

Decyzja

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2, pkt 2, art. 75 ust. 1, pkt 4 i ust. 4, art. 84 i 85 ust. 2 pkt 2 ustawy 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. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.) i § 3 ust. 1 pkt 62 i pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) oraz art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Województwa Mazowieckiego, Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, działającego przez Pełnomocnika - przedstawiciela Biura Projektów Mosty Katowice Sp. z o. o. z siedzibą przy ul. Rolna 12, 40-555 Katowice o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7 oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mławie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie

orzekam

1. Stwierdzić, brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7.
2. Określić istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji i użytkowania tego przedsięwzięcia w wariantcie 1 preferowanym:
 - a) podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane – materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
 - b) zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw i przeszkolić pracowników odnośnie zastosowania materiałów sorpcyjnych;
 - c) pojazdy, maszyny oraz urządzenia budowlane tankować poza placem budowy, na stacjach paliw wyposażonych w wymagane zabezpieczenia przeciw rozlewowe;
 - d) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego rekultywacji lub unieszkodliwienia;
 - e) teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów; odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
 - f) wodę na potrzeby socjalne pracowników i do celów technologicznych inwestycji dostarczać beczkowozami z zewnątrz;
 - g) wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać bezpośrednio do gruntu; odprowadzanie ww. wód prowadzić w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód znajdujących się na gruncie;
 - h) wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego i obiektów drogowych na odcinku o przekroju drogowym z poboczami odprowadzać powierzchniowo na pobocza, natomiast na odcinku o przekroju ulicznym oraz w rejonie skrzyżowań do rowów drogowych lub kanalizacji deszczowej zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa;

- i) ścieki bytowe odprowadzać do kanalizacji miejskiej lub do szczelnych zbiorników bezodpływowych, np. przewoźnych toalet typu TOY-TOY, zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;
 - j) prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, ograniczyć ich czas do niezbędnego minimum;
 - k) w trakcie realizacji inwestycji nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu;
 - l) roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych;
 - m) budowę mostu oraz umocnienie koryta rzeki Seracz w obrębie mostu przy pomocy budowli regulacyjnych wykonać zgodnie z uzyskanym pozwoleniem wodno prawnym,
 - n) budowę i prace w obrębie przepustów oraz umocnienie rowu M (ciek Dopływ z Żarnówki) w obrębie przepustów projektowanych do zabudowy pod projektowanym układem dróg i poniżej przy pomocy budowli regulacyjnych prowadzić zgodnie z uzyskanymi zgodami wodno prawnymi;
 - o) prace w obrębie koryta rzeki w tym prace rozbiórkowe prowadzić w sposób zapewniający swobodny przepływ wody oraz ochronę wody w rzece przed przedostaniem się gruzu i innych zdemontowanych elementów oraz substancji ropopochodnych,
 - p) w celu minimalizacji oddziaływania na klimat akustyczny zastosować „nawierzchnię cichą” SMA5 w kilometrach:
 - Początek opracowania - 0+850;
 - 4+840 – 6+200;Dopuszcza się ze względów techniczno-technologicznych możliwość zastosowania nawierzchni SMA5 na całym zakresie opracowania.
3. Charakterystyka przedsięwzięcia opisanego w pkt 1 stanowi załącznik do niniejszej decyzji.
4. Na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.) nadać decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 12 listopada 2019 r. Województwo Mazowieckie, Mazowiecki Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, działające przez Pełnomocnika - przedstawiciela Biura Projektów Mosty Katowice Sp. z o. o. z siedzibą przy ul. Rolna 12, 40-555 Katowice wystąpiło z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć określonych w art. 59, ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.) wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 i pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

W dniu 06 grudnia 2019 r. Burmistrz Miasta Mława obwieszczeniem zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego.

Zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ prowadzący postępowanie wystąpił do Wójta Gminy Wiśniewo oraz Wójta Gminy Lipowiec Kościelny o wydanie opinii w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 11 grudnia 2019 r. Wójt Gminy Lipowiec Kościelny pozytywnie zaopiniował wniosek w sprawie realizacji przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Wiśniewo nie wydał opinii w sprawie wniosku realizacji przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 64 ust.1 pkt 1 i 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ prowadzący postępowanie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Powiatowego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Mławie o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Warszawie o opinię w przedmiocie oceny wodnoprawnej.

W dniu 20 grudnia 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zawiadomił Burmistrza Miasta Mława, że z uwagi na konieczność szczegółowej analizy przedłożonej dokumentacji załatwienie sprawy nastąpi do dnia 11 lutego 2020 r.

W dniu 20 grudnia 2019 r. (data wpływu 27.12.2019 r.) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w Warszawie przekazało według właściwości pismo z wnioskiem o wydanie opinii dla wyżej wymienionego przedsięwzięcia do Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie.

W dniu 27 stycznia 2020 r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie zawiadomił, że z uwagi na skomplikowany charakter sprawy oraz z przyczyn niezależnych od organu, przedmiotowa sprawa zostanie załatwiona w terminie do 28 lutego 2020 r.

Pismem z dnia 14 stycznia 2020 r. wnioskodawca wystąpił o rozszerzenie klasyfikacji przedsięwzięcia o wykonanie budowli regulujących na ciekach (z § 3 ust. 1 pkt 67 cytowanego rozporządzenia).

W dniu 31 stycznia 2020 r. Burmistrz Miasta Mława przekazał uzupełnienie do organów opiniujących.

W dniu 3 lutego 2020 r. Burmistrz Miasta Mława na podstawie art. 36 Kodeksu postępowania administracyjnego zawiadomił inwestora, że załatwienie sprawy w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nastąpi do dnia 30.04.2020 r.

Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 11 lutego 2020 r. wydał opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia oraz zakresie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (WOOŚ-1.4220.1441.2019.AGO.2).

Organ prowadzący postępowanie przeprowadził wnikliwą analizę karty informacyjnej przedsięwzięcia odnosząc się w szczególności do poszczególnych uwarunkowań środowiskowych: powietrza atmosferycznego, ochrony przed hałasem, gospodarki wodno-ściekowej oraz oddziaływania skumulowanego przedstawiając jak poniżej.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia zostały szczegółowo przeanalizowane oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne. Został przeanalizowany aktualny stan zanieczyszczenia atmosfery na podstawie danych uzyskanych od Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Warszawie wskazujący na dobrą jakość powietrza i brak przekroczeń wartości dopuszczalnych dla: dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego PM₁₀, pyłu zawieszonego PM_{2,5}, benzenu oraz ołowiu. Analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń została szczegółowo wykonana dla etapu realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia z określeniem sposobów minimalizacji oddziaływań.

Na etapie realizacji wskazano na konieczność użycia sprzętu budowlanego, maszyn i środków transportu sprawnych technicznie. Sprawność sprzętu powinna zostać potwierdzona aktualnymi badaniami technicznymi. Sprzęt powinien być używany przez przeszkolony personel zgodnie z przeznaczeniem i zaleceniami producenta. Osoba obsługująca maszyny wymagające specjalnych uprawnień powinna posiadać

odpowiednie, ważne uprawnienia. Bieżąca konserwacja sprzętu powinna odbywać się w przygotowanej bazie zaplecza technicznego.

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń z maszyn, środków transportu i przewozów polegać będzie na wykorzystywaniu nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu oraz na wykonywaniu przewozów kruszyw i bitumitów pod przykryciem (pod plandeką).

W skrajnych przypadkach, w rejonach zabudowanych, przy pogodzie suchej i wietrznej, można rozważyć okresowe zraszanie odsłoniętego terenu wodą. Biorąc pod uwagę skalę inwestycji zwiększy to zapotrzebowanie na wodę, której zasadniczo technologia budowy dróg nie wymaga.

Jak wynika z karty informacyjnej dla etapu eksploatacji zostały przeprowadzone szczegółowe obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu dla dwóch horyzontów czasowych rok 2022 i rok 2032 czyli 10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania, w dwóch analizowanych wariantach. Model obliczeniowy obejmuje koncepcję obwodnicy Mławy, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 544. W modelu uwzględniono nasypy i wiadukty przewidywane w koncepcji projektu oraz zagospodarowanie terenów sąsiednich względem koncepcji. Obliczenia przeprowadzono na jednej siatce obejmującej cały analizowany układ drogowy.

Ze względu na obecność zabudowań mieszkalnych do analizy oddziaływań wykorzystano dwie wysokości obliczeń 0 m i 0,5 m n.p.t (odpowiednik H max).

Do analizy oddziaływania na powietrze atmosferyczne wykorzystano:

- dane o geometrii przedmiotowego układu drogowego,
- dane o natężeniu i strukturze ruchu na prognozowane horyzonty czasowe rok 2022 i 2032,
- dane o parametrach meteorologicznych (na podstawie danych z najbliższej stacji meteorologicznej „Mława”, Program Operat FB),
- dane o stanie czystości powietrza (na podstawie pomiarów Mazowieckiego WIOŚ w Warszawie),
- obowiązujące metodyki obliczeń.

Do obliczeń dla stanu projektowanego przyjęto tło wysokości 10% wartości dopuszczalnej. Symulację rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykonano programem Operat FB. Wielkości emisji obliczono metodą EMEP/Corinair. Rozprzestrzenianie obliczono metodą Caline3. Wymagania jakości sanitarnej powietrza atmosferycznego określono na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 roku, Nr 16, poz. 87) oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 roku w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031).

Wszystkie wyniki obliczeń zostały ujęte w tabelach:

- poziomy dopuszczalne dla niektórych substancji,
 - wartości odniesienia zanieczyszczeń powietrza,
 - prognozowana wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza w roku 2022 [Mg/rok] – Wariant preferowany i wariant alternatywny,
 - prognozowana wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza w roku 2032 [Mg/rok] – Wariant preferowany i wariant alternatywny,
 - zestawienie maksymalnych wartości stężeń rok 2022 – Wariant preferowany i alternatywny,
 - zestawienie maksymalnych wartości stężeń rok 2032 – Wariant preferowany i alternatywny.
- Obliczenia wykazały, że przy przyjętych założeniach, dla obu wariantów i obu czasów odniesienia, stężenia analizowanych substancji nie przekraczają wartości dopuszczalnych.

W ramach analizy oddziaływania na powietrze przeprowadzono również obliczenia opadu pyłu. Wartości dopuszczalnego opadu pyłu ani ołowiu poza pasem drogowym nie są przekraczane w żadnym roku analizy.

W związku z powyższym nie przewiduje się żadnych działań minimalizujących

w zakresie ochrony powietrza. Nie osiągnięcie wartości dopuszczalnych dla żadnego z zanieczyszczeń jest powodem, dla którego odstąpiono od graficznej interpretacji obliczeń.

Po przeanalizowaniu zapisów karty informacyjnej przedsięwzięcia zdaniem organu wszystkie wykonane analizy rozprzestrzeniania zanieczyszczeń do powietrza zostały wykonane w sposób szczegółowy i w pełni wypełniają obowiązek nałożony przez organ opiniujący.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia zostały szczegółowo przeanalizowane oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny dla etapu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz zostały określone działania minimalizujące te oddziaływania.

Na etapie realizacji wskazano na konieczność stosowania nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska oraz stworzeniu racjonalnego harmonogramu prac, uwzględniającego w swoich założeniach wpływ oddziaływania akustycznego poszczególnych maszyn budowlanych.

Prace najbardziej uciążliwe polegające na użyciu maszyn wibracyjnych oraz rozbiórkowych należy prowadzić w porze dziennej, dopuszcza się wykonywanie pozostałych prac w porze nocnej (np. układanie asfaltu, malowanie oznakowania poziomego). Drogi technologiczne w miarę możliwości należy lokalizować w pasie drogowym planowanej inwestycji.

Z uwagi na sposób zagospodarowania otoczenia przedsięwzięcia (miejsca zwartej zabudowy mieszkaniowej) prace budowlane związane ze zwiększoną emisją hałasu do środowiska należy wykonywać wyłącznie w porze dziennej, natomiast zaplecza zlokalizować możliwie daleko od terenów zabudowy objętej ochroną przed hałasem.

Jak wynika z karty informacyjnej dla etapu eksploatacji zostały przeprowadzone szczegółowe obliczenia emisji hałasu do środowiska dla dwóch horyzontów czasowych rok 2022 i rok 2032 czyli 10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania w dwóch analizowanych wariantach.

Do określenia rozprzestrzeniania się hałasu generowanego przez analizowane warianty, na całym obszarze opracowania, wykorzystano oprogramowanie komputerowe. Do obliczeń hałasu wykorzystane zostało oprogramowanie firmy Datakustik. Pakiet obliczeniowy Cadna/A opiera się o tzw. model obliczeniowy zgodny z francuską metodą obliczeniową „NMPB-Routes-96”, do której odnosi się francuska formuła „XPS 31-133”. Metodyka ta jest zalecaną w Dyrektywie 2002/49/EU do stosowania w krajach członkowskich UE jako metodyka modelowania hałasu drogowego. Mapa hałasu drogowego obliczona została z wykorzystaniem oprogramowania Cadna/A po wprowadzeniu zestawu danych i parametrów ruchu oddzielnie dla pory dnia i pory nocy. Obliczenia wykonane zostały w siatce rastrowej o wielkości 10 m x 10 m na wysokości względnej $h = 4$ m. W karcie została wyczerpująco opisana metodyka wykonanych obliczeń oraz sposób opracowania modeli akustycznych.

Tabelaryczne zestawienia wyników obliczeń bez zastosowania działań minimalizujących oraz z zastosowaniem działań minimalizujących:

- zestawienie receptorów dla roku 2022 bez zastosowania działań minimalizujących dla wariantu 1 preferowanego i 2 alternatywnego;
- zestawienie receptorów dla roku 2022 z zastosowaniem działań minimalizujących dla wariantu 1 preferowanego i 2 alternatywnego;
- zestawienie receptorów dla roku 2032 bez zastosowania działań minimalizujących dla wariantu 1 preferowanego i 2 alternatywnego;
- zestawienie receptorów dla roku 2032 z zastosowaniem działań minimalizujących dla wariantu 1 preferowanego i 2 alternatywnego.

Wszystkie obliczenia zestawione w tabelach wykonane są dla budynków sąsiadujących z planowaną inwestycją z podaniem odległości budynku od źródła hałasu, kondygnacji

na której wykonano obliczenia, podaniem sposobu użytkowania terenu na którym zlokalizowany jest budynek poddany analizie, podaniem wartości dopuszczalnej hałasu, wartości obliczonej oraz określeniem, czy wystąpiły przekroczenia.

Obliczenia wykazały, iż bez podjęcia działań ochronnych (bez zastosowania działań minimalizujących) wystąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomów dźwięku zarówno w porze dnia jak i porze nocy. Uzyskane wyniki pozwoliły na zaproponowanie działań minimalizujących w postaci zastosowania „cichej nawierzchni”. W przypadku przeprowadzenia zamierzenia inwestycyjnego i zastosowaniu działań minimalizujących w postaci „cichej nawierzchni” SMA5 wykonane obliczenia wykazują:

WARIANT 1 (PREFEROWANY) - brak przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu dźwięku, dochowanie wartości dopuszczalnych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

WARIANT 2 (ALTERNATYWNY) - przekroczenie wartości dopuszczalnych poziomu dźwięku w dwóch punktach receptorowych R17 i R18. Przekroczenia te mieszczą się jednak, zgodnie z normą 9613-2 - tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej, ogólna metoda obliczania, w granicach błędu obliczeniowego.

W karcie określono odcinki dla których należy zastosować działania minimalizujące w postaci „cichej nawierzchni” SMA5 w kilometrażu około:

WARIANT 1 (PREFEROWANY)

- początek opracowania - 0+850,
- 4+840 - 6+200.

WARIANT 2 (ALTERNATYWNY)

- początek opracowania - 0+850,
- 5+490 - 5+910.

Dopuszcza się, ze względów techniczno-technologicznych możliwość zastosowania nawierzchni SMA5 na całym zakresie.

Zakres zastosowania „cichej nawierzchni” oraz zasięg oddziaływania planowanej drogi na klimat akustyczny, bez zastosowania działań minimalizujących i z zastosowaniem działań minimalizujących pokazano na załącznikach graficznych łącznie ze wskazaniem terenów podlegających ochronie akustycznej.

Po przeanalizowaniu zapisów w karcie informacyjnej przedsięwzięcia zdaniem organu prowadzącego wszystkie analizy emisji hałasu zostały wykonane w sposób szczegółowy i w pełni wypełniają obowiązek nałożony w opinii RDOŚ Warszawa.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia zostały szczegółowo przeanalizowane oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo wodne oraz wpływ prac na koryto rzeki Serecz na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Na etapie realizacji wskazano na konieczność stosowania następujących działań minimalizujących oddziaływanie na wody i gleby.

Zaplecze socjalne budowy należy przyłączyć do systemu kanalizacji miejskiej lub wyposażyć w toalety ze szczelnym zbiornikiem na fekalia oraz zamkniętym obiegiem wody socjalnej. Warstwę gleby z terenu przewidzianego pod bazę zaplecza technicznego należy zebrać i składować do wykorzystania na etapie rekultywacji terenu.

Nie wolno dopuścić do zalewania wykopów wodą deszczową, szczególnie w przypadku występowania glin, piasków i pyłów gliniastych.

Wykonanie wykopów powinno postępować w kierunku podnoszenia się niwelety, aby umożliwić odpływ wód z wykopu. Odstonięte podczas wykonywania wykopów źródła wody należy ująć za pomocą rowów lub drenów. Wody opadowe i źródlane należy odprowadzić poza teren robót. Czasowe obniżenie zwierciadła wód gruntowych można wykonać za pomocą igłofiltrów.

W celu zabezpieczenia środowiska w sytuacji wystąpienia awaryjnego niekontrolowanego zanieczyszczenia należy wykorzystać sorbenty, które pozwolą na skuteczne zneutralizowanie niekontrolowanego wycieku i zminimalizują uciążliwość dla środowiska. Zastosowanie sorbentów nastąpi, w możliwie jak najkrótszym czasie od momentu wystąpienia wycieku. Następnie sorbent zostanie niezwłocznie zebrany i przekazany do utylizacji podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia w tym zakresie.

Ponadto w karcie informacyjnej określono warunki prac wykonywanych na rzece Seracz i rowach. Wskazano na konieczność zastosowania rozwiązań uwzględniających zachowanie dynamiki przepływów w przekraczanych ciekach oraz ich ciągłość i podstawowe parametry hydromorfologiczne. Odcinkowa przebudowa cieków nastąpi na niewielkich odcinkach a koryta zostaną umocnione materiałami możliwie zbliżonymi do naturalnych z zachowaniem pierwotnego spadku cieku.

Jak wynika z karty informacyjnej dla etapu eksploatacji odwodnienie pasa drogowego będzie realizowane poprzez następujące instalacje odprowadzenia wód opadowych:

- system instalacji wpustów deszczowych ze studzienkami osadnikowymi i odprowadzeniem rurowymi wód do rowu lub kolektora deszczowego,
- instalacja kolektorów deszczowych ze studniami wpadowymi na rowie, osadnikami zawieszonymi łatwo opadającym, separatorami koalescencyjnymi frakcji ropopochodnych, zakończonych wylotem do zbiornika chłonnego lub retencyjnego ze zrzutem do rowu melioracyjnego lub rzeki poprzez regulatory przepływu ograniczające odpływ do zlewni naturalnej,
- przydrożne rowy odpływowe,
- przepusty drogowe.

Przewiduje się odwodnienie drogi:

- na odcinkach drogi o przekroju drogowym z poboczami – powierzchniowo,
- na odcinkach drogi o przekroju ulicznym oraz w rejonie skrzyżowań - poprzez zastosowanie wpustów skąd wody przykanalikami będą kierowane do rowów lub kanalizacji deszczowej.

Wody opadowe odprowadzone zostaną do projektowanych rowów drogowych, skąd skierowane zostaną do naturalnych odbiorników:

- rów R-L;
- rzeka Seracz;
- rów R-M21;
- rów R-M30;
- rów R-M.

Wody opadowe przed zrzutem do naturalnych odbiorników zostaną podczyszczone w systemie urządzeń podczyszczających zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. z 2019r. poz. 1311), aby nie przekraczały:

- zawiesiny ogólnej 100 mg/l (100 g/m³),
- węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l (15 g/m³).

Ilość wód opadowych przed zrzutem do odbiorników naturalnych zostanie ograniczona poprzez zastosowanie urządzeń służących retencjonowaniu wód.

Zaprojektowany system odwodnienia drogi zapewni bezpieczeństwo środowiska gruntowo-wodnego.

W ramach inwestycji zostały przeanalizowane i zaprojektowane:

Wariant 1 (preferowany)

- umocnienie rzeki Seracz w obrębie projektowanego obiektu mostowego przy pomocy budowli regulacyjnych. Trasa rzeki w planie pozostanie w stanie istniejącym, spadek dna koryta zostanie ujednolicony. Umocnienie będzie wykonane przy użyciu materiałów naturalnych (drewno, kamień faszyna).
- umocnienie rowu M (ciek Dopływ z Żarnówki) w obrębie przepustów projektowanych do zabudowy pod projektowanym układem dróg i poniżej przy pomocy budowli regulacyjnych. Rów przekracza drogę w rejonie projektowanego skrzyżowania, jego trasa pokrywa się częściowo z nasypem drogowym i dlatego konieczne jest odcinkowe przełożenie koryta na teren prawobrzeżny. Spadek dna koryta zostanie ujednolicony na całej trasie, a umocnienie będzie wykonane przy użyciu materiałów naturalnych (drewno, kamień faszyna).

Wariant 2 (alternatywny)

- umocnienie rzeki Seracz w obrębie projektowanego obiektu mostowego i poniżej przy pomocy budowli regulacyjnych. Projektowana droga przekracza koryto rzeki pod dużym kątem i w związku z tym konieczne jest jego odcinkowe przełożenie na teren prawobrzeżny. Spadek dna koryta zostanie ujednolicony na całej trasie, a umocnienie będzie wykonane przy użyciu materiałów naturalnych (drewno, kamień faszyna).
- umocnienie rowu M (ciek Dopływ z Żarnówki) w obrębie projektowanego przepustu i poniżej przy pomocy budowli regulacyjnych. Trasa rowu w planie pozostanie w stanie istniejącym, spadek dna koryta zostanie ujednolicony. Umocnienie będzie wykonane przy użyciu materiałów naturalnych (drewno, kamień faszyna).

Po przeanalizowaniu przedstawionych danych w ocenie organu wszystkie analizy wpływu przedmiotowej inwestycji na ciek zostały wykonane w sposób szczegółowy i w pełni wypełniają obowiązek nałożony przez RDOŚ Warszawa.

Odnosząc się do oddziaływania skumulowanego w karcie informacyjnej przedsięwzięcia przy analizie akustycznej uwzględniono oddziaływanie skumulowane obwodnicy i linii kolejowej oraz wzięto pod uwagę lokalizację znajdującej się zabudowy względem istniejącej linii kolejowej i planowanej do realizacji drogi. Dodanie do obliczeń oddziaływania linii kolejowej spowoduje możliwe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu nie związanych z powstaniem obwodnicy. Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny z zastosowaniem wskazanych działań minimalizujących wykazano, że planowana droga nie będzie oddziaływać ponadnormatywnie na klimat akustyczny. Zastosowane działania minimalizujące dotyczą konkretnego przedsięwzięcia budowy zachodniej obwodnicy Mławy, w ramach tej inwestycji nie ma możliwości ochrony akustycznej terenów od istniejącej linii kolejowej.

Po przeanalizowaniu organ stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w zakresie oddziaływania skumulowanego, gdyż wszystkie wskazane warunki minimalizujące oddziaływania na środowisko gruntowo wodne zostały uwzględnione w karcie informacyjnej.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie w dniu 26 lutego 2020 r. wydał opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia.

Wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 8 ust. 1 pkt 1 lit. b lub nałożenia obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b w ustawie z dnia 3 października 2008 r. udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.) (WA.ZZŚ.1.436.64.2019. MZ/EK.2), co zostało przez organ orzeczone w sentencji decyzji.

Kierując się kryteriami zawartymi w art. 63 ust.1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.) organ uznał, że nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Po przeanalizowaniu złożonych przez inwestora dokumentów organ odniósł się do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie zachodniej obwodnicy Mławy - odcinka między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą S7. Projektowana zachodnia obwodnica Mławy będzie położona na terenie miasta Mławy oraz na terenie gminy Lipowiec Kościelny i Wiśniewo, powiat mławski, woj. mazowieckie.

Początek trasy projektowanej obwodnicy okolice ul. Turystycznej, będzie przebiegał po istniejącej drodze wojewódzkiej Nr 544 (ul. Gdyńska) do skrzyżowania w okolicy ul. Hm. Wandy Szczęsnej - Lesiowskiej, od km około 0+400 obwodnica będzie biegła po nowym śladzie przez tereny rolnicze. Koniec inwestycji to projektowany węzeł Mława Południe (dawniej Modła).

Planowana inwestycja sąsiaduje z terenami istniejących dróg, zabudowy mieszkaniowej, usługowej, terenami kolejowymi, terenami niezabudowanymi, leśnymi, oraz terenami rolniczymi związanymi z prowadzeniem specjalistycznej produkcji zwierzęcej — drobiu. W obrębie skrzyżowań zlokalizowana jest zabudowa jednorodzinna lub zagrodowa.

Projektowany odcinek obwodnicy przebiega po terenie o ukształtowaniu pagórkowatym. Na trasie planowanej drogi występują cieki wodne rzeka Seracz oraz rowy melioracyjne R-L, R-M, R-M21 i R-M30. Długość planowanej obwodnicy wyniesie ponad 8 km.

Nowy przebieg drogi wojewódzkiej będzie obejmować zarówno budowę nowego odcinka drogi wojewódzkiej, przebudowę pozostałych dróg w rejonach planowanych skrzyżowań, budowę dróg serwisowych, chodników, ciągów pieszo — rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej, w tym urządzeń ochrony środowiska.

W zakresie planowanej obwodnicy będą wykonane następujące elementy:

- budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej,
- przebudowa istniejącej drogi wojewódzkiej 544 - ul. Gdyńska,
- budowa skrzyżowań jednopoziomowych projektowanej obwodnicy z istniejącą drogą wojewódzką DW 563- ul. Żuromińska,
- budowa skrzyżowań jednopoziomowych projektowanej obwodnicy z istniejącymi drogami powiatowymi: ul. Podmiejską nr 2328W, ul. Szreńską nr 4640W, ul. Otocznia nr 2327W,
- budowa skrzyżowań jednopoziomowych projektowanej obwodnicy z istniejącymi drogami gminnymi ul. Hm. Wandy Szczęsnej — Lesiowskiej, ul. Ligi Obrony Kraju, ul. Stanisława Moniuszki, ul. Płońska, ul. Ceglana,
- budowa skrzyżowań wielopoziomowych projektowanej obwodnicy z drogą krajową nr 7,
- budowa obiektu mostowego nad rzeką Seracz,
- wykonanie budowli regulacyjnych na ciekach,
- budowa przepustów na istniejących ciekach oraz nowych elementów odwodnienia drogi,
- budowa zatok autobusowych,
- budowa elementów węzła (łącznic) DK-7 - Wyplot,
- budowa chodników jedno lub dwustronnych,
- budowa ścieżek rowerowych dwukierunkowych,
- budowa ciągów pieszo-jezdných,
- budowa odwodnienia korpusu drogowego - odwodnienie powierzchniowe, a na odcinku o przekroju ulicznym odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej,
- budowa, rozbudowa lub przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych będących w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej,
- budowa dróg serwisowych do obsługi terenów przyległych,

- budowa dróg dojazdowych obsługujących tereny przyległe do projektowanej obwodnicy,
- przebudowa lub zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z projektowaną inwestycją,
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z nowo projektowanymi rozwiązaniami geometrycznymi drogi,
- rozbiórki budynków mieszkalnych i gospodarczych.

Realizacja budowy obwodnicy odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego takiego jak: koparki, pojazdy ciężarowe, wibratory powierzchniowe, młoty, świdy, pompy do betonu oraz dźwigi. Używany przez Inwestora sprzęt napędzany będzie głównie olejem napędowym, natomiast jego część może wymagać zasilania energią elektryczną. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Ze względu na zakres projektowanych prac przewiduje się wykorzystanie następujących materiałów: gotowych elementów, wody do kilkuset m³ na cały okres budowy, energii elektrycznej kilkadziesiąt kWh na cały okres budowy, paliwa (olej napędowy) do 100 m³, warstwy podbudowy z kruszyw (piasek, tłuczeń) około kilkaset tys. m³, betonu asfaltowego około kilkaset tys. m³, kostki betonowej około kilkaset tys. m³, prefabrykowanych elementów betonowych, rur z tworzyw sztucznych i żeliwa sferoidalnego, kształtek, uszczelki, kręgów betonowych do budowy studzienek kanalizacyjnych, włazów z pokrywami zamykanymi, materiałów standardowo wykorzystywanych do budowy dróg (krawężniki, obrzeża, wpusty deszczowe) oraz słupów oświetleniowych, kabli, materiałów malarskich i elementów do odtworzenia i uzupełnienia oznakowania poziomego i pionowego.

Materiały wykorzystywane podczas realizacji przedsięwzięcia będą posiadały wszystkie wymagane obowiązującym prawem certyfikaty i dopuszczenia do stosowania.

Parametry projektowanej obwodnicy:

- klasa techniczna – G,
- kategoria obciążenia ruchem obwodnicy - KR5,
- liczba pasów ruchu – 2,
- szerokość pobocza - min. 1,25 m,
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m,
- szerokość chodnika - 2,00 m.

W ramach planowanej inwestycji będzie wykonany również most na rzece Seracz. Konstrukcję nośną obiektu będzie stanowił jednoprzęsłowy, swobodnie podparty ustrój płytowo - belkowy, z betonu sprężonego. W przekroju poprzecznym zaprojektowano dwie belki o rozstawie osiowym, natomiast ustrój nośny wykonany zostanie z betonu sprężonego kablami i zbrojonego stalą. Przyczółki mostu będą masywne ze ścianami bocznymi, natomiast podpory wykonane zostaną z betonu, zbrojonego stalą. Wg. informacji zawartych w dokumentacji naturalny bieg rzeki nie będzie zmieniany. Spadek dna koryta rzeki zostanie ujednolicony. Umocnienia koryta rzeki zostaną wykonane z materiałów naturalnych typu: drewno, kamień, faszyna. Prace będą prowadzone w sposób zapewniający zachowanie ciągłości przepływu w cieku.

W ramach przebudowy, w celu umożliwienia przeprowadzenia rowów przez projektowany układ dróg, na cieku i rowach zostaną wykonane budowle inżynierskie. Spadek dna koryta zostanie ujednolicony na całej trasie, a umocnienie będzie wykonane przy użyciu materiałów naturalnych typu drewno, kamień, faszyna. Prace związane z umacnianiem koryt wykonywane będą w okresie fenologicznym, kiedy to możliwe okresowe zmętnienie wody nie będzie stanowić zagrożenia dla bytujących w niej organizmów.

Zaplecze budowy będzie utworzone lokalnie i będzie służyć głównie jako punkt zarządzania budową, miejsce postojowe maszyn i pojazdów.

Prace inwestycyjne będą wykonywane przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu. Miejsca postoju maszyn, które w danym etapie budowy nie są używane zlokalizowane zostaną

jak najdalej od cieków powierzchniowych. Ewentualne awarie sprzętu usuwane będą poza placem budowy. Podczas prowadzonych prac będą monitorowane ewentualne wycieki paliwa. Miejsce inwestycji zostanie wyposażone w sorbenty substancji ropopochodnych: sypliki i maty chłonne. Podczas prowadzonych prac będą monitorowane ewentualne wycieki paliwa. W przypadku zaistnienia wycieku paliwa miejsce zanieczyszczone zostanie oczyszczone za pomocą sorbentów substancji ropopochodnych lub mat chłonnych. Sorbenty i zanieczyszczony grunt w/w substancjami zostanie niezwłocznie zebrany i przekazany do utylizacji podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia w tym zakresie.

Woda na teren inwestycji będzie dostarczana przewożnymi beczkowozami i wykorzystywana zarówno na cele budowlane, ale też na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Inwestor przewiduje zużycie na ww. cele ok. kilkudziesięciu m³ wody na miesiąc. Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała zapotrzebowania na wodę.

Zaplecze socjalne budowy będzie przyłączone do systemu kanalizacji miejskiej lub zostanie wyposażone w przenośne kabiny sanitarne ze szczelnym zbiornikiem na fekalia oraz zamknięty obieg wody socjalnej.

Przy pracach realizacyjnych powstaną odpady, które zostaną przekazane do odpowiednich odbiorców. Materiały wykorzystywane przy budowie, które zawierają substancje niebezpieczne będą magazynowane na szczelnej nieprzepuszczalnej powierzchni lub w szczelnych pojemnikach.

Warstwa gleby z terenu przewidzianego pod bazę zaplecza technicznego zostanie wykorzystana do rekultywacji terenu. Wykopy wykonywane w trakcie realizacji inwestycji będą wykonywane w kierunku podnoszenia się niwelety aby umożliwić odpływ wód z wykopu. Odslonięte podczas wykonywania ww. wykopów źródła wody zostaną ujęte za pomocą rowów lub drenów. Wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy będą odprowadzane bezpośrednio do gruntu. W fazie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić czasowe obniżenie zwierciadła wód gruntowych z zastosowaniem igłofiltrów.

Wody opadowe i roztopowe na odcinkach drogi o przekroju drogowym z pobocznymi będą odprowadzane powierzchniowo do rowów, natomiast na odcinkach drogi o przekroju ulicznym oraz w rejonie skrzyżowań poprzez zastosowanie wpustów skąd wody przykanalikami będą kierowane do rowów lub kanalizacji deszczowej. Inwestor w ramach ww. kanalizacji planuje wykonanie następujących instalacji odprowadzania wód opadowych: systemu instalacji wpustów deszczowych ze studzienkami osadnikowymi i odprowadzeniem rurociągami wód do rowu lub kolektora deszczowego, instalacji kolektorów deszczowych ze studniami wpadowymi na rowie, osadnikami zawiesziny łatwo opadającej, separatorami koalescencyjnymi frakcji ropopochodnych, zakończonych wylotem do zbiornika chłonnego lub retencyjnego ze zrzutem do rowu melioracyjnego lub rzeki poprzez regulatory przepływu ograniczające odpływ do zlewni naturalnej, przydrożne rowy odpływowe, przepusty drogowe. Wody opadowe przed zrzutem do naturalnych odbiorników zostaną podczyszczone w systemie urządzeń podczyszczających.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach łęgowych oraz przy ujściu rzek.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarach jednolitych części wód powierzchniowych o europejskich kodach:

- PLRW200017268432 (Mławka od źródeł do Krupionki z Krupionką) Dla JCWP Mławka od źródeł do Krupionki z Krupionką stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 lit. a tiret pierwsze Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP

występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2021.

- PLRW200023268449 (Seracz). Dla JCWP Seracz stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 lit. a tiret pierwsze i drugie Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, które uzasadnia się brakiem możliwości technicznych i dysproporcjonalnymi kosztami. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego poprzez przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200049, której stan chemiczny określono jako dobry, a ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych.

Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi. Realizowane przedsięwzięcie częściowo jest zlokalizowane na terenach leśnych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym ze studiów ochrony przeciwpowodziowej określonych w art. 549 ustawy Prawo Wodne. Zgodnie z art. 549 tej ustawy studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art. 171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy Prawo Wodne map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji, jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Biorąc pod uwagę informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, charakter i skalę planowanej inwestycji oraz zastosowane zabezpieczenia, na etapie eksploatacji inwestycji standardy jakości środowiska w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, emisji hałasu i natężenia pola elektromagnetycznego będą dotrzymane.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256) przed wydaniem niniejszej decyzji, organ prowadzący postępowanie w dniu 30 marca 2020 r. obwieszczeniem poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy, wyznaczył siedmiodniowy termin do wypowiedzenia się w sprawie.

Uwzględniając rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz wpływ na poszczególne elementy środowiska, które z racji charakteru nie pociągają za sobą zagrożeń, tym bardziej znaczących oddziaływań, należy stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 13.02.2020 r. pełnomocnik Biuro Projektów Mosty Katowice Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Rolna 12, Katowice w imieniu inwestora Województwa Mazowieckiego, Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie zwróciło się o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności w myśl przepisów art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. KPA.

Budowa drogi wojewódzkiej na ww. odcinku jest inwestycją o znaczeniu ponadlokalnym, której opóźnienie lub brak realizacji wpłynie negatywnie na ochronę zdrowia i życia ludzkiego oraz narazi ważny interes Inwestora, tj. Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, działającego w imieniu Zarządu Województwa Mazowieckiego.

Istniejący układ dróg wojewódzkich w bezpośrednim otoczeniu planowanej inwestycji przechodzi przez zurbanizowaną część miasta Mława. Zważywszy na duże i stale wzrastające natężenie ruchu na w/w drodze jej lokalizacja powoduje znaczący spadek przepustowości co rzutuje bezpośrednio na spadek komfortu podróży, a w konsekwencji na bezpieczeństwo użytkowników przedmiotowych dróg. Ponadto duże natężenie potoku pojazdów powoduje podwyższoną emisję zanieczyszczeń, co również wywołuje negatywne skutki w odniesieniu do zdrowia mieszkańców nieruchomości w bezpośrednim sąsiedztwie tych dróg. W chwili obecnej realizowana jest przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad budowa drogi ekspresowej S-7. W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wybudowany zostanie węzeł w rejonie miejscowości Mława, do którego planowane jest włączenie projektowanej obwodnicy, co również pozostaje nie bez znaczenia w odniesieniu do zwiększenia natężenia ruchu.

Budowa przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez budowę bezpiecznych skrzyżowań, budowę drogi z ograniczonym dostępem zapewniającej wysokoprzepustowy i bezpieczny ruch tranzytowy, budowę dróg dojazdowych, na których odbywać się będzie ruch lokalny oraz realizację kompleksowych rozwiązań w zakresie bezpiecznego ruchu pieszych. Powyższe przyczyni się do zmniejszenia lub wyeliminowania wypadków i kolizji drogowych. Ponadto budowa w ramach przedmiotowej inwestycji kompleksowego systemu odwodnienia drogi zminimalizuje negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko. Przebudowa istniejącego szlaku komunikacyjnego polegająca na wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z centrum miasta na jego obrzeża z jednoczesnym upłynnieniem ruchu spowoduje ograniczenie skutków oddziaływania transportu samochodowego w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Inwestycja ta wpisana jest do Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego z realizacją następnej prognozie finansowej na lata 2021 - 2027 (program na etapie przygotowywania). Ponadto wpisuje się w Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) przyjętą Uchwałą Rady Ministrów w dniu 14.02.2017 r. określającą podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym w perspektywie roku 2020 i 2030. Budowa ww. drogi przewidziana jest również w Planie rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego na lata 2016-2026.

Organ prowadzący postępowanie uznał, że realizacja przedmiotowej decyzji jest ważnym interesem społecznym oraz koniecznością ochrony zdrowia i życia ludzkiego. Planowana inwestycja służy realizacji interesu publicznego, czyli dobru wspólnemu. Interes publiczny uwzględnia zobiektywizowane potrzeby ogółu społeczeństwa lub lokalnych społeczności, związanych z zagospodarowaniem przestrzennym.

Mając powyższe na uwadze organ orzekł o nadaniu decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

W dniu 12.06.2020 r. w związku z art. 75 ust. 4, ust. 5b wyżej cytowanej ustawy organ przekazał projekt decyzji do zaopiniowania organom dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie.

Postanowieniem z dnia 16.06.2020 r. Wójt Gminy Wiśniewo zaopiniował pozytywnie projekt decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

Postanowieniem z dnia 15.06.2020 r. Wójt Gminy Lipowiec Kościelny zaopiniował pozytywnie projekt decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie:

1. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ciechanowie za pośrednictwem tut. Urzędu w terminie 14 dni od daty doręczenia.
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o których mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o których mowa w art. 72 ust. 1a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
3. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
4. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.
6. Na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1000 z późn. zm.) zwolniono z opłaty skarbowej.

7. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a Kodeks Postępowania Administracyjnego).

Burmistrz Miasta
Sławomir Kowalewski

Otrzymują:

1. Województwo Mazowieckie, Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
00 – 048 Warszawa, ul. Mazowiecka 14
2. Pan Marcin Sucheta
40 – 555 Katowice, ul. Rolna 12
3. Urząd Gminy Wiśniewo, z prośbą o wywieszenie na tablicy ogłoszeń oraz umieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Wiśniewo na okres 14 dni, oraz po tym zwrot z adnotacją o terminach publikacji
4. Urząd Gminy Lipowiec Kościelny z prośbą o wywieszenie na tablicy ogłoszeń oraz umieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Lipowiec Kościelny na okres 14 dni, oraz po tym zwrot z adnotacją o terminach publikacji.
5. Zawiadomienie poprzez publiczne obwieszczenie o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Mława zgodnie z art. 49 KPA.
6. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

**pn. „Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską
a nowoprojektowaną drogą krajową S7 ”**

W zakresie przedsięwzięcia polegającego na budowie zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7 będą wykonane następujące elementy:

- budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej,
- przebudowa istniejącej drogi wojewódzkiej 544 - ul. Gdyńska,
- budowa skrzyżowań jednopoziomowych projektowanej obwodnicy z istniejącą drogą wojewódzką DW 563- ul. Żuromińska,
- budowa skrzyżowań jednopoziomowych projektowanej obwodnicy z istniejącymi drogami powiatowym: ul. Podmiejską nr 2328W, ul. Szreńską nr 4640W, Otocznia nr 2327 W,
- budowa skrzyżowań jednopoziomowych projektowanej obwodnicy z istniejącymi drogami gminnymi ul. Hm. Wandy Szczęsnej — Lesiowskiej, ul. Ligi Obrony Kraju, ul. Stanisława Moniuszki, ul. Płońska, ul. Ceglana,
- budowa skrzyżowań wielopoziomowych projektowanej obwodnicy z drogą krajową S 7,
- budowa obiektu mostowego nad rzeką Seracz,
- wykonanie budowli regulacyjnych na ciekach,
- budowa przepustów na istniejących ciekach oraz nowych elementów odwodnienia drogi,
- budowa zatok autobusowych,
- budowa elementów węzła (łącznic) DK-7 Wyplot,
- budowa chodników jedno lub dwustronnych,
- budowa ścieżek rowerowych dwukierunkowych,
- budowa ciągów pieszo-jezdnych,
- budowa odwodnienia korpusu drogowego - odwodnienie powierzchniowe, a na odcinku o przekroju ulicznym odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej,
- budowa, rozbudowa lub przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych będących w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej,
- budowa dróg serwisowych do obsługi terenów przyległych,
- budowa dróg dojazdowych obsługujących tereny przyległe do projektowanej obwodnicy,
- przebudowa lub zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z projektowaną inwestycją,
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z nowo projektowanymi rozwiązaniami geometrycznymi drogi,
- rozbiorczy budynków mieszkalnych i gospodarczych.

Realizacja budowy obwodnicy odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego takiego jak: koparki, pojazdy ciężarowe, wibratory powierzchniowe, młoty, świdry, pompy do betonu oraz dźwigi. Używany przez Inwestora sprzęt napędzany będzie głównie olejem napędowym, natomiast jego część może wymagać zasilania w energią elektryczną. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Ze względu na zakres projektowanych prac przewiduje się wykorzystanie następujących materiałów: gotowych elementów, wody do kilkuset m³ na cały okres budowy, energii elektrycznej kilkadziesiąt kWh na cały okres budowy, paliwa (olej napędowy) do 100 m³,

warstwy podbudowy z kruszyw (piasek, tłuczeń) około kilkaset tys. m³, betonu asfaltowego około kilkaset tys. m³, kostki betonowej około kilkaset tys. m³, prefabrykowanych elementów betonowych, rur z tworzyw sztucznych i żeliwa sferoidalnego, kształtek, uszczeltek, kręgów betonowych do budowy studzienek kanalizacyjnych, włączów z pokrywami zamykanymi, materiałów standardowo wykorzystywanych do budowy dróg (krawężniki, obrzeża, wpusty deszczowe) oraz słupów oświetleniowych, kabli, materiałów malarskich i elementów do odtworzenia i uzupełnienia oznakowania poziomego i pionowego.

Materiały wykorzystywane podczas realizacji przedsięwzięcia będą posiadały wszystkie wymagane obowiązującym prawem certyfikaty i dopuszczenia do stosowania.

Parametry projektowanej obwodnicy:

- klasa techniczna – G,
- kategoria obciążenia ruchem obwodnicy - KR5,
- liczba pasów ruchu – 2,
- szerokość pobocza - min. 1,25 m,
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m,
- szerokość chodnika - 2,00 m.

W ramach planowanej inwestycji będzie wykonany również most na rzece Seracz. Konstrukcję nośną obiektu będzie stanowił jednoprzęsłowy, swobodnie podparty ustrój płytowo - belkowy, z betonu sprężonego. W przekroju poprzecznym zaprojektowano dwie belki o rozstawie osiowym, natomiast ustrój nośny wykonany zostanie z betonu sprężonego kablami i zbrojonego stalą. Przyczółki mostu będą masywne ze ścianami bocznymi, natomiast podpory wykonane zostaną z betonu, zbrojonego stalą. Wg. informacji zawartych w dokumentacji naturalny bieg rzeki nie będzie zmieniany. Spadek dna koryta rzeki zostanie ujednolicony. Umocnienia koryta rzeki zostaną wykonane z materiałów naturalnych typu: drewno, kamień, faszyna. Prace będą prowadzone w sposób zapewniający zachowanie ciągłości przepływu w cieku.

W ramach przebudowy, w celu umożliwienia przeprowadzenia rowów przez projektowany układ dróg, na cieku i rowach zostaną wykonane budowle inżynierskie. Spadek dna koryta zostanie ujednolicony na całej trasie, a umocnienie będzie wykonane przy użyciu materiałów naturalnych typu drewno, kamień, faszyna. Prace związane z umacnianiem koryt wykonywane będą w okresie fenologicznym, kiedy to możliwe okresowe zmętnienie wody nie będzie stanowić zagrożenia dla bytujących w niej organizmów.

Burmistrz Miasta
Sławomir Kowalewski