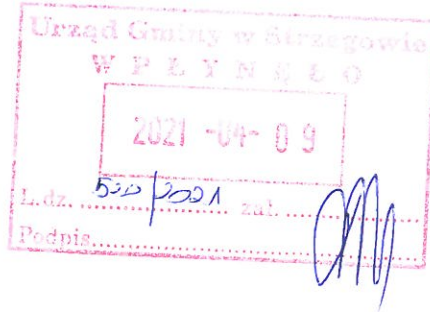




**Państwowe
Gospodarstwo Wodne
Wody Polskie**

**Dyrektor
Zarządu Zlewni
w Ciechanowie**



Ciechanów, 8 kwietnia 2021 r.

WA.ZZŚ.1.435.1.44.2021.MZ

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 ust. 3a i 4 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, ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) zwanego dalej rozporządzeniem RM, nawiązując do wystąpienia Wójta Gminy Strzegowo z dnia 19 lutego 2021 r., znak: Nr 6220.3.2021, w sprawie administracyjnej zainicjowanej wnioskiem inwestora – Powiat Mławski reprezentowanego przez Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w związku z pojawieniem się nowych okoliczności uzupełnionych przy pismach Wójta Gminy Strzegowo z dnia 19 marca 2021 r. znak: Nr 6220.3.2021 oraz z dnia 23 marca 2021 r., znak: Nr 6220.3.2021 po przeanalizowaniu ww. pism oraz wniosku wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej KIP,

- I. **wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na: „rozbudowie drogi powiatowej Nr 2352W Strzegowo-Niedzbórz-Pniewo Czeruchy Etap I od km 1+134,00 do km 7+200” nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;**
- II. **wskazuję na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś lub nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, z uwzględnieniem następujących elementów:**
 - 1) stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia; w przypadku awarii niezwłocznie usuwać z miejsca budowy niesprawne maszyny budowlane;
 - 2) zaplecze budowy zorganizować na utwardzonym terenie o niskim poziomie wód gruntowych, oddalonym od cieków wodnych, położonym poza miejscami spływu wód opadowych, w odpowiedniej odległości od stref ochronnych ujęć wód podziemnych; po zakończeniu prac budowlanych uporządkować teren baz zaplecza;
 - 3) miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
 - 4) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt przekazać

- podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia;
- 5) maszyny, urządzenia budowlane tankować tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi;
 - 6) materiały i surowce niezbędne do realizacji przedsięwzięcia dowozić na teren budowy odpowiednio zabezpieczonym transportem, a w przypadku braku możliwości ich bieżącego wykorzystywania, składować je w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
 - 7) teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;
 - 8) odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
 - 9) wodę na potrzeby socjalne i na potrzeby realizacji inwestycji dla celów budowlanych dostarczać beczkowozami z wodociągu dostępnego w siedzibie firmy wykonującej roboty drogowe;
 - 10) wody opadowe i roztopowe z zaplecza budowy odprowadzać do gruntu; wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać do istniejących i planowanych do wykonania rowów przydrożnych; odprowadzanie ww. wód prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód, ze szczególnym uwzględnieniem stref ochronnych ujęć wód podziemnych;
 - 11) ścieki bytowe odprowadzać do przenośnych toalet typu toy-toy ze szczelnymi zbiornikami; zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;
 - 12) prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne; czas odwadniania wykopów ograniczyć do niezbędnego minimum;
 - 13) roboty ziemne w zakresie wymiany gruntu ograniczyć do minimum; nadmiar ziemi z wykopów wykorzystać gospodarczo w miejscach położonych na terenie gminy Strzegowo w celu rekultywacji wyrobisk czy kształtowania innych dróg na terenie gminy; humus składować we wskazanych miejscach w uzgodnieniu z Gminą Strzegowo;
 - 14) nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu;
 - 15) przed rozpoczęciem prac związanych z odtworzeniem rowów przydrożnych oraz rozbiórką i odtworzeniem/wymianą przepustów uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne.

UZASADNIENIE

Inwestor – Powiat Mławski reprezentowany przez Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie pismem z dnia 12 lutego 2021 r., złożonym przez pełnomocnika – Pana Andrzeja Dusińskiego Usługi Projektowe, wystąpił do Wójta Gminy Strzegowo z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na podstawie art. 64 ust 1 pkt 4 ustawy ooś Wójt Gminy Strzegowo pismem z dnia 19 lutego 2021 r., znak: Nr 6220.3.2021 wystąpił do Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie z prośbą o opinię dla przedsięwzięcia polegającego na: „rozbudowie drogi powiatowej Nr 2352W Strzegowo-Niedzbórz-Pniewo Czeruchy Etap I od km 1+134,00 do km 7+200”.

Po analizie dostarczonych dokumentów Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 ust. 3a i 4 ustawy ooś, a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia RM w dniu 1 marca 2021 r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z pozyskaniem nowych informacji Wójt Gminy Strzegowo zwrócił się do Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie pismami z dnia 19 marca 2021 r. znak: Nr 6220.3.2021 oraz z dnia 23 marca

2021 r., znak: Nr 6220.3.2021 z prośbą o przeanalizowanie załączonych wniosków i zajęcie stanowiska w kontekście wydanej opinii.

W związku z powyższym zaistniała konieczność wyrażenia opinii nawiązującej do kwestii uwzględnienia warunków dotyczących planowanej inwestycji oraz nowych informacji przesłanych wraz z ww. pismami Wójta Gminy Strzegowo.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach w gminie Strzegowo położonych na terenie obrębów ewidencyjnych: obręb nr 0041 Strzegowo Osada: 322/2, 322/3, 323/2, 323/4, 427, 870, 871, obręb nr 0017 Augustowo: 8, 9/1, 9/2, 9/3, 9/4, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20/1, 21, 22, 23, 24, 25, 371/1, obręb nr 0028 Konotopa: 51, 52, 54, 53, 55/1, 56, 58, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 71, 72, 73, 74, 87, 88/1, 88/2, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 96, 113, 130, obręb nr 0011 Pokrytki: 472, 342/5, 600/1, 342/1, 309/3, 343/4, 343/6, 343/7, 33/6, 344/3, 344/2, 345, 350, 361, 363/1, 363/2, 441, 453/5, 538, 539, 560, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 582, 583, jednostka ewidencyjna 141305_2 Strzegowo, gmina Strzegowo, powiat mławski, województwo mazowieckie. Odcinek drogi powiatowej nr 2352W objęty opracowaniem Strzegowo - Pokrytki stanowi część trasy łączącej drogę krajową nr 7 relacji Gdańsk – Warszawa i przechodzącą przez Strzegowo z drogą wojewódzką nr 615 Ciechanów – Mława. Rozbudowa obejmuje odcinek drogi o długości 6066 m.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - Z,
- nośność podłoża - G1, G3,
- głębokość przemarzania - 1,00 m (II strefa),
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu o - KR 3,
- spadek poprzeczny nawierzchni - 2 %,
- spadek poboczy - 6 %,
- szerokość jezdni - 6,00- 7,00 m,
- szerokość ścieżki rowerowej - 2,00 m (2,50 m),
- szerokość poboczy z kruszywa - 1,00 m,
- szerokość chodnika - 2,00 m,
- nachylenie skarp - 1 : 1,5.

Zgodnie z informacją w KIP na skutek realizacji inwestycji nie zwiększy się kategoria ruchu czyli obciążenie ruchem drogowym, która na podstawie obserwacji istniejącego ruchu i przyjętej prognozy została określona na KR3. Przy projektowaniu nawierzchni zaszeregowanej do KR3 obowiązują wymogi zapewniające przygotowanie drogi do średnio intensywnej eksploatacji. Okres projektowy wynosi tu 20 lat. Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie klasę techniczną Z. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu. Zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy drodze posesji, gospodarstw, obszarów leśnych i dojazd do pól. Droga powiatowa łączy miejscowość Strzegowo z Pokrytkami. Droga na odcinku objętym opracowaniem posiada skrzyżowania z drogami gminnymi oraz drogami powiatowymi w podanych lokalizacjach:

- w km 3+086 z drogą gminną Nr 8W;
- w km 3+189 z drogą gminną Nr 230509W;
- w km 5+833 z drogą gminną Nr 11W;
- w km 6+525 z drogą gminną Nr 17W;
- w km 7+168 z drogą gminną Nr 38W;
- w km 8+040 z drogą gminną Nr 230510W;
- w km 8+365 z drogą powiatową Nr 1240W;
- w km 8+458 z drogą gminną Nr 16W;
- w km 9+062 z drogą powiatową Nr 1240W;
- w km 10+504 z drogą gminną Nr 37W;
- w km 10+684 z drogą powiatową Nr 2353W;

- w km 13+082 z drogą powiatową Nr 2351W;
- w km 13+082 z drogą gminną Nr 14W;

Na terenie na którym planowane jest przedsięwzięcie znajduje się sieć wodociągowa, sieć teletechniczna i sieć elektroenergetyczna.

Planuje się przebudowę istniejącej sieci energetycznej kolidującej z planowaną rozbudową drogi zgodnie z warunkami ENERGA OPERATOR nr R/20/080696 z dnia 29.12.2020 r. Planuje się przełożenie kabla po nowej trasie SN 3 x (XRUHAKXS 1x120) na odcinku długości 180 m od km 4+360 do km 4+540 po stronie lewej oraz przestawienie istniejącej napo-wietrznej stacji T761973 Aleksandrowo.

Planuje się również usunięcie kolizji z istniejącą siecią telekomunikacyjną zgodnie z warunkami technicznymi nr 53080/TTISILU/P/2020 z dnia 05.12.2020 r. wydanymi przez Orange Polska Domena Hurt Zarządzanie Zasobami Sieci i IT poprzez zabezpieczenia istniejących urządzeń telekomunikacyjnych. Kabel światłowodowy ziemny wraz z kablem rozdzielczym ziemnym zostanie zabezpieczony poprzez zastosowanie rur dwudzielnych grubościennych, płyty lub prefabrykowanej łupiny żelbetowej w konstrukcji projektowanych elementów układu drogowego. Zachowane zostaną normatywne przykrycie infrastruktury teletechnicznej.

Wodociąg w225 przebiega poza pasem drogowym oraz na odcinkach w pasie drogowym:

- od km 1+885 do km 2+082 strona lewa,
- od km 2+215 do km 4+532 strona lewa,
- od km 4+630 do km 4+892 strona lewa,
- od km 5+130 do km 5+453 strona lewa .
- od km 5+600 do km 6+100 strona lewa.

Sieci wodociągowe nie kolidują z rozbudową drogi.

Początek rozbudowywanego odcinka drogi powiatowej znajduje się w km 1+134, przed rondem stanowiącym skrzyżowanie drogi powiatowej z obwodnicą Strzegowa. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 7+200,00 na końcu obszaru zabudowanego miejscowości Pokrytki. Powierzchnia zajmowanego terenu to około 12,0 ha. Droga będzie drogą dwukierunkową. Przyjęto prędkość projektową 40 km/h. Na omawianej drodze przeważa lokalny ruch samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów oraz pojazdów rolniczych. Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu robót rozbiórkowych, robót ziemnych, wykonaniu poszerzenia istniejącej konstrukcji jezdni, wykonaniu wzmocnienia istniejącej jezdni, wykonaniu poboczy, rowów drogowych, przebudowy przepustów, wykonania zjazdów do posesji i na pola, wykonaniu ścieżki rowerowej, usunięcia kolizji z siecią energetyczną i telekomunikacyjną oraz wykonaniu oznakowania pionowego i poziomego. Na odcinku od km 6+100 do km 7+200 droga zyska nowy przebieg, poprzez zaprojektowanie obwodnicy miejscowości Pokrytki, po stronie południowej. Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP rozbudowana droga dzięki wykonaniu poszerzenia i wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni, wykonaniu ścieżki rowerowej i odwodnienia poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom. Poprawi się bezpieczeństwo na drodze. Zmniejszy się również hałas oraz emisja gazów i pyłów do powietrza. Trwała i bezpieczna droga, przejeżdżalna przez cały rok dla wszelkich pojazdów, zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów. Obniżone zostaną koszty utrzymania drogi, które przy istniejącej obecnie nawierzchni są znaczne a wiążą się z kilkakrotnymi w ciągu roku zabiegami remontów cząstkowych, wypełniania wybojów, uzupełniania jezdni betonem asfaltowym oraz uzupełniania poboczy kruszywem. Rozbudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej. Rozbudowana droga podniesie walory miejscowości Strzegowo, Konotopa, Augustowo i Pokrytki oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedziby gminy – Strzegowo, drogi krajowej nr 7) mogą stać się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki.

Droga przebiega w terenie lekko pofałdowanym i równinnym. Istniejąca nawierzchnia jest wykonana z betonu asfaltowego. Droga powiatowa nr 2352W na całym odcinku objętym opracowaniem posiada przekrój szlakowy. Taki przekrój zostanie utrzymany po rozbudowie drogi z wyjątkiem wyjazdu z miejscowości Pokrytki na nowoprojektowaną obwodnicę. Droga obecnie posiada nawierzchnię bitumiczną

o szerokości od 4,60 m do 5,00 m, o dwóch pasach ruchu po jednym w każdą stronę. Po obu stronach jezdni znajdują się pobocza gruntowe o zmiennej szerokości od 1,00 m do 1,50 m. Droga posiada rowy drogowe wymagające odbudowy. Odwodnienie odcinka odbywa się powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych drogi do rowów drogowych. Zjazdy na posesje posiadają nawierzchnie gruntowe lub z kostki brukowej betonowej.

Zgodnie z KIP ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się częściową zmianę dotychczasowej formy użytkowania terenu poprzez pozyskanie części z działek nie stanowiących obecnie elementów trwałych drogi. Projekt przewiduje poszerzenie istniejącej jezdni oraz wykonanie na całym projektowanym odcinku ścieżki rowerowej (co wymaga pozyskania części terenu przyległego) oraz wykonanie obwodnicy miejscowości Pokrytki. Obwodnica będzie przebiegała po terenie nie stanowiącym obecnie drogi, tylko wykorzystywanym rolniczo. Powodem projektowania obwodnicy jest brak możliwości zaprojektowania tych elementów drogi, które są projektowane na pozostałych odcinkach trasy, poza miejscowością Pokrytki. Istniejący obecnie pas drogowy w Pokrytkach ma szerokość od 9,0 do 10,5 m. Aby zaprojektować przekrój normalny założony przez inwestora, w którym zawarta byłaby jezdnia szerokości 6,50 - 7,00 m, jednostronny chodnik szerokości 2,23 m, jednostronna dwukierunkowa ścieżka rowerowa szerokości 2,23, należałoby uzyskać pas drogowy o szerokości minimalnej 11,0 - 11,5 m. Należałoby zrezygnować z planowanej ścieżki rowerowej, która ma połączyć docelowo Strzegowo z Sułkowem Polnym (m.in. dojazd dzieci do szkoły w Niedzborzu). Istniejący chodnik nie mógłby pozostać i musiałby być przebudowany, ponieważ jego szerokość to tylko 1,2- 1,8 m. Na całym odcinku projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią dwupasową z betonu asfaltowego o szerokości 6,00 m po poszerzeniu, poboczami szerokości po 1,00m, obustronnymi rowami drogowymi i lewostronną ścieżką rowerową zlokalizowaną za rowem drogowym.

W chwili obecnej wody opadowe i roztopowe z drogi powiatowej odprowadzane są do istniejących rowów drogowych. Przedmiotowe wody odprowadzane będą po rozbudowie drogi powierzchniowo poza krawędź jezdni asfaltowej do rowów przydrożnych, które zostaną odbudowane lub zyskają nowy przebieg. Pod drogą powiatową znajdują się przepusty:

- w km 3+427,00 Ø 600 mm, L = 9,50 m żelbetowy ze ściankami, do przebudowy na Ø 1000 mm z tworzyw sztucznych o SN 10, L = 9,50 + 3,50 m ze studnią rewizyjną Ø 2000 mm, ze ściankami żelbetowymi prefabrykowanymi ze skrzydełkami;
- w km 4+313 Ø 1000 mm, L = 9,0 m żelbetowy ze ściankami, do przebudowy na Ø 1000 mm z tworzyw sztucznych o SN 10, L = 9,50 + 4,50 m ze studnią rewizyjną Ø 2000 mm, ze ściankami żelbetowymi prefabrykowanymi ze skrzydełkami;
- w km 5+438 Ø 800 mm, L = 9,0 m żelbetowy ze ściankami, do przebudowy na Ø 800 mm z tworzyw sztucznych o SN 10, L = 9,50 + 4,50 m ze studnią rewizyjną Ø 2000 mm, ze ściankami żelbetowymi prefabrykowanymi ze skrzydełkami;
- w km 5+951,50 Ø 800 mm, L = 11,0 m żelbetowy ze ściankami, do przebudowy na Ø 1000 mm z tworzyw sztucznych o SN 10, L = 11,50 + 5,00 m ze studnią rewizyjną Ø 2000 mm, ze ściankami żelbetowymi prefabrykowanymi ze skrzydełkami.

Wlot oraz wylot przepustów planuje się umocnić płytami ażurowymi betonowymi z wypełnieniem humusem i obsianiem trawą.

Obustronne rowy drogowe zostaną uformowane w przekroju poprzecznym tak, aby uzyskać dno o szerokości 40 cm, skarpy o pochyleniu 1:1,5, głębokość średnio 70 cm. Szerokość wykopu na poziomie terenu średnio 2,20 m. Projektowany odcinek przechodzi przez obszary o gruntach piaszczystych a więc o dużej chłonności wód opadowych. Przepusty pod zjazdami wymienione zostaną na nowe z rur z tworzyw sztucznych o średnicy 400 mm i długości minimum 8,0 m, zamknięte ściankami prefabrykowanymi betonowymi ze skrzydełkami.

Droga przebiega w terenie lekko pofałdowanym i równinnym. Istniejąca nawierzchnia jest wykonana z betonu asfaltowego. Droga powiatowa nr 2352W na całym odcinku objętym opracowaniem posiada

przekrój szlakowy. Taki przekrój zostanie utrzymany po rozbudowie drogi z wyjątkiem wyjazdu z miejscowości Pokrytki na nowoprojektowaną obwodnicę. Droga obecnie posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 4,60 m do 5,00 m, o dwóch pasach ruchu po jednym w każdą stronę. Po obu stronach jezdni znajdują się pobocza gruntowe o zmiennej szerokości od 1,00 m do 1,50 m. Droga posiada rowy drogowe wymagające odbudowy. Odwodnienie odcinka odbywa się powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych drogi do rowów drogowych. Zjazdy na posesje posiadają nawierzchnie gruntowe lub z kostki brukowej betonowej. Istniejąca konstrukcja nawierzchni jezdni to nawierzchnia asfaltowa.

Po analizie dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając informacje uzupełnione przy pismach Wójta Gminy Strzegowo oraz łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, a także biorąc pod uwagę informacje zawarte w KIP, Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

Przedstawione uwarunkowania wskazane w pkt II ppkt 1 – 15 przyczynią się do ochrony środowiska gruntowo-wodnego. Z przedłożonych akt sprawy wynikają niżej wyszczególnione działania, które inwestor przewidział do zastosowania w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, w celu ochrony gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych.

Zakres prac budowlanych związanych z wykonaniem planowanej inwestycji nie spowoduje pogorszenia stanu wód gruntowych. Organizacja zaplecza budowy spełniać będzie wymogi przepisów ochrony środowiska w dziedzinie gospodarki wodno-ściekowej. Ścieki bytowe sanitarne z zaplecza budowy gromadzone będą w przenośnych rezerwuarach typu toy-toy oraz odbierane i utylizowane przez upoważnione do tego jednostki. Zaplecze budowy zorganizowane zostanie na powierzchni ok. 10 arów. Na terenie zaplecza będzie się mieściło biuro budowy, szatnia dla pracowników, sanitariaty oraz garażowana będzie część maszyn. Składowane również będą okresowo rury na przepusty, rury do budowy kanalizacji deszczowej, studnie, krawężniki, kostka, obrzeża betonowe i znaki drogowe. Nie przewiduje się natomiast magazynowania kruszyw oraz mieszanek mineralno-asfaltowych. Materiały te będą sukcesywnie dowożone na plac budowy i na bieżąco wbudowywane.

Wykonawca robót powinien dysponować sprzętem spełniającym odpowiednie wymagania. Obowiązkiem inwestora jest egzekwowanie od wykonawcy robót tego wymagania.

Woda do zwilżania podbudowy, do zraszania walców drogowych zostanie dostarczona na plac budowy beczkowozami, w które zaopatrzona jest każda ekipa układająca podbudowy i nawierzchnie bitumiczne. Woda pochodzić będzie z wodociągu dostępnego w siedzibie firmy wykonującej roboty drogowe. Nie nastąpi zmiana stanu wody na gruncie w wyniku rozbudowy drogi. Wody opadowe z korony drogi będą zbierane do projektowanej i do istniejących rowów drogowych, które zostaną oczyszczone i umocnione. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. W czasie realizacji budowy będzie występowało w niewielkim zakresie degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, nasypów, nawierzchni bitumicznych. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych. W czasie eksploatacji projektowana droga nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleby. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat właściwie jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Droga po przebudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji. Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z wykonywaniem robót ziemnych, w tym wypadku zdjęcia warstwy humusu i wykopy pod konstrukcje jezdni, ścieżki rowerowej i zjazdów. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac. Aby zapobiec degradacji walorów krajobrazowych odpady te będą usuwane z miejsca powstania i gromadzone w wyznaczonym miejscu (teren budowy, bazy wykonawcy), a humus i grunt wprawdzie nie jest klasycznym odpadem ale jego zagospodarowanie będzie związane z rekultywacją

wyrobisk czy kształtowaniem innych dróg na terenie gminy. Nadmiar humusu z wykopów (urobek) składowany będzie we wskazanych miejscach w uzgodnieniu z Gminą Strzegowo i wbudowany przy urządzaniu zieleni. Zużyte opakowania jak np. folie po rozpakowaniu znaków drogowych zostaną przez wykonawcę oddane do skupu opakowań foliowych. Z planowanych do wbudowania materiałów jak kruszywa nie będzie odpadów. Jeśli pozostaną niewielkie ilości nie wbudowanego betonu asfaltowego to zostaną one przewiezione na bazę wykonawcy i przeznaczone do wytworzenia mieszanki w recyklerze i wbudowane do remontów nawierzchni bitumicznej jezdni. Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstawania odpadów w sytuacji normalnej eksploatacji drogi. W sytuacjach awaryjnych np. wypadku drogowego, gdy dojdzie do wydostania się z pojazdu benzyny, oleju napędowego lub oleju silnikowego zanieczyszczenia te usuwane są przez służby ratownicze z użyciem sorbentów. Służby te postępują według określonych przepisami procedur i usuwają zużyte sorbenty, zabierając je do utylizacji. Na tej klasie dróg do zimowego utrzymania stosuje się niewielkie ilości soli drogowej a zabiegi związane z zimowym utrzymaniem ograniczają się do usuwania piasku i śniegu z jezdni. Droga będzie zaopatrzona w system kanalizacji deszczowej i w związku z powyższym powstanie konieczność usuwania odpadów ze studzienek kanalizacyjnych. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie przyczyni się do skumulowania oddziaływań.

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. Przedsięwzięcie znajduje się w pobliżu strefy ochronnej ujęcia wody ustanowionej decyzją Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie z dnia 28 września 2021 r., znak: WA.ZUZ.1.4100.33.2.2018.KK obejmującej teren ochrony bezpośredniej. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w odległości bezpiecznej od ww. strefy.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarach jednolitych części wód powierzchniowych o kodach: PLRW200017268549 (Struga), PLRW200017268529 (Topielica) oraz PLRW200019268599 (Wkra od Mławki do Łydyni bez Łydyni).

Dla JCWP Struga stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogacje 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 oraz 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 – 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. Termin osiągnięcia dobrego stanu określono na rok 2027.

Dla JCWP Topielica stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Dla przedmiotowej JCWP nie wyznaczono derogacji na podstawie art. 4 ust. 4 lit. a Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Dla JCWP Wkra od Mławki do Łydyni bez Łydyni stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogacje na podstawie art. 4 ust. 4 lit. a tiret pierwsze Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, które uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja rolnicza i hydromorfologiczna. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie presji rolniczej tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami 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 2027. Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga szczegółowego rozpoznania wpływu zidentyfikowanej presji hydromorfologicznej i możliwości jej redukcji. W bieżącym cyklu planistycznym dokonano rozpoznania potrzeb w zakresie przywrócenia ciągłości morfologicznej w kontekście dobrego stanu ekologicznego JCWP. W programie

działań zaplanowano działanie „wariantowa analiza sposobu udrożnienia budowli piętrzących na cieku Wkra wraz ze wskazaniem wariantu do realizacji oraz opracowaniem dokumentacji projektowej” obejmujące szczegółową analizę lokalnych uwarunkowań, mającą na celu dobór optymalnych rozwiązań technicznych. Wdrożenie konkretnych działań naprawczych będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu ww. analiz.

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.

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

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 częściowo znajduje się w otoczeniu terenów leśnych. Znajduje się poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami góorskimi. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Nadwkrzańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego lub ze studiów ochrony przeciwpowodziowej określonych w art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 roku – Prawo Wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624) zwanej dalej ustawą Prawo wodne. Zgodnie z art. 549 ustawy Prawo wodne 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 KIP 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.

Mając powyższe na uwadze uznano za zasadne odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Z up. Dyrektora Zarządu Zlewni
w Ciechanowie

Aleksandra Dębska
Z-ca Dyrektora

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Strzegowo, ul. Pl. Wolności 32, 06-445 Strzegowo.
2. Aa.