

GKI.6220.3.2024.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 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.) § 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) oraz art. 104 i 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Wójta Gminy Stupsk, z siedzibą w Stupsku przy ul. H. Sienkiewicza 10, 06-561 Stupsk, z dnia 17 czerwca 2024 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 relacji Bolewo – Krośnice”.**
- 2. Określam następujące warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, ustawy ooś i nakładam następujące obowiązki działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś:**
 - 1) W trakcie realizacji inwestycji stosować technicznie sprawne pojazdy i maszyny budowlane, na bieżąco kontrolowane pod względem ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.**
 - 2) Zaplecze budowy, w tym parking dla maszyn i środków transportu zorganizować na szczelnym i nieprzepuszczalnym podłożu i zlokalizować na gruntach o niskim poziomie wód gruntowych i poza miejscami spływu wód opadowych.**
 - 3) 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.**
 - 4) Maszyny i urządzenia napędzane silnikami spalinowymi tankować poza terenem budowy, na stacjach paliw wyposażonych we właściwe zabezpieczenia przeciw rozlewowi.**

- 5) Prace konserwacyjne sprzętu i maszyn budowlanych, a także ich naprawy i remonty prowadzić poza terenem inwestycji, np. w warsztatach samochodowych itp.
- 6) Teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników do gromadzenia odpadów.
- 7) Powstające podczas realizacji inwestycji odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie w zamkniętych i szczelnych pojemnikach lub kontenerach, posadowionych w wyznaczonym miejscu na placu budowy i przekazywać uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.
- 8) Odpady niebezpieczne powstające na etapie realizacji inwestycji gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach, odpornych na działanie składników w nich zawartych, zlokalizowanych w miejscu wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym na utwardzonym podłożu i przekazywać uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia. Miejsca gromadzenia w/w odpadów odpowiednio oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 9) Prace ziemne w zakresie wymiany gruntu ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
- 10) Podczas realizacji inwestycji prace ziemne prowadzić bez konieczności wykonywania prac odwodnieniowych, a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych, np. w technologii igłofiltrów do minimum ograniczyć czas odwadniania oraz ograniczyć wpływ w/w prac do terenu inwestycyjnego. Wodę z ewentualnego odwodnienia zagospodarować zgodnie z przepisami prawa w tym zakresie.
- 11) Wody opadowe i roztopowe z jezdni odprowadzić powierzchniowo do planowanych do odtworzenia i budowy chłonnych, bezodpływowych rowów drogowych oraz na pobocza z kruszywa łamanego. Przebudowę i budowę rowów drogowych wykonać zgodnie z uzyskaną w tym zakresie zgodą wodnoprawną. Zapewnić stałą konserwację urządzeń odwadniających w celu sprawnego ich działania.
- 12) Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego.
- 13) Podczas realizacji inwestycji wodę do celów socjalno-bytowych pracowników dostarczać na teren inwestycji np. w baniakach/butelkach. Wodę do zwilżania podbudowy, do zraszania walców drogowych dostarczać na plac budowy beczkowozami z wodociągu dostępnego w siedzibie firmy wykonującej roboty drogowe.
- 14) Przed rozpoczęciem prac związanych z odtworzeniem rowów przydrożnych oraz rozbiórką i odtworzeniem/wymianą przepustów uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne.
- 15) Ścieki socjalno-bytowe powstające podczas realizacji inwestycji odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych przenośnych toalet typu TOI-TOI, opróżnianych po napełnieniu przez uprawnione podmioty.
- 16) Gospodarkę odpadami na etapie eksploatacji inwestycji prowadzić zgodnie

z przepisami prawa w tym zakresie.

- 17) W związku z lokalizacją planowanego przedsięwzięcia na terenie Nadwkrzańskiego oraz Krośnicko-Kosmowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu przestrzegać ustaleń, nakazów i zakazów ustanowionych dla tych przestrzennych form ochrony przyrody.
- 18) Podczas prowadzenia prac ziemnych, teren budowy oraz wykopów należy 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, z zastosowaniem przepisów odrębnych.
- 19) Prace ingerujące w pokrycie glebowe i te związane z wycinką drzewostanu należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (tj. w terminie od 15 września do 15 lutego), lub w tym okresie pod nadzorem przyrodniczym specjalisty lub specjalistów posiadających wiedzę z zakresu nauk przyrodniczych (ornitologa). Przed przystąpieniem do prac należy również dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, a także analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej.
- 20) Drzewa zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji, znajdujące się w zasięgu pracy maszyn należy na czas prowadzenia robót zabezpieczyć przed uszkodzeniem.
- 21) Po zakończeniu prac teren zamierzenia należy uprzątnąć i przywrócić do użyteczności przyrodniczej.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 17 czerwca 2024 r., Inwestor – Wójt Gminy Stupsk z siedzibą przy ul. H. Sienkiewicza 10, 06-561 Stupsk, wystąpił do Wójta Gminy Stupsk o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi gminnej relacji Bolewo – Krośnice”**.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zalicza ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 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), 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 lub 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.

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 2024 r., poz. 1112 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 realizacji przedsięwzięcie usytuowane jest na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi: 1, 2, 6/1, 6/2, 7/1, 7/2, 8/1, 8/3, 8/5, 8/6, 34 obręb 0015 Krośnice, 311, 312 obręb 0006 Budy Bolewskie, 262, 266, 267, 268, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 280 obręb 0003 Bolewo, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie.

Teren rozbudowy drogi położony jest w południowej części gminy Stupsk, powiatu mławskiego, na Wyniesieniach Mławskich. Początek swój droga przyjmuje na skrzyżowaniu z drogą wojewódzka nr 615 Mława – Ciechanów w km 0+004,00 a koniec na skrzyżowaniu z drogą gminną Konopki – Bolewo w km 1+419,00. Droga przebiega głównie przez tereny rolne, nieużytki oraz niewielkie zalesienia. W pobliżu drogi nie znajduje się zabudowa (gospodarstwa rolne). Rozbudowa obejmuje odcinek długości 1 415,000 m w całości na terenie gminy Stupsk.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi: D,
- kategoria: gminna,
- prędkość projektowa: 40 km/h,
- kategoria ruchu: KR1,
- nośność nawierzchni: 115 kN,
- przekrój: drogowy,
- szerokość jezdni: 3,50 m i 5,50 m,
- szerokość pobocza: 0,75 m i 1,25 m,
- odwodnienie: powierzchniowe do rowu drogowego lub w teren.

Kategoria ruchu czyli obciążenie ruchem drogowym na podstawie obserwacji istniejącego ruchu i przyjętej prognozy została określona na KR1. Przy projektowaniu nawierzchni zaszeregowanej do KR1 obowiązują wymagania zapewniające przygotowanie drogi do mało intensywnej eksploatacji. Okres projektowy wynosi tu 20 lat. Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Wójta Gminy Stupsk klasę techniczną D. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu. Łączy drogę wojewódzką z drogą gminną. Droga zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy drodze obszarów łąk, pól uprawnych i obszarów leśnych. Droga łączy miejscowości Krośnice i Bolewo.

Na terenie na którym planowane jest przedsięwzięcie nie znajdują się sieci uzbrojenia terenu. Wodociąg w110 przebiega poza pasem drogowym na odcinkach od km 0+016 do km 0+230 po stronie prawej. Sieć elektroenergetyczna przebiega poza pasem drogowym od km 0+000 do km 0+234 po stronie prawej.

Powierzchnia zajmowanego terenu to około 1,42 ha. Droga posiada przed rozbudową jezdnię o nawierzchni naturalnej gruntowej (mieszanka żwiru, pospółki i piasku) o szerokości 3,0-3,5 m odkształconą pod wpływem ruchu. Na całym odcinku jest przekrój szlakowy z poboczami gruntowymi po obu stronach o szerokości zmiennej. Droga posiada śladowe rowy drogowe.

Roboty przy rozbudowie projektowanego odcinka drogi będą polegały na wykonaniu robót rozbiórkowych polegających na rozebraniu dwóch przepustów, zdjęciu warstwy humusu z poboczy, wycince drzew kolidujących z rozbudową, wykonaniu podbudowy pod konstrukcję jezdni i warstw bitumicznych jezdni, poboczy z kruszywa. Odtworzone zostaną rowy drogowe i wykonane nowe. Przebudowane zostaną dwa przepusty poprzeczne i wykonane dwa nowe. Zjazdy przez rów na pola zostaną zaopatrzone w rury z tworzyw sztucznych i przyczółki a wszystkie zjazdy będą miały nawierzchnię bitumiczna. Zostanie ustawione oznakowanie pionowe.

Rozbudowana droga dzięki wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej, wykonaniu mjanek, przebudowy skrzyżowań, wykonaniu 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 częściowych, wypełniania wybojów, uzupełniania jezdni kruszywem. Rozbudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej. Rozbudowana droga podniesie walory miejscowości Krośnice i Bolewo oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedzib gminy Stupsk) mogą stać się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki.

Droga przebiega w terenie lekko pofałdowanym i równinnym. Istniejąca nawierzchnia jest wykonana z kruszywa naturalnego. (mieszanka żwiru, pospółki i piasku) Droga gminna na całym odcinku objętym opracowaniem posiada przekrój szlakowy. Taki przekrój zostanie utrzymany po rozbudowie drogi.

Planuje się odwodnienie powierzchniowe i za pomocą rowów drogowych. Wody opadowe spłyną z jezdni po poboczach z kruszywa łamanego i skarpach do 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.

Na odcinku od km 0+004,00 do km 0+029,00 projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią dwupasową, dwukierunkową z betonu asfaltowego o szerokości 5,50 m, z poboczami po 0,75 m. na odcinku od km 0+029,00 do km 1+4196,00 projektuje się jezdnię dwukierunkową, jednopasową szerokości 3,50 m (na mijankach 5,00 m) z poboczami po 1,25 m, jednostronnymi rowami drogowymi. Mijanki planuje się od km 0+471,00 do km 0+496,00 oraz od km 1+096,00 do km 1+121,00.

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

- roboty rozbiórkowe związane z usunięciem warstw konstrukcyjnych jezdni,

- rozbiórką przepustu, i wycinką kolidujących drzew,
- zdzjęcie warstwy humusu z poboczy,
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego na poszerzeniu podbudowy,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego,
- wykonanie zjazdów na pola,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego,
- wykonanie oznakowania pionowego,
- wykonanie odwodnienia poprzez budowę rowów i przepustów.

Droga będzie drogą dwukierunkową. Przyjęto prędkość projektową 40 km/h. Przeważa lokalny ruch samochodów osobowych oraz pojazdów rolniczych.

Na odcinku od km 0+004,00 do km 0+029,00 projektuje się całkowicie nową konstrukcję jezdni:

- warstwa odsączająco-odcinająca (mrozoochronna) z piasku grub. 15 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego C90/3 (/31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 7 cm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 5 cm.

Na odcinku od km 0+029,00 do km 1+419,00 projektuje się poszerzenie istniejącej nawierzchni żwirowej do 6,00 m poprzez ułożenie w wykonanym korycie ziemnym warstwy kruszywa naturalnego (mieszanka żwiru, pospółki i piasku) grubości 30 cm.

Na tak poszerzonej podbudowie projektuje się ułożyć:

- podbudowę z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego C90/3 (/31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 10 cm,
- warstwę wiążącą z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 5 cm,
- warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 4 cm.

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze zaleca się stosować emulsję asfaltową C 60 B3 ZM. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym:

- podbudowa i istniejąca nawierzchnia - 0,50-0,70 kg/m²,
- warstwa wiążąca - 0,15-0,2 kg/m².

Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm pobocza na szerokości 0,75 m i 1,25 lub 1,50 m każde grubości 12 cm i 9 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne I=0,06 na odcinkach o przekroju daszkowym.

- 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 przyległe do drogi stanowią głównie pola uprawne, nieużytki oraz niewielkie zalesienia.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi gminnej w pasie istniejącym oraz z pozyskaniem części terenu z działek przyległych, aby uzyskać wymaganą przepisami szerokość pasa drogowego. Sposób zagospodarowania i użytkowania terenu częściowo ulegnie zmianie. Na terenie działek nr ew. 1, 2, 6/1, 6/2, 7/1, 7/2, 8/1, 8/3, 8/5, 8/6, 34 obręb 0015 Krośnice, 311, 312 obręb 0006 Budy Bolewskie, 262, 266, 267, 268, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 280 obręb 0003 Bolewo, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie, nie realizuje się podobnego przedsięwzięcia. Obszar oddziaływania planowanej inwestycji mieścił się będzie w granicach pasa drogowego. Przedmiotowa droga jest jedynym tego typu przedsięwzięciem planowanym do zrealizowania na w/w działkach. Projektowana droga stanowi część układu komunikacyjnego obsługującego miejscowości Bolewo i Krośnice, jest drogą klasy „D” (dojazdowa). Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu, łączy drogę gminną i wojewódzką, zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy niej łąk, pól uprawnych oraz obszarów leśnych.

W związku z powyższym oraz z uwagi na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi rozbudowę istniejącej już drogi, przyjąć należy, iż jego realizacja nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami o podobnym charakterze.

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

Projektowana konstrukcja to nawierzchnia bitumiczna, wykonana z betonu asfaltowego wbudowanego na gorąco. Beton asfaltowy produkowany będzie w wytwórniach mas bitumicznych z materiałów kamiennych i asfaltu drogowego dopuszczonego do stosowania odpowiednimi, okazywanymi przez producenta atestami i świadectwami jakości.

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 gruntowej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich. Planowana jest przebudowa dwóch przepustów i budowa dwóch nowych. 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, a także rozbudowa nie będzie miała wpływu na faunę. Na terenie objętym rozbudową nie ma rezerwatów przyrody.

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, nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji.

Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania. Projektuje się wycinkę 153 drzew z obszarów leśnych kolidujących z planowaną rozbudową oraz wykonanie nasadzeń kompensacyjnych.

W ścisłym rejonie planowanego do rozbudowy odcinka drogi nie stwierdzono tzw. siedlisk przyrodniczych zamieszczonych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej z 1992r, którego polską podstawę prawną stanowi Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. Nr 77, poz. 510).

Inwentaryzowany odcinek drogi nie przechodzi przez tereny o naturalnej roślinności, a jedynie przez różnego rodzaju agrocenozy i nieużytki. Stąd wpływ inwestycji na sąsiadujące z drogą tereny w skali średnio i długo terminowej nawet nie zaznaczy się.

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 istniejących i projektowanych rowów drogowych. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych.

Wszystkie przewidziane do wykorzystania surowce, materiały, energia, woda, potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych. Dokładne ilości surowców i materiałów potrzebnych do zrealizowania przedsięwzięcia określi projekt wykonawczy.

Podane niżej ilości określone zostały w sposób przybliżony.

Woda potrzebna będzie w ilościach niewielkich, głównie do czyszczenia, zwilżania podbudowy w trakcie jej zagęszczania, do zraszania walców. Przewiduje się zużycie miesięczne wody w granicach do 25 m³.

Energia elektryczna potrzebna będzie do zasilenia i oświetlenia zaplecza budowy wykonawcy robót. Zapotrzebowanie miesięczne na energię elektryczną nie będzie przekraczać 75 kW. Czas trwania robót nie przekroczy 3 miesięcy.

W okresie użytkowania drogi nie przewiduje się bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii do celów eksploatacyjnych.

Przewidywana ilość materiałów do wykorzystania przy rozbudowie drogi:

- mieszanki bitumiczne na nawierzchnię – ok. 1080 Mg,
- emulsja asfaltowa – 2,1 Mg,
- kruszywo łamane na podbudowę – ok. 2180 Mg,
- piasek na warstwę mrozochronną – 188 Mg,
- kruszywo naturalne – 5690 Mg,
- kruszywo łamane na pobocza – ok. 698 Mg.

Na etapie użytkowania i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przewiduje się odprowadzanie do środowiska ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, spływających z drogi do istniejących rowów drogowych, które zostaną odbudowane.

W czasie realizacji rozbudowy będzie występowało w niewielkim zakresie degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, nasypów,

nawierzchni bitumicznych itd. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych. W czasie eksploatacji rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleby.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

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 realizacji inwestycji planuje się prowadzenie robót budowlanych przy rozbudowie drogi wyłącznie w porze dziennej w godzinach 6⁰⁰ – 22⁰⁰ dla zminimalizowania wpływu hałasu na otoczenie pochodzącego z pracy maszyn budowlanych (koparki, równiarki, walce, środki transportowe i inne). Wzrost emisji spalin z maszyn budowlanych nie przekroczy norm ze względu na charakter liniowy inwestycji i ciągle przemieszczanie się frontu robót. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac.

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 ich stan techniczny, bezpieczeństwo na drodze oraz ruchu pieszych.

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.

Awarie, które mogą wystąpić na przedmiotowym terenie dotyczą jedynie zdarzeń komunikacyjnych, nie mają nic wspólnego z użytymi do budowy 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	7 m ³	17 01 01	Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek	Nie
Destrukt z rozebranych nawierzchni	3,50 Mg	17 03 02	Asfalt nie zawierający smoły	Nie
Elementy stalowe	0,1 Mg	17 04 05	Żelazo i stal	Nie

(znaki drogowe, słupy, wysięgniki rurowe, balustrady)				
Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	ok. 2 125 m ³	17 05 04	Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	Nie
Gałęzie i pnie wyciętych drzew	ok. 265 m ³	17 02 01	Drewno	Nie
Odpady opakowaniowe	0,1 Mg	15 01	Zużyte opakowania z 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	15,0 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 wykopy pod konstrukcję jezdni, zjazdów i rowów.

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). Grunt

z wykopów nie jest klasycznym odpadem, a jego zagospodarowanie będzie związane z rekultywacją wyrobisk czy kształtowaniem innych dróg na terenie gminy. Część gruntu z wykopów (piaski) zostanie powtórnie użyta na miejscu do zasypania wykopów po ułożeniu przepustów pod zjazdami. Pozostała część gruntu z wykopów zostanie wywieziona poza teren budowy.

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 siedliska łąkowe oraz ujścia 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, znajduje się natomiast przyległy obszar leśny. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie zmienia dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania obszarów leśnych.

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 częściowo znajduje się w granicach Nadwkrzańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego aktualnym aktem prawnym jest rozporządzenie Nr 24 Wojewody Mazowieckiego z dnia 15 kwietnia 2005 r., w sprawie Nadwkrzańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91, poz. 2456 z późn. zm.). W/w rozporządzenie określa szereg zakazów, w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W myśl art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 z późn. zm.), zakazy obowiązujące w obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar specjalnej ochrony ptaków Doliny Wkry i Mławki PLB 140008 zlokalizowany jest w odległości ok. 14,8 km w kierunku zachodnim od planowanej inwestycji.

W ścisłym rejonie planowanego do przebudowy odcinka drogi nie stwierdzono tzw. siedlisk przyrodniczych zamieszczonych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej z 1992r, którego polską podstawę prawną stanowi Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. Nr 77, poz. 510).

Inwentaryzowany odcinek drogi nie przechodzi przez tereny o naturalnej roślinności, a jedynie przez różnego rodzaju agrocenozy i nieużytki. Stąd wpływ inwestycji na sąsiadujące z drogą tereny w skali średnio i długo terminowej nawet nie zaznaczy się.

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).

Wśród terenów 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.

Obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych w otoczeniu drogi nie stwierdzono. Obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód opadowych nie stwierdzono. Obszarów przylegających do jezior nie stwierdzono. Obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym obszarów Natura 2000 w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie stwierdzono.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. Planuje się wycinkę 153 drzew z obszarów leśnych, kolidujących z planowaną rozbudową drogi oraz wykonanie nasadzeń kompensacyjnych.

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, nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie warunków techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518),) Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już w chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstania 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,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe oraz tranzytową i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdów rolniczych.

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 gruntowej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich, planowana jest przebudowa dwóch przepustów i budowa dwóch nowych.

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.

Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia, a także założenia przedstawione w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia, realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność w/w obszaru Natura 2000, a tym samym na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz zwiększenia wrażliwości elementów środowiska

przyrodniczego na ewentualne zmiany klimatyczne obszaru. W rejonie oddziaływania inwestycji nie występują siedliska łąkowe. Obszar przeznaczony pod inwestycje znajduje się poza granicami korytarzy ekologicznych oraz lasów łąkowych. Z uwagi na fakt, iż inwestycja dotyczy istniejącego pasa drogowego, nie nastąpi ograniczenie rozprzestrzeniania się i migracji zwierząt oraz nie dojdzie do zachwiania różnorodności biologicznej terenu.

- 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.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o RW200010268659 (Łydynia do Pławnicy). Jest to naturalna część wód, dla której stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych, które jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w kolumnie pod nazwą „Warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r., (lub roku 2039 – dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE)”) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi

na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

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 przyległe do drogi stanowią głównie pola uprawne, nieużytki oraz niewielkie zalesienia.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi gminnej w pasie istniejącym oraz z pozyskaniem części terenu z działek przyległych, aby uzyskać wymaganą przepisami szerokość pasa drogowego. Sposób zagospodarowania i użytkowania terenu częściowo ulegnie zmianie. Na terenie działek nr ew. 1, 2, 6/1, 6/2, 7/1, 7/2, 8/1, 8/3, 8/5, 8/6, 34 obręb 0015 Krośnice, 311, 312 obręb 0006 Budy Bolewskie, 262, 266, 267, 268, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 280 obręb 0003 Bolewo, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie, nie realizuje się podobnego przedsięwzięcia. Obszar oddziaływania planowanej inwestycji mieścił się będzie w granicach pasa drogowego. Przedmiotowa droga jest jedynym tego typu przedsięwzięciem planowanym do zrealizowania na w/w działkach. Projektowana droga stanowi część układu komunikacyjnego obsługującego miejscowości Bolewo i Krośnice, jest drogą klasy „D” (dojazdowa). Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu, łączy drogę gminną i wojewódzką, zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy niej łąk, pól uprawnych oraz obszarów leśnych.

W związku z powyższym oraz z uwagi na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi rozbudowę istniejącej już drogi, przyjąć należy, iż jego realizacja nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami o podobnym charakterze.

- 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. Jedyne zagrożenie to emisja spalin z samochodów i maszyn roboczych w trakcie ich pracy oraz pylenie kruszywa w trakcie wbudowywania go, jeśli nastąpi przesuszenie (wykonywanie prac w upalne, bezdeszczowe dni). Aby zapobiec temu zjawisku wykonawca powinien zwilżać kruszywo w trakcie wbudowywania i zagęszczania. 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 trakcie realizacji inwestycji planuje się prowadzenie robót budowlanych przy rozbudowie drogi wyłącznie w porze dziennej w godzinach 6⁰⁰ – 22⁰⁰ dla zminimalizowania wpływu hałasu na otoczenie pochodzącego z pracy maszyn budowlanych (koparki, równiarki, walce, środki transportowe i inne). Wzrost emisji spalin z maszyn budowlanych nie przekroczy

norm ze względu na charakter liniowy inwestycji i ciągle przemieszczanie się frontu robót. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie warunków technicznych – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518),) Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już w chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstania 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,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe oraz tranzytową i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdów rolniczych.

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 gruntowej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich, planowana jest przebudowa dwóch przepustów i budowa dwóch nowych.

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, a także rozbudowa nie będzie miała wpływu na faunę.

Wykonawca będzie miał obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego. W okresie trwania budowy i wykańczania robót, wykonawca będzie podejmować wszelkie kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób, dóbr publicznych i innych, a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczenia lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

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

Z analizy zgromadzonych materiałów wynika, że uciążliwości związane z realizacją tego przedsięwzięcia będą miały charakter nieorganizowany 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 o oś, zdaniem Wójta Gminy Stupsk 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 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.), § 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) stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zakończyć postępowanie administracyjne wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi gminnej relacji Bolewo – Krośnice”**.

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 2024 r., poz. 1112 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 2024 r., poz. 572 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 2024 r., poz. 572 z późn. zm.).

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Inwestor – Wójt Gminy Stupsk, ul. H. Sienkiewicza 10, 06-561 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. Plac Tadeusza Kościuszki 5, 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