

GKI.6220.1.2021.PB

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 72 ust 1 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 i art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 z późn. zm.) § 3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2, 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 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Gminy Stupsk, z siedzibą w Stupsku przy ul. Sienkiewicza 10, 06-561 Stupsk, z dnia 8 grudnia 2021 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

- 1. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa drogi gminnej Bolewo – Sulkowo-Kolonia od km 0+000,00 do km 2+100,00”,**
- 2. określłam następujące warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 lit. b lub c, ustawy ooś i nakładam następujące obowiązki działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub ustawy ooś:**
 - 1) Prace związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzić w sposób niezagrożający środowisku gruntowo-wodnemu, uniemożliwiający wystąpienia skażeń wód i gruntu, m.in. poprzez użycie sprzętu będącego w dobrym stanie technicznym, odpowiednią organizację prac budowlanych, magazynowanie materiałów i surowców niezbędnych do prowadzenie robót w sposób bezpieczny dla środowiska gruntowo-wodnego.**
 - 2) Zaplecze budowy, w szczególności miejsca postoju pojazdów, składowania odpadów i materiałów budowlanych zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, z dala od urządzeń wodnych, zaplecze zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni; po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.**
 - 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 usunięcie**

- zanieczyszczonego gruntu. Zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.
- 5) Pojazdy oraz maszyny i sprzęt używany przy budowie tankować wyłącznie na stacjach paliw.
 - 6) Ewentualne naprawy i serwisowanie pojazdów oraz maszyn i sprzętu budowlanego przeprowadzać poza terenem inwestycji w warsztatach naprawczych lub stacjach diagnostycznych.
 - 7) Teren zaplecza inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników 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) Zdjętą warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych. Zdjęty humus zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem następnie wykorzystać we własnym zakresie, (np. do wyrównywania terenów, zasypywania wykopów, umocnienia skarp rowów) lub przekazać odpowiednim odbiorcom.
 - 10) Prace ziemne wykonywać bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych.
 - 11) Roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
 - 12) Uzyskać stosowne zgody/pozwolenia na rozbiórkę starych i budowę nowych przepustów.
 - 13) Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać przez zastosowanie odpowiednich pochyleń poprzecznych i podłużnych do odnowionych i odtworzonych rowów drogowych.
 - 14) W przypadku konieczności, budowę i eksploatację nowych rowów przydrożnych odwadniających prowadzić zgodnie z uzyskanym pozwoleniem wodnoprawnym.
 - 15) Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego.
 - 16) Prace w obrębie urządzeń wodnych – rowów melioracyjnych, prowadzić w sposób zapewniający swobodny przepływ wody oraz ochronę wody przed przedostaniem się do niej zanieczyszczeń i substancji ropopochodnych.
 - 17) Wodę na potrzeby socjalne pracowników dostarczyć w jednostkowych opakowaniach z zewnątrz.
 - 18) Wodę do celów technologicznych dostarczać na teren budowy w beczkowozach.
 - 19) Ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych rezerwuarów typu TOI-TOI, zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty.
 - 20) Prace związane z wycinką drzew i krzewów oraz prace ingerujące w pokrycie glebowe należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków i rozrodczym płazów, tj. w terminie od 15 września do końca lutego lub w tym okresie pod nadzorem przyrodniczym. Przed przystąpieniem do prac należy również dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, a także analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej.

- 21) Drzewa zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji, znajdujące się w zasięgu pracy maszyn należy, na czas prowadzenie robót, zabezpieczyć przed uszkodzeniem.
- 22) Podczas prowadzenia prac ziemnych, teren budowy oraz wykopów kontrolować pod względem obecności zwierząt. W przypadku stwierdzenia zwierząt, umożliwić im ucieczkę z terenu budowy lub przenieść je poza obszar objęty inwestycją do odpowiednich siedlisk.
- 23) Po zakończeniu prac teren zamierzenia należy uprzątnąć i przywrócić do użyteczności przyrodniczej.
- 24) Do nasadzeń należy zastosować gatunki drzew miejscowego pochodzenia, przy ograniczaniu gatunków obcych rodzimej florze czy też modyfikowanych genetycznie, o składzie i strukturze odpowiadającej siedlisku.
- 25) Po zakończeniu budowy, nowo posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancją pielęgnacyjną, polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 8 grudnia 2021 r., Inwestor – Gmina Stupsk z siedzibą przy ul. Sienkiewicza 10, 06-561 Stupsk wystąpił do Wójta Gminy Stupsk o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi gminnej Bolewo – Sulkowo-Kolonia od km 0+000,00 do km 2+100,00”**.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zalicza ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone. W przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z tym Wójt Gminy Stupsk po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mławie oraz po przeprowadzeniu analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów i uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione 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 2021 r., poz. 2373 z późn. zm.) stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Planowane do zrealizowania przedsięwzięcie usytuowane jest na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi 83/4, 83/5, 83/6, 136, 166, 168, 3074/5 w obrębie 0002 Sułkowo-Kolonia, 123/1, 133/1, 160/2, 193, 194/2, 197, 1999, 200/5, 200/6, 201/6, 201/7, 201/8, 202/2, 203/1, 203/2, 204, 205/1, 205/2, 207/4, 207/5, 207/6, 208/1, 208/2, 209/1, 209/2, 210, 211/1, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 222/2, 222/3, 222/4, 222/5, 223/1, 223/2, 224/2, 225/2, 226/2, 227/5, 227/6, 228/2, 229/2, 230, 232/2, 232/5, 236, 248/1, 248/2, 250/1, 250/2, 286/1, 286/3, 286/4, 3074/1, 3074/2, 3074/3 w obrębie 0003 Bolewo, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie.

Teren rozbudowy drogi położony jest między miejscowościami Bolewo i Sułkowo-Kolonia. Są to wsie położone w południowej części gminy Stupsk. Rozbudowa obejmuje odcinek drogi o długości 2100 m. Przeważają tu tereny upraw rolnych, nieużytków, łąk oraz obszary leśne. Występuje też nieliczna zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i jednorodzinna zagrodowa. Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi – D,
- nośność podłoża – G1,
- głębokość przemarzania – 1,00 m (II strefa),
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu – KR1,
- spadek poprzeczny nawierzchni – 2 %,
- spadek poboczy – 6 %,
- szerokość jezdni – 3,50 – 5,00 m (na mijance),
- szerokość poboczy z kruszywa – 1,25 m,
- nachylenie skarp – 1 : 1,5.

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 KR1. Jest to kategoria ruchu lekkiego zdefiniowana w załączniku nr 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430) ustawy z 1999 roku w sprawie standardów technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Przy projektowaniu nawierzchni zaszeregowanej do KR1 obowiązują wymogi zapewniające przygotowanie drogi do najmniej intensywnej eksploatacji.

Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Wójta Gminy Stupsk klasę techniczną D i kategorię ruchu KR1, co świadczy że nawet w dalszej perspektywie nie jest przewidywana do przenoszenia dużego ruchu. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu. Zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy drodze posesji, gospodarstw, do pól oraz obszarów leśnych administrowanych przez PP. Lasy Państwowe. Droga gminna łączy miejscowość Bolewo i Sułkowo Kolonia i wyprowadza ruch na teren sąsiedniej gminy Strzegowo w kierunku Niedzborza. Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu wzmocnienia istniejącej nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 0+000

do km 1+200 oraz wzmocnienia istniejącej nawierzchni żwirowej na odcinku od km 1+200 do km 2+100, która stanie się podbudową pod projektowaną nawierzchnię bitumiczną. Pobocza uzupełnione kruszywem łamanym grubości 9 cm na szerokość 1,25 m każde. Planowane jest odtworzenie rowów drogowych i wykonanie nowych przepustów ze ściankami pod zjazdami, wykonanie konstrukcji jezdni na tych zjazdach oraz przebudowanie istniejących przepustów poprzecznych. Planuje się ustawienie oznakowania pionowego.

Na terenie na którym planowane jest przedsięwzięcie znajdują się przepusty poprzeczne pod koroną drogi w lokalizacji:

- km 0+157,55 Ø800 mm L-11,0 m,
- km 0+861,00 Ø600 mm L-8,0 m,
- km 1+360,00 Ø600 mm L-11,0 m,
- km 1+485,00 Ø600 mm L-8,0 m,
- km 1+841,00 Ø600 mm L-6,0 m,
- km 2+064,00 Ø600 mm L-8,0 m,

Sieć wodociągowa zlokalizowana jest poza pasem drogowym na odcinkach od km 0+004 do km 0+282 po stronie prawej, od km 0+282 do km 1+039 po stronie lewej i od km 1+039 do km 1+350 po stronie prawej.

Sieć teletechniczna jest poza pasem drogowym na odcinku od km 0+058 do km 0+315 po stronie prawej.

Sieć elektroenergetyczna znajduje się poza pasem drogowym na odcinku do km 0+005 do km 0+295 po stronie prawej i do km 0+663 do km 1+177 po stronie lewej.

Początek rozbudowywanego odcinka drogi gminnej znajduje się w km 0+000,00 na skrzyżowaniu z drogą powiatowa nr 2353W Konopki – Sułkowo Borowe – Sułkowo Polne. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 2+100,00. Powierzchnia zajmowanego terenu to około 2,10 ha. Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi od 4,0 do 14,5 m. Na odcinku do km 0+000 do km 1+200 droga posiada zniszczoną nawierzchnię bitumiczną szerokości 3,50 m i obustronne pobocza z kruszywa. Na odcinku od km 1+200 do km 2+100 droga posiada nawierzchnię z kruszywa naturalnego (żwirową). Droga posiada rowy drogowe wymagające odnowienia oraz przepusty pod koroną drogi i pod zjazdami wymagające przebudowy. W pasie drogowym rosną drzewa z których część koliduje z planowaną rozbudową. Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu robót rozbiórkowych, robót ziemnych, wykonaniu nowej konstrukcji jezdni, wykonaniu poboczy, elementów odwodnienia oraz wykonaniu oznakowania pionowego. Rozbudowana droga dzięki wykonaniu nowej nawierzchni 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, przejezdna 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 oraz uzupełniania jezdni betonem asfaltowym oraz poboczy kruszywem. Rozbudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej. Rozbudowana droga podniesie walory miejscowości Bolewo i Sułkowo Kolonia oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedziby gminy - Stupska i siedziby powiatu - Mławy) mogą stać

się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki. Droga przebiega w terenie lekko pofałdowanym i równinnym. Droga gminna na odcinku objętym opracowaniem posiada przekrój szlakowy. Odwodnienie odcinka odbywa się powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych drogi do istniejących rowów drogowych.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. W związku z powyższym przy projektowaniu kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu,
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego,
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu,
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych,
- odwodnienie powierzchniowe i wgłębne.

Na całym odcinku projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią jednopasową z betonu asfaltowego o szerokości 3,50 m (na mijankach 5,00 m). Mijanki zostaną zlokalizowane:

- na odcinku od km 0+702 do km 0+739,
- na odcinku od km 1+172 do km 1+217,
- na odcinku od km 1+590 do km 1+621,

Odcinek z istniejącą nawierzchnią asfaltowa zostanie wzmocniony nowymi warstwami bitumicznymi a odcinek o nawierzchni żwirowej zostanie wzmocniony warstwą podbudowy z kruszywa łamanego na której zostaną ułożone dwie warstwy bitumiczne.

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii. Zakres robót obejmował będzie:

- roboty rozbiórkowe związane z rozbiórką przepustów pod koroną drogi i pod zjazdami,
- wycinkę kolidujących drzew,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego
- wykonanie oznakowania pionowego,
- odtworzenie rowów drogowych,
- wykonanie przepustów pod koroną drogi i pod zjazdami.

- b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Tereny działek, na których realizowana będzie przedmiotowa inwestycja stanowią ciąg drogi relacji Bolewo – Sułkowo-Kolonia, wyprowadzającej ruch w kierunku miejscowości Niedzbórz w gminie Strzegowo.

Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu wzmocnienia istniejącej nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 0+000 do km 1+200 oraz wzmocnienia

istniejącej nawierzchni żwirowej na odcinku od km 1+200 do km 2+100, która stanie się podbudową pod projektowaną nawierzchnię bitumiczną. Pobocza uzupełnione kruszywem łamanym grubości 9 cm na szerokość 1,25 m każde. Planowane jest odtworzenie rowów drogowych i wykonanie nowych przepustów ze ściankami pod zjazdami, wykonanie konstrukcji jezdni na tych zjazdach oraz przebudowanie istniejących przepustów poprzecznych. Planuje się ustawienie oznakowania pionowego.

Przedmiotowa inwestycja jest jedynym tego typu przedsięwzięciem planowanym do zrealizowania na w/w działkach. Oddziaływanie planowanego do realizacji przedsięwzięcia ograniczy się jedynie do działek, na których planowana jest jego realizacja.

W związku z powyższym oraz z uwagi na fakt, iż w najbliższej okolicy brak jest przedsięwzięć o podobnym charakterze, stwierdzić należy, iż jego realizacja nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

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 rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nowymi chodnikami nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji.

Wśród zabudowań przyległych do drogi gnieźdzą się: jaskółki, jeżyki, skowronki, słowiki, gołębie, przepiórki, kuropatwy, bażanty. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populacje powyższych ptaków w skali krótko i długoterminowej.

W przyległych do rejonu inwestycji terenach leśnych zaobserwowano występowania wolno żyjących ssaków: jelenie, sarny, dziki, tchórz, kuna, wiewiórka pospolita oraz pospolitych gadów czy płazów. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na faunę.

Podczas projektowania zastosowano rozwiązania mające na celu ochronę środowiska takie, jakie są możliwe do wykonania w trakcie prowadzenia robot. Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania, usuwane będą jedynie te drzewa, które kolidują z planowaną rozbudową.

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawią się wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej, odkształconej i z licznymi uszkodzeniami nawierzchni. Rozbudowa drogi ma wykorzystywać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów, nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o dużych wartościach przyrodniczych, nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko, nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów, nie zajdzie konieczność zmiany kierunków produkcji roślinnej, wielkości tej produkcji czy rodzajów roślin, które mogą być uprawiane.

Wszystkie wykorzystywane surowce, materiały, energia, woda potrzebne będą jedynie na czas wykonywania robót budowlanych. Na etapie realizacji będą wykorzystywane typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć materiały, surowce takie jak beton asfaltowy, czy woda – dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej, w niewielkich ilościach.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

W trakcie wykonywania robót przygotowawczych drogowych może nastąpić znaczna krótkotrwała emisja zapylenia (oczyszczanie szczotkami mechanicznymi istniejącej nawierzchni przed położeniem nowych warstw). W takiej sytuacji podłoże przed oczyszczaniem i następnie po jego oczyszczeniu należy spłukać wodą pod ciśnieniem. Część prac wykonywana będzie na terenie zabudowy, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych. W związku z tym, ze względu na znaczną emisję hałasu, jaką powodować będzie praca ciężkich maszyn budowlanych, należy wykluczyć prace budowlane w godzinach nocnych.

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

1. Korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów.
2. Korzystanie z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi.
3. Zorganizowanie zaplecza budowy o powierzchni ok. 10 arów, w którym będzie się mieściło biuro budowy, szatnia dla pracowników, sanitariaty oraz garażowana będzie część maszyn. Na terenie zaplecza budowy składowane będą jedynie 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.
4. Prowadzenie prac budowlanych tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰-22⁰⁰).
5. Zobowiązanie wykonawcy robót, wyłonionego w drodze przetargu do dysponowania sprzętem spełniającym wymagania Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U.2005.263.2202 z późniejszymi zmianami). Obowiązkiem inwestora będzie egzekwowanie od wykonawcy robót tego wymagania.
6. Zobowiązanie wykonawcy robót do zabezpieczenia opończą przewożonych, na skrzyniach samochodów materiałów sypkich.

Na wartość parametrów klimatu akustycznego terenów bezpośrednio znajdujących się wokół projektowanej drogi ma wpływ przede wszystkim hałas komunikacyjny wywołany ruchem pojazdów samochodowych. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami ustalono, że zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na rozpatrywanym odcinku podlegałyby istniejące tereny z zabudową mieszkaniową. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Prognozowany zasięg oddziaływania hałasu rozbudowywanej drogi nie wymaga podjęcia działań minimalizujących do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych,

wymianę stolarki okiennej oraz w sytuacjach konfliktowych wykup budynków lub zmiana ich funkcji.

Hałas drogowy powstaje w wyniku poruszania się pojazdu (odgłosy pracy silnika, układu wydechowego i napędowego) i na styku opony z nawierzchnią drogową. Opony o asymetrycznej rzeźbie bieżnika, wąskie rowki boczne, nowoczesne i ciche silniki oraz układy wydechowe składające się z kilku tłumików, powodują, że dla pojazdów osobowych przy prędkości powyżej 55 km/h, a dla pojazdów ciężarowych dla prędkości powyżej 70 km/h, głównym źródłem hałasu jest zjawisko zachodzące pomiędzy oponą a nawierzchnią. W związku z tym bardzo ważny jest rodzaj zastosowanej nawierzchni. Właściwie dobrana nawierzchnia drogowa może w istotny sposób obniżyć poziom hałasu od ruchu samochodowego. W zależności od charakterystyki górnej warstwy nawierzchni różnice pomiędzy maksymalnymi poziomami hałasu toczenia od przejeżdżających pojazdów osiągają wartości do około 10 dB(A).

Planowane przedsięwzięcie ma na celu poprawę stanu nawierzchni, co doprowadzi do zmniejszenia emisji hałasu, a zwiększona płynność ruchu może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza. Planowana rozbudowa drogi przede wszystkim poprawi w znaczący sposób stan techniczny drogi, bezpieczeństwo na drodze oraz ruchu pieszych.

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej wynika, że wody opadowe z terenu pasa drogowego będą odprowadzane powierzchniowo poprzez zastosowanie pochyłości poprzecznych i podłużnych do istniejących rowów drogowych, które zostaną odmulone i oczyszczone.

- e) Ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia nie występuje ryzyko poważnej awarii lub katastrofy naturalnej czy budowlanej.

Awaryje, które mogą wystąpić na przedmiotowym terenie dotyczą jedynie zdarzeń komunikacyjnych, nie mają nic wspólnego z użytymi do rozbudowy drogi materiałami czy zastosowaną technologią. Z uwagi na rodzaj i skalę inwestycji nie przewiduje się wystąpienia awarii związanych ze zmianą klimatu, nie istnieje również ryzyko zmiany klimatu, w skutek realizacji powyższej inwestycji.

- f) Przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstanie:

Rodzaj odpadu	Prognozowana ilość	Numer wg klasyfikacji	Nazwa wg klasyfikacji z katalogu odpadów	Czy figuruje na liście odpadów niebezpiecznych
W fazie budowy:				
Gruz betonowy	10 m ³	17 01 01	Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek	Nie
Destrukt ze sfrezowanej nawierzchni	10 Mg	17 03 02	Asfalt nie zawierający smoły	Nie
Elementy stalowe	0,5 Mg	17 04 05	Żelazo i stal	Nie

(znaki drogowe, słupy, wysięgniki rurowe, balustrady)				
Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	ok. 2 923 m ³	17 05 04	Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	Nie
Gałęzie i pnie wyciętych drzew	ok. 36 m ³	17 02 01	Drewno	Nie
Odpady opakowaniowe	0,5 Mg	15 01	Zużyte opakowania z drewna i tworzyw sztucznych	Nie
Odpady z zaplecza budowy	0,2 Mg	20 03 01	Niesegregowane odpady socjalno-bytowe	Nie
W fazie eksploatacji				
Piasek pozostały po akcji zimowej	5,0 Mg/rok	20 03 03	Odpady z czyszczenia dróg	Nie

Podane powyżej rodzaje odpadów sklasyfikowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206). Sposób zagospodarowania odpadów:

- Kod klasyfikacji 17 01 01 – należy zutylizować wywożąc na bieżąco z terenu budowy;
- Kod klasyfikacji 17 03 02 – destrukta z nawierzchni bitumicznej należy przekazać do ponownego wykorzystania w mieszankach mineralno-bitumicznych lub wykorzystać do wykonania poboczy i zjazdów na pola uprawne;
- Kod klasyfikacji 17 04 05 – materiał nie nadający się do ponownego wykorzystania należy przekazać do ponownego przetworzenia;
- Kod klasyfikacji 17 05 04 – grunt należy wykorzystać do wykonania nasypów, natomiast pozostałą ilość zutylizować, dopuszcza się składowanie na terenie budowy;
- Kod klasyfikacji 17 02 01 – uzyskany materiał (gałęzie i pnie wyciętych drzew) poddane zostaną skruszeniu mechanicznemu, a uzyskany materiał przekazany zostanie uprawnionym odbiorcom do wykorzystania;
- Kod klasyfikacji 15 01 – zużyte opakowania po materiałach budowlanych należy posegregować i przekazać do recyklingu;
- Kod klasyfikacji 20 03 01 – niesegregowane odpady socjalno-bytowe należy przekazać firmie zajmującej się wywozem śmieci zmieszanych;
- Kod klasyfikacji 20 03 03 – zanieczyszczony piasek pozostały każdorazowo po zakończeniu okresu zimowego utrzymania drogi zostanie mechanicznie zebrany z pasa drogowego i przekazany uprawnionym odbiorcom do unieszkodliwienia.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia obciążenie środowiska zanieczyszczeniami komunikacyjnymi powinno być mniejsze w stosunku do istniejącego, z uwagi na poprawę warunków technicznych planowanej inwestycji.

Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z wykonywaniem robót ziemnych, w tym wypadku zdjęcia warstwy humusu i wykopy pod konstrukcje jezdni, chodników 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). Nadmiar humusu z wykopów (urobek) składowany będzie we wskazanych miejscach w uzgodnieniu z Gminą Stupsk i wbudowany przy urządzeniu trawników. Na urządzenie zieleni potrzebne jest 352 m³. 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.

g) Zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Planowana inwestycja nie należy do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie dla zdrowia ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania 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, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary wodno - błotne i inne o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łąkowych oraz ujściach rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i środowiska morskiego.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi, znajdują się natomiast obszary leśne. Realizacja przedmiotowej inwestycji wymaga karczowania pasów lasów na odcinkach:

- od km 1+422,00 do km 1+467,00 strona prawa,
- od km 1+495,00 do km 1+839,00 strona prawa,
- od km 1+955,00 do km 2+082,00 strona prawa,
- od km 1+482,00 do km 1+944,00,
- od km 1+954,00 do km 2+062,00.

Pasy te szerokości od 3,0 do 3,50 m porośnięte są drzewami o średnicy od 15 do 40 cm, mieszaniną sosny z brzozą.

Karczowanie w/w pasów drzew nie zmieni dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania obszarów leśnych. W ramach kompensacji planuje się wykonanie nasadzeń.

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

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

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

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszaru Natura 2000. W pobliżu nie ma też obszarów, które z uwagi na charakter znajdujących się tam siedlisk przyrodniczych, zostałyby wyznaczone jako obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) czy specjalnej ochrony siedlisk (SOO). Przy projektowaniu planowanego przedsięwzięcia, jako podstawowy cel, nałożono obowiązek zapobiegania pogorszeniu się stanu części wód znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji. Na terenie gminy nie utworzono parków narodowych lub krajobrazowych, jednak została ona włączona w system obszarów chronionego krajobrazu. Zgodnie z Rozporządzeniami Wojewody Mazowieckiego Nr 21 i 24 z 15 04 2005 r. w obrębie gminy Stupsk znalazły się wyjątkowe krajobrazowo tereny należące do Krośnicko-Kosmowskiego oraz Nadwkrzańskiego Obszarów Chronionego Krajobrazu. Pierwszy z nich obejmuje obszar gminy Stupsk o powierzchni ok. 441,79 ha, natomiast drugi – ok. 2249,10 ha, co łącznie stanowi 2691 ha powierzchni terenu gminy. Obszary chronionego krajobrazu zajmują więc:

- Nadwkrzański Obszar Chronionego Krajobrazu 19,1 % całego terenu gminy,
- Krośnicko-Kosmowski Obszar Chronionego Krajobrazu 3,7 % całego terenu gminy.

Ochroną objęte są jedynie południowe fragmenty gminy, Obszary są objęte ustawową ochroną ze względu na wyjątkowe walory krajobrazowe o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnią funkcję korytarzy ekologicznych.

Najbliższy park narodowy – Kampinowski znajduje się w odległości, od południowego krańca obszaru około 130 km, najbliższy, już ustanowiony obszar Natura 2000 – PLB 140008 Dolina Wkry i Mławki znajduje się około 30 km w kierunku północno-zachodnim od planowanej inwestycji.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.) Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już w chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,

- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu pojazdów po zniszczonej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich. Planowana jest przebudowa przepustów.

Rozbudowa nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów.

Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej oraz nie będzie miała wpływu na faunę.

Na terenie objętym rozbudową nie ma rezerwatów przyrody.

Biorąc powyższe pod uwagę, odstępuje się od konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

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

W miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu brak jest obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Stupsk wynosi 42 os./ km² (wg GUS 2016 r.).

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

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

k) Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż zaproponowane 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, której stan chemiczny określono jako dobry, ilościowy jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone.

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.

3. Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważonego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 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) charakteru, wielkość, intensywności i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Na podstawie przedłożonej dokumentacji można stwierdzić, że w związku z realizacją przedsięwzięcia nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Z uwagi na skalę i charakter przedsięwzięcia bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego terenu jego lokalizacji.

e) czas trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne, ustąpią po zakończeniu prac budowlanych, a te powstałe na etapie eksploatacji będą miały charakter ciągły, skorelowany swoją wielkością i czasem trwania z natężeniem ruchu samochodowego na drogach.

- f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Tereny działek, na których realizowana będzie przedmiotowa inwestycja stanowią ciąg drogi relacji Bolewo – Sułkowo-Kolonia, wyprowadzającej ruch w kierunku miejscowości Niedzbórz w gminie Strzegowo.

Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu wzmocnienia istniejącej nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 0+000 do km 1+200 oraz wzmocnienia istniejącej nawierzchni żwirowej na odcinku od km 1+200 do km 2+100, która stanie się podbudową pod projektowaną nawierzchnię bitumiczną. Pobocza uzupełnione kruszywem łamanym grubości 9 cm na szerokość 1,25 m każde. Planowane jest odtworzenie rowów drogowych i wykonanie nowych przepustów ze ściankami pod zjazdami, wykonanie konstrukcji jezdni na tych zjazdach oraz przebudowanie istniejących przepustów poprzecznych. Planuje się ustawienie oznakowania pionowego.

Przedmiotowa inwestycja jest jedynym tego typu przedsięwzięciem planowanym do zrealizowania na w/w działkach. Oddziaływanie planowanego do realizacji przedsięwzięcia ograniczy się jedynie do działek, na których planowana jest jego realizacja.

W związku z powyższym oraz z uwagi na fakt, iż w najbliższej okolicy brak jest przedsięwzięć o podobnym charakterze, stwierdzić należy, iż jego realizacja nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.

- g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Planowana inwestycja nie spowoduje wzrostu emisji hałasu, pyłów, odorów itp. Przedsięwzięcie zalicza się do tzw. inwestycji liniowej, której realizacja może spowodować oddziaływanie na środowisko w różnych jego komponentach. Oddziaływanie to ogranicza się do najbliższego otoczenia trasy inwestycji liniowej. Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które wystąpi w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako chwilowe, nieciągłe o niewielkim natężeniu, skoncentrowane wzdłuż trasy inwestycji.

W trakcie wykonywania robót przygotowawczych drogowych może nastąpić znaczna krótkotrwała emisja zapylenia (oczyszczanie szczotkami mechanicznymi istniejącej nawierzchni przed położeniem nowych warstw). W takiej sytuacji podłoże przed oczyszczaniem i następnie po jego oczyszczeniu należy spłukać wodą pod ciśnieniem. Część prac wykonywana będzie na terenie zabudowy, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych. W związku z tym, ze względu na znaczną emisję hałasu, jaką powodować będzie praca ciężkich maszyn budowlanych, należy wykluczyć prace budowlane w godzinach nocnych.

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

1. Korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów.
2. Korzystanie z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi.
3. Zorganizowanie zaplecza budowy o powierzchni ok. 10 arów, w którym będzie

się mieściło biuro budowy, szatnia dla pracowników, sanitariaty oraz garażowana będzie część maszyn. Na terenie zaplecza budowy składowane będą jedynie 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.

4. Prowadzenie prac budowlanych tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰-22⁰⁰).
5. Zobowiązanie wykonawcy robót, wyłonionego w drodze przetargu do dysponowania sprzętem spełniającym wymagania Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U.2005.263.2202 z późniejszymi zmianami). Obowiązkiem inwestora będzie egzekwowanie od wykonawcy robót tego wymagania.
6. Zobowiązanie wykonawcy robót do zabezpieczenia opończą przewożonych, na skrzyniach samochodów materiałów sypkich.

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 rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nowymi chodnikami nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji.

Podczas projektowania zastosowano rozwiązania mające na celu ochronę środowiska takie, jakie są możliwe do wykonania w trakcie prowadzenia robot. Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania, usuwane będą jedynie te drzewa, które kolidują z planowaną rozbudową.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.). Realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej, odkształconej i z licznymi uszkodzeniami nawierzchni. Rozbudowa drogi ma wykorzystywać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów, nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o dużych wartościach przyrodniczych, nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu

wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko, nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów, nie zajdzie konieczność zmiany kierunków produkcji roślinnej, wielkości tej produkcji czy rodzajów roślin, które mogą być uprawiane.

Planowana do rozbudowy droga nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej, przedmiotowa rozbudowa nie będzie również miała wpływu na faunę.

Z analizy zgromadzonych materiałów wynika, że uciążliwości związane z realizacją tego przedsięwzięcia będą miały charakter niezorganizowany o niewielkim zasięgu oddziaływania.

Faza eksploatacji przedmiotowej inwestycji będzie korzystna dla środowiska, bowiem poprawi się płynność ruchu drogowego, zmniejszy się emisja hałasu, gazów i pyłów do powietrza, a także poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Reasumując powyższe należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie zmniejszy niekorzystny wpływ uciążliwości i szkodliwości środowiskowej na zdrowie i warunki życia ludzi. Parametry i zasięg oddziaływania inwestycji czyni zbędnym potrzebę sporządzenia raportu dla w/w przedsięwzięcia.

Treść niniejszej decyzji została przygotowana w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mławie.

W świetle przedstawionego wyżej stanu faktycznego, po przeanalizowaniu uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, zdaniem tut. Urzędu nastąpiły przesłanki, aby na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 84 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 2021 r., poz. 2373 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zakończyć postępowanie administracyjne wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi gminnej Bolewo – Sulkowo-Kolonia od km 0+000,00 do km 2+100,00”**.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie:

1. Od niniejszej decyzji przysługuje prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ciechanowie ul. Rzekowska 6 za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 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 2021 r., poz. 2373 z późn. zm.)
3. 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 odwołania przez ostatnią ze stron decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.).

4. Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.).

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Inwestor – Gmina Stupsk
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie ul. 1 Maja 6, 06-500 Mława
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych I w Ciechanowie ul. 17 Stycznia 7, 06-400 Ciechanów
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie, ul. Powstańców Warszawskich 11, 06-400 Ciechanów

Sprawę prowadzi:

Paweł Bładowski

tel. 023/653-12-54/5