

Dzierzgowo, 08.07.2013r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 1 i 2, ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm, powoływana dalej jako „Uoos”), a także § 3 ust 1, pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397) oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.)

postanawiam

nie stwierdzać potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej Nr P2361W Szemplino – (granica województwa) – Brzozowo-Maje – Dzierzgowo – Rzęnowo – Grójec – Klewki, odcinek od km 0+000,00 do km 2+928,06 (Gmina Dzierzgowo, powiat mławski, województwo mazowieckie) położony na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnym 38 w obrębie nr 3 Brzozowo-Maje”.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 04 czerwca 2013r. Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota” 10, 06-500 Mława zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej Nr P2361W Szemplino – (granica województwa) – Brzozowo-Maje – Dzierzgowo – Rzęnowo – Grójec – Klewki, odcinek od km 0+000,00 do km 2+928,06 (Gmina Dzierzgowo, powiat mławski, województwo mazowieckie) położony na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnym 38 w obrębie nr 3 Brzozowo-Maje”. Do wniosku dołączono dokumenty wymienione w art. 74 ust. 1 pkt 2, 3 i 6 Uoos.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć określonych w art. 71 ust. 2 pkt 2 Uoos oraz wymienione zostało w § 3 ust 1, pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397). Na podstawie art. 64 ust. 1 Uoos organ prowadzący postępowanie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Powiatowego Inspektora Sanitarnego o wyrażenie opinii w przedmiocie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie w swojej opinii z dnia 25 czerwca 2013 roku, Nr ZNS-712.17.2013 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem z dnia 26 czerwca 2013 roku, WOOS-II.4240.862.2013.IA wyraził opinię, że dla planowanego

przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (postanowienie znajduje się pod adresem <http://www.ekokarty.pl/wykaz/rdos-warszawa>).

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:*

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej Nr P2361 W Szemplino (granica województwa) – Brzozowo-Maje – Dzierzgowo – Rzegnowo – Grójec – Klewki. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosić będzie około 2 928,06 mb.

Droga powiatowa Nr P2361 W na przebudowywanym odcinku od km 0+000 do km 2+928,06 posiada przekrój szlakowy z jezdnią o nawierzchni:

- gruntowej od km 0+000 do km 1+300;
- żwirowej od km 1+300 do km 2+695;
- nawierzchni brukowej od km 2+695 do km 2+875;
- nawierzchni bitumicznej dwuwarstwowej szerokości zmiennej od 4,00 do 5,35 m na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06.

Obecnie pas wyjeżdżony nie pokrywa się z pasem ewidencyjnym.

Charakterystyczne parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - Z;
- nośność podłoża G1;
- głębokość przemarzania - 1,00 m;
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego - KR2;
- szerokość nawierzchni - 5,00 i 6,50 m;
- szerokość poboczy z kruszywa - min. 1,00 m;
- spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy – 2%;
- spadek pobocza – 6%;
- nachylenie skarp – 1:1,5.

Przewiduje się poszerzenie odcinka o nawierzchni brukowej i o nawierzchni bitumicznej. Na odcinku od km 2+928,06 do km 2+875 projektuje się obustronny chodnik, a na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06 chodni prawostronny. Na całym odcinku założono szesnaście punktów wierzchołkowych oraz dwa punkty kierunkowe. Łuki poziome projektuje się z przechyłkami.

Konstrukcja nawierzchni dla ruchu KR2:

1. na odcinku od km 0+000 do km 2+695:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W grubości 7 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie wg PNS – 06102 grubości 20 cm;
- istniejące podłoże lub nasyp z gruntu G1 z wykopów;

2. na odcinku od km 0+695 do km 2+875 konstrukcja poszerzenia jak ww. odcinku na istniejącej nawierzchni brukowej:

- warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5 cm;
- warstwę wyrównawczą – wzmacniającą z betonu asfaltowego AC 22 W grubości zmiennej, średnio 5 cm;

- warstwa profilująca z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102 grubości średnio 5 cm;
- istniejące podłoże gruntowe lub nasyp z gruntu G 1 z wykopów.

3. na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06 konstrukcja poszerzenia jak wyżej na istniejącej nawierzchni bitumicznej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5 cm;
- warstwa wyrównawczo – wzmacniająca z betonu asfaltowego AC 22 W grubości zmiennej, średnio 5 cm.

Pomiędzy warstwami bitumicznymi oraz pomiędzy warstwą podbudowy z kruszywa stabilizowanego, a warstwą bitumiczną projektuje się związanie międzywarstwowe.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się również przebudowę przepustu w km 2+641,50 o $\varnothing$ 60 cm i długości 9,30 m na przepust o $\varnothing$ 80 cm i długości 11 m oraz wykonanie przepustów prostopadle do drogi w:

- km 0+820 rurowy $\varnothing$ 60 i długości 10,0 m;
- km 1+150 rurowy $\varnothing$ 60 i długości 10,0 m;
- km 1+431 rurowy $\varnothing$ 60 i długości 10,0 m;

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę młodych drzew stanowiących odcinek lasu, który powstał jako samosiejki w pasie drogi.

b. powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie:

Planowana inwestycja będzie częściowo powiązana z innymi przedsięwzięciami (drogi). Jednak z uwagi na znikomy charakter oddziaływań brak jest możliwości kumulowania się jej oddziaływań z innymi.

c. wykorzystania zasobów naturalnych:

Z przedłożonych dokumentów wynika, że do przebudowy przedmiotowego odcinka drogi będzie wykorzystane m.in. beton asfaltowy i cementowy, emulsja asfaltowa, kruszywo naturalne i inne materiały. Natomiast podczas eksploatacji drogi nie przewiduje się stałego wykorzystania wody, energii, surowców i paliw.

d. emisji i występowania innych uciążliwości:

W trakcie przebudowy drogi wystąpią w analizowanym rejonie okresowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane. W celu minimalizacji tych uciążliwości prace wykonywane będą w porze dziennej, z użyciem sprzętu sprawnego technicznie.

Eksploatacja przedsięwzięcia wiązała się będzie z emisjami substancji do powietrza oraz hałasu, pochodzącymi z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń substancji ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Wymiana nawierzchni drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu, a zwiększenie płynności ruchu może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza.

Wody opadowo – roztopowe będą odprowadzane do rowów przydrożnych.

e. ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoż. i bhp minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii.

Istnieje jednak możliwość wystąpienia awarii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, gdy w przypadku kolizji drogowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, materiały te zostaną uwolnione do środowiska. Poprawa stanu technicznego drogi zdecydowanie zmniejszy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia w porównaniu z sytuacją obecną.

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

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych;

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby inwestycja była realizowana w rejonie występowania obszarów wodno-błotnych oraz innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych

b) obszary wybrzeży:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi. Odcinek przebudowywanej drogi od km 0+000 do km 2+510 przebiega przez obszar leśny. Ponadto, w ramach realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę około 1400 sztuk młodych drzew stanowiących odcinek lasu, który powstał jako samosiejki w pasie drogowym. prace związane z wycinką drzew należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 16 października do końca lutego.

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

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby inwestycja była realizowana w rejonie występowania obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

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

Planowana do przebudowy droga stanowi granicę Zieluńsko-Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego Rozporządzeniem Nr 18 Wojewody Mazowieckiego z dnia 15 kwietnia 2005 roku w sprawie Zieluńsko-Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91, poz. 2450, ze zm) . Ww. rozporządzenie określa szereg zakazów, w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W myśl art. 24, ust. 2, pkt. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.), zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Rumocka PLB280007 znajduje się w odległości około 11,8 km w kierunku północnym od terenu inwestycji.

Dla prawidłowej przebudowy drogi, konieczne jest usunięcie około 1400 sztuk młodych drzew o średnicy od 16 do 25 cm. Z uwagi na fakt, iż zlokalizowane są one na terenach leśnych, mogą stanowić siedliska zwierząt objętych ochroną gatunkową (głównie ptaków). W związku z powyższym, prace związane z wycinką drzew należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 16 października do końca lutego.

Jednocześnie informuję się, że w przypadku ewentualnego stwierdzenia występowania gatunków chronionych lub o znaczeniu dla Unii Europejskiej, konieczne jest pozostawienie w możliwie najlepszym stanie siedliska gatunku. W tym celu należy podjąć niezbędne działania zabezpieczające, a także w zależności od potrzeb minimalizujące i kompensacyjne. Zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.) na zniszczenie siedliska gatunku chronionego (w tym niszczenia gniazd ptasich), niezbędna jest zgoda właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby inwestycja była realizowana w rejonie występowania obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

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

Z kart informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby inwestycja była realizowana w rejonie występowania obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie Gminy Dzierzgowo wynosi 22 osób/km² (wg danych GUS z 2012 r.).

i) obszary przylegających do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i najbliższej okolicy nie występują zbiorniki wód stojących.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

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

3) Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1 i 2 wynikające z:

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

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

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

Na podstawie przedstawionej dokumentacji można stwierdzić, że w związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia, ze względu na jego charakter i skalę nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwo oddziaływania:

Informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczają się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Natomiast w fazie eksploatacji będą występowały oddziaływania spowodowane emisją hałasu i substancji do powietrza, spowodowane ruchem pojazdów. W wyniku planowanej przebudowy drogi zwiększy się płynność ruchu pojazdów, skróci się czas przejazdu, przez co ograniczona zostanie emisja hałasu i substancji do powietrza.

Biorąc pod uwagę powyższe stanowiska oraz kierując się kryteriami zawartymi w art. 63 ust 1 pkt 1-3 Uoos w ocenie organu brak jest potrzeby poddania przedmiotowego przedsięwzięcia ocenie oddziaływania na środowisko.

Informacja o niniejszym postanowieniu została zamieszczona w publicznie dostępnym wykazie dostępnym na stronie BIP Urzędu Gminy Dzierzgowo.

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.



[Handwritten signature]
Wójt
Dzierżkowski

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. S. Roweckiego „Grota” 10, 06-500 Mława,
2. Usługi Projektowe Andrzej Dusiński, ul. Warszawska 1 lok 19, 06-500 Mława,
- 3.A/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie
ul. 1 Maja 6, 06-500 Mława.
2. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie
Wydział Spraw Terenowych I
ul. 17 Stycznia 7, 06-400 Ciechanów.