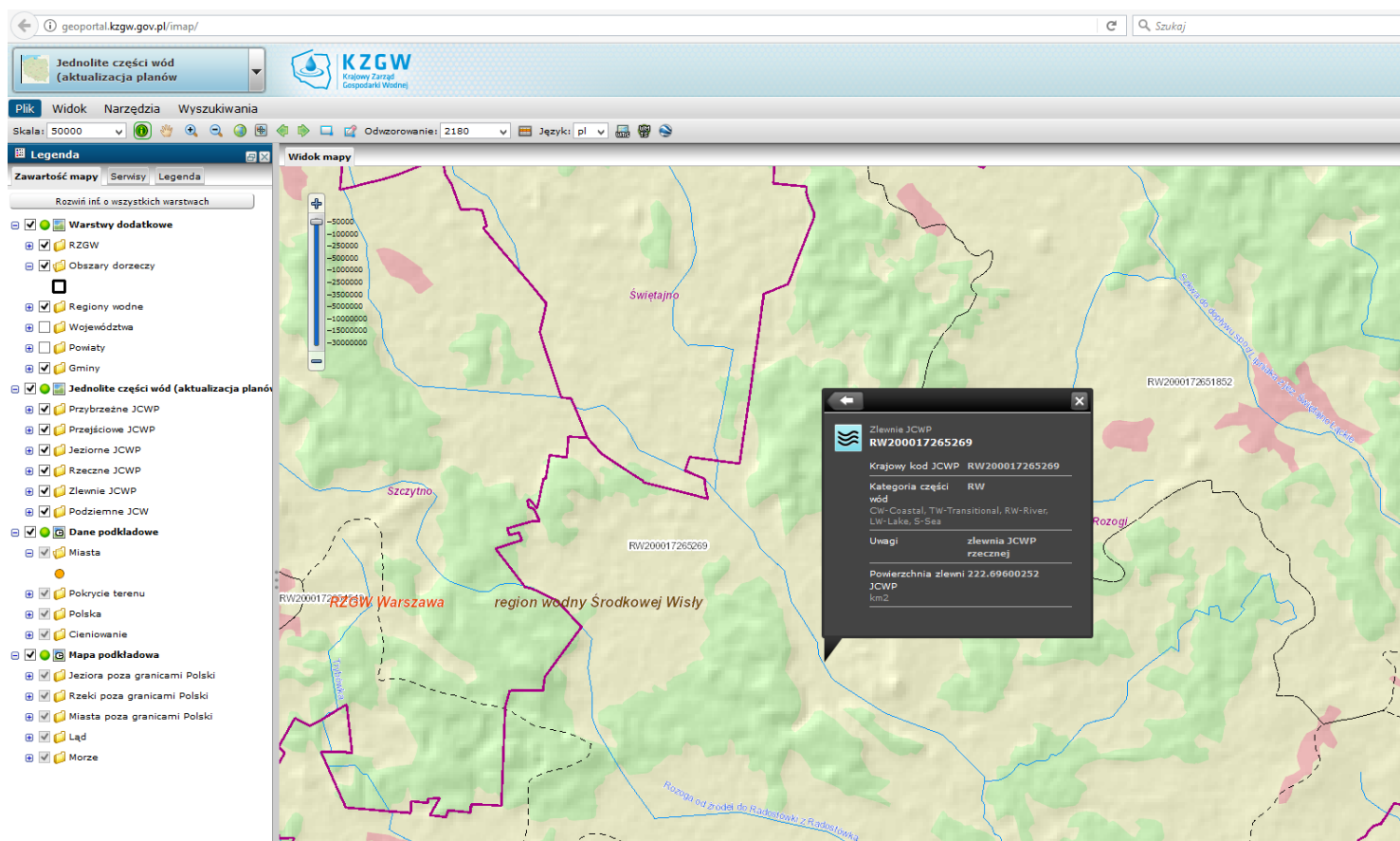
się do nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Odwodnienie jezdni i zjazdów odbywać się będzie powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych drogi na projektowane pobocza gruntowe, a dalej do istniejących rowów, teren przyległy. Wykonanie inwestycji nie zwiększy ilości substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego.

W związku z powyższym planowana inwestycja opisana zakresem niniejszego opracowania nie koliduje z planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

Przyjęte istniejące rozwiązania odprowadzania wód opadowych nie naruszają klasy jakości wód oraz nie wpływają na ich stan sanitarny.





Projektowana droga ma charakter lokalny (około 3 samochody na godzinę), natężenie ruchu jest niewielkie dlatego też jej wpływ na zmianę klimatu jest mało znaczący. Przebudowa istniejącej drogi nie spowoduje intensyfikacji ruchu, nie będzie powodować przekształcenia ekosystemów naturalnych oraz ponadnaturalnych, nie spowoduje zajęcia nowych terenów pod inwestycję więc nie szkodzi środowisku i nie wpłynie znacząco na klimat.

W opracowaniu przyjęto modernizację istniejącego odwodnienia. Zaprojektowane zostały rowy rozsączające oraz spławne w celu usprawnienia odprowadzania wód opadowych. W związku z tym uczestnicy ruchu będą mogli płynniej się poruszać co przełoży się na zmniejszenia spaliny w tym gazów cieplarnianych.

Na tę chwilę nie jest znana lokalizacja zaplecza budowy, jednak projektant nakłada na przyszłego wykonawcę warunek, żeby biuro-budowy / miejsce parkowania sprzętu zostało uzgodnione z ZDP Szczytno w taki sposób, aby nie powodowało dodatkowego zanieczyszczenia środowiska / wycinki, czyli znajdowało się na terenach gospodarstw do tych celów przeznaczonych, utwardzonych, nie zadrzewionych (prawdopodobnie m.Klon).

Nie przewiduje się specjalnych miejsc na lokalizację materiałów budowlanych, gdyż znakomita większość z nich, wymaga natychmiastowego wbudowania. Materiały takie jak mieszanki mineralno-asfaltowe, gruntu, cement do stabilizacji podłoża będzie wymagał natychmiastowego wbudowania z racji ich specyfiki materiałowej. Tymczasowe gromadzenie odpadów, których ilość jest znikoma w terenie niezabudowanym (np.rozbierane fragmenty przepustów/nadmiar humusu) będzie

składowana w kontenerach po zdemontowaniu/zdjęciu i wywożona na odpowiednie miejsca poza plac budowy.

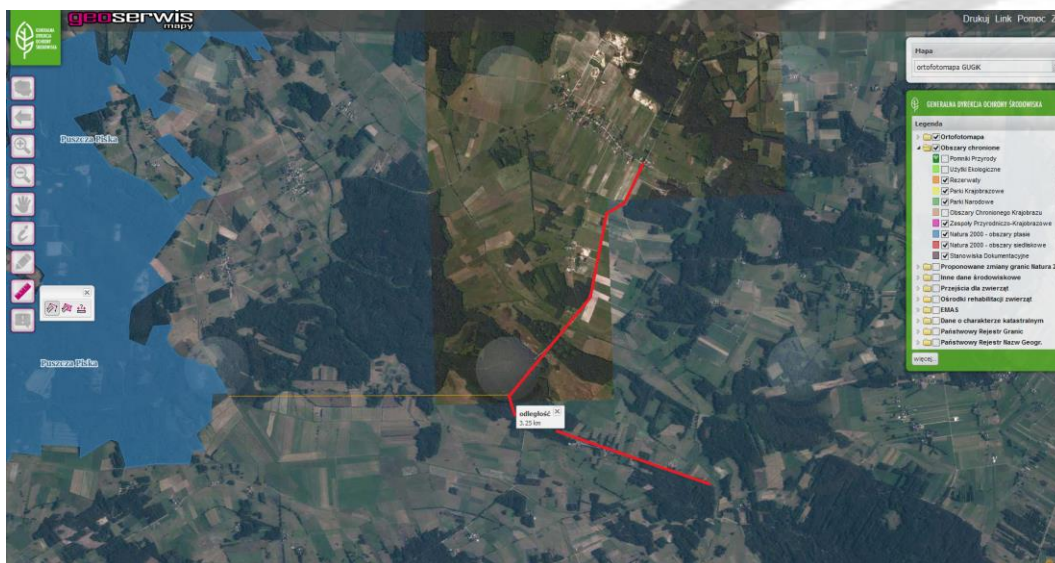
Natomiast rozbiórki istniejących nawierzchni wystąpią wyłącznie na odcinku miejskim – zabudowanym.

Odpady w postaci materiałów z rozbiórek takich jak: kostka betonowa, krawężniki, obrzeża oraz kostka z trylinki będą składowane w pryzmach w bezpośredniej odległości od rozbieranych fragmentów dróg, rozlokowanych na rozpatrywanym odcinku budowanej drogi co 50 metrów, a następnie niezwłocznie załadowywane na samochody ciężarowe i transportowane do zakładu utylizacji. Materiały asfaltowe będą rozbierane przez zestaw maszyn takich jak: frezarka, podajnik taśmowy i samochód transportowy ciężarowy. Rozbiórka polega na zfrezowaniu, podaniu materiału na samochód transportowy i dostarczeniu do zakładu utylizacji.

Sprzęt budowlany oraz wszystkie jednostki operacyjne wykonawcy, będą zaopatrzane w paliwo / oleje, na oddalonej o około 7km stacji Lotos (m.Rozogi).

Natomiast w razie ewentualnej awarii stacji sprzęt budowlany będzie tankowany na miejscu budowy z pojazdu tankującego. Pojazd tankujący będzie się przemieszczał zgodnie z frontem robót i w razie braku paliwa uzupełniał je w maszynach roboczych. Samochód ten musi posiadać konieczności wyposażenia sorbentem dla paliw płynnych węglowodorowych. W razie wycieku należy postępować w następujący sposób. 1) natychmiast wysypać sorbent na miejsce wycieku w zakresie powstałej plamy 2) odczekać okres czasu podany na etykiecie sorbentu. 3) zebrać sorbent wraz z gruntem i oddać do recyklingu. Warstwa zbieranego gruntu jest zazwyczaj podana na etykiecie sorbentu.

Najbliższym obszarem podlegającym ochronie na podstawie ustawy z dn.16.04.2004r. o ochronie przyrody w tym obszarów Natura 2000 jest obszar ptasi Puszczy Piskiej znajdującym się około 3,2km od planowanej inwestycji zgodnie z pomiarem odległości ze strony <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>



W związku z tym iż planowana wycinka jest znikoma, oraz obejmująca drzewa o niewielkiej średnicy zmniejszenie potencjalnych siedlisk gatunków mchów, porostów, schronień i żerowisk owadów, płazów, gadów, ptaków, nietoperzy oraz drobnych ssaków zamieszkujących przyległy teren jest niewielkie.

Nadmieniamy że podczas ostatnich zmian pogody, wielkie z istniejących drzew uległo zniszczeniu oraz wiele z nich zostało powalonych.

Niewielka ilość wycinanych drzew nie będzie miała dużego wpływu na środowisko.

W obrębie inwestycji znajdują się liczne zadrzewienia śródpólne (wzdłuż cieków oraz rowów). Częściowo rekompensują one możliwość zniszczenia siedlisk związanych w drzewami wyciętymi na skutek rozbudowy drogi.

Rozbudowa drogi nie zajmuje nowych terenów (ekosystemy, siedliska). Droga będzie przebiegać po istniejącym śladzie, który jest szeroki i ma ok.5,5m

Na drzewach o nr 18, 21, 52, 61, 63, 80, 86, 87 i 89 zlokalizowano rosnący pospolity gatunek pustlka pęcherzykowatego:

- Hypogymnia physodes, a dodatkowo na drzewach 80 i 86 widoczne są także złotorosty
- Xantoria sp.

Wszystkie z wyżej wymienionych gatunków są pospolite i nie podlegające ochronie, a co za tym idzie nie znajdujące się na czerwonych listach.

Przykładowy porost: gatunek pustlka pęcherzykowatego



Na dzień dzisiejszy nie jest znany dokładny termin budowy rozbudowywanej drogi powiatowej Klon-Wujaki, jednak z zapewnień zarządcy drogi, to jest Powiatowego Zarządu Dróg w Szczytnie wynika, że budowa prawdopodobnie będzie prowadzona w roku 2019 i częściowo będzie realizowana ze środków własnych, a częściowo z tzw."Schetynówek".

Na tę chwilę nie wiadomo jest także jakie będą dostępne programy dofinansowań, o które dobiegać się będzie Zamawiający.

Z poważaniem:

Właściciel Maciej Białoszewski

.....