

GKil.6220.9.2013

## **DECYZJA**

### **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 1235 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 267) po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Mławie, reprezentowanego przez Pełnomocnika Pana Jana Flis, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Biuro Projektowo – Konsultingowe „Mosty Płońsk” S.C., ul. Wspólna 14, 09 – 100 Płońsk, dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: **rozbudowie drogi powiatowej nr 2307W Mława – Grzybowo – Wiecznia Kościelna – Peplówek wraz z przebudową mostów w miejscowości Chmielewko o JNI 01005626 i w miejscowości Kulany o JNI 01005627 – Etap I, II, III**

### **stwierdzam**

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: **rozbudowie drogi powiatowej nr 2307W Mława – Grzybowo – Wiecznia Kościelna – Peplówek wraz z przebudową mostów w miejscowości Chmielewko o JNI 01005626 i w miejscowości Kulany o JNI 01005627 – Etap I, II, III**

### **UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 04 grudnia 2013 roku (data wpływu: 05.12.2013 r.), uzupełnionym w dniu 17 grudnia 2013 roku Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grotta” 10, 06 – 500 Mława reprezentowany przez Pełnomocnika Pana Jana Flis prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Biuro Projektowo – Konsultingowe „Mosty Płońsk” S.C., ul. Wspólna 14, 09 – 100 Płońsk, wystąpił do Wójta Gminy Wiecznia Kościelna o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: **rozbudowie drogi powiatowej nr 2307W Mława – Grzybowo – Wiecznia Kościelna – Peplówek wraz z przebudową mostów w miejscowości Chmielewko o JNI 01005626 i w miejscowości Kulany o JNI 01005627 – Etap I, II, III.** Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie Gminy Wiecznia Kościelna, Gminy Szydłowo oraz Miasta Mławy.

Inwestor do wniosku dołączył wymagane załączniki zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,

udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 1235 ze zm.).

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) – tj. „rozbudowa, przebudowa lub montaż realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których powstałe w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu przedsięwzięcie nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile te progi zostały określone”, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 w/w rozporządzenia, tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz 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 roku o ochronie przyrody”.

Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 1235 ze zm.) w przypadku, jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego przewidujący powiadomienie stron o czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłoszenia.

Obwieszczeniem z dnia 06 grudnia 2013 roku Wójt Gminy Wieczfnia Kościelna wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obwieszczenie zostało podane stronom postępowania poprzez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Wieczfnia Kościelna, na tablicy ogłoszeń w siedzibie: Urzędu Gminy Wieczfnia Kościelna, Urzędu Gminy Szydłowo, Urzędu Miasta Mławy oraz na tablicy ogłoszeń w miejscowości: Uniszki – Cegielnia, Uniszki Zawadzkie, Windyki, Grzybowo, Chmielewko, Pogorzelski, Wieczfnia Kościelna, Kulany i Peplowo.

Stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 1235 ze zm.) Wójt Gminy Wieczfnia Kościelna pismem GKil.6220.9.2013 z dnia 06 grudnia 2013 roku wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mławie o wydanie opinii, co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia i sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego ewentualnego zakresu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie opinią Nr ZNS.712.28.2013, z dnia 11 grudnia 2013 roku (data wpływu: 19.12.2013 r.), odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 18 grudnia 2013 roku (data wpływu: 23.12.2013 r.) Nr WOOŚ-II.4240.1691.2013.IA wyraził opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym Wójt Gminy Wieczfnia Kościelna po dokonaniu analizy planowanego przedsięwzięcia oraz biorąc pod uwagę powyższe opinie, uwzględniając łączne uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 1235 ze zm.) postanowieniem GKiI.6220.9.2013 z dnia 07 stycznia 2014 roku odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie o w/w dokumentach z dnia 07.01.2014 r. zostało podane stronom postępowania poprzez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Wieczfnia Kościelna, na tablicy ogłoszeń w siedzibie: Urzędu Gminy Wieczfnia Kościelna, Urzędu Gminy Szydłowo, Urzędu Miasta Mławy oraz na tablicy ogłoszeń w miejscowości: Uniszki – Cegielnia, Uniszki Zawadzkie, Windyki, Grzybowo, Chmielewko, Pogorzel, Wieczfnia Kościelna, Kulany i Peplowo.

Ponadto Wójt Gminy Wieczfnia Kościelna zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych w sprawie dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań (obwieszczenie GKiI.6220.9.2013 z dnia 27.01.2014 r.).

Z analizy danych zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w przedmiotowym przypadku nie zachodzą szczególne uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 1235 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej nr 2307W Mława – Grzybowo – Wieczfnia Kościelna – Peplówek wraz z przebudową mostów w miejscowości Chmielewko o JNI 01005626 i w miejscowości Kulany o JNI 01005627 – Etap I, II i III.

Droga będzie przebudowywana od km 0+016,00 do km 18+777,0, z wyłączeniem odcinka od km 2+141,57 do km 2+797,85, w miejscu projektowanej drogi ekspresowej S7 Gdańsk-Warszawa, na długości po odjęciu odcinka wyłączanego 18+104,72 km.

Droga przewidziana do przebudowy przebiega w większości przez teren pól uprawnych, lasów i nieużytków, a jedynie na długości około 5100 m, prze tereny wiejskiej zabudowy zagrodowej.

W km 10+006 i 14+322 drogi, na rzece Wieczfniance, znajdują się dwa mosty żelbetowe, które w celu zwiększenia nośności zostaną wzmocnione metodą reliningu, tj.: zastąpione przepustami stalowymi.

Dno i skarpy rzeki na długości po 15,00 m w górę i w dół rzeki licząc od osi podłużnej mostu zostanie umocnione materacami gabionowymi o grubości 17 cm na geowłókninie. Podstawy umocnienia skarp rzeki oraz końce umocnienia koryta w poprzek mostu, podparte zostaną palisadą z kołków drewnianych o średnicy 9 – 11 cm i długości 100 cm.

Podstawowe parametry techniczne drogi Nr 2307W:

- klasa drogi – L;

- nośność podłoża – G1, G3, G4;
- głębokość przemarzania – 1,00 m;
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego – KR 2;
- szerokość nawierzchni – 5,50, 6,00, 6,50 i 8,00 m;
- szerokość poboczy z kruszywa – min. 1,00 m;
- spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy – 2%;
- spadek pobocza – 6%;
- nachylenie skarp – 1:1,5.

Droga powiatowa Nr 2307W na całym przebudowywanym odcinku posiada przekrój szlakowy z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Obustronne rowy są częściowo zamulone i na niektórych odcinkach wymagają oczyszczenia. Nie wszystkie zjazdy są zaopatrzone w przepusty i wymaga to uzupełnienia. Droga przechodzi w poziomie terenu lub w nasypie oraz na krótkich odcinkach w niewielkim wykopie. Droga posiada czternaście przepustów poprzecznych oraz dwa mosty na rzece Wieczfniance.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wykonanie następującego zakresu robót na poszczególnych odcinkach:

1. Od km 0+016 do km 2+141,57 i od km 2+797,85 do km 4+480 – wzmocnienie istniejącej jezdni nowymi warstwami z mieszanki mineralno – asfaltowej, uzupełnienie poboczy, oczyszczenie rowów i wymianę oznakowania.
2. Od km 4+480 do km 12+346 oraz od km 12+764 do km 18+777 – poszerzenie istniejącej konstrukcji jezdni do szerokości 5,50 m z poboczami z kruszywa naturalnego szerokości po 1,00 m na odcinkach szlakowych oraz do 6,00 m na odcinkach zabudowanych, gdzie projektuje się zamknięcie jezdni krawężnikiem lekkim, a także wykonanie chodników lub opasek z kostki betonowej brukowej.
3. Od km 5+589 do km 5+703 – wykonanie: chodnika szerokości 1,50 m (tylko prawostronny) od km 5+703 do km 6+062 chodników obustronnych po 1,50 m, a od km 6+062 do km 6+222 tylko chodnika lewostronnego szerokości 1,50 m; jezdnie szerokości 6,00 m.
4. Od km 6+222 do km 7+915 – projektuje się przekrój szlakowy z poboczami i rowami; jezdnie szerokości 5,50 m.
5. Od km 7+915 do 8+104 – projektuje się przekrój uliczny z obustronnymi opaskami z kostki po 0,50 m, a km 8+104 do km 8+167 przekrój półuliczny (tylko opaska lewostronna); jezdnie szerokości 6,00 m.
6. Od km 8+167 do km 12+370 – przekrój szlakowy z jezdnią 5,50 m i obustronnymi poboczami po 1,00 m i obustronnymi istniejącymi rowami.
7. Od km 12+370 do km 12+725 przekrój istniejący uliczny, tylko odnowa nawierzchni bitumicznej.
8. Od km 12+725 do km 12+767 przekrój z istniejącym chodnikiem lewostronnym.
9. Od km 12+767 do km 15+940 przekrój szlakowy z jezdnią 5,50 m, obustronnymi poboczami i istniejącymi rowami.
10. Od km 15+940 do km 16+511 – projektuje się przekrój uliczny z obustronnymi opaskami z kostki po 0,50 m; jezdnie szerokości 6,00 m.
11. Od km 16+511 do km 18+300 – przekrój szlakowy z jezdnią 5,50 m i obustronnymi poboczami po 1,00 m, i obustronnymi istniejącymi rowami.

12. Od km 18+300 do km 18+777 – projektuje się przekrój półuliczny z chodnikiem prawostronnym szerokości 1,50 m z kostki brukowej betonowej; jezdnia szerokości 6,00m. Projektowane roboty w obrębie skrzyżowania linii kolejowej wąskotorowej z drogą polegać będą na:

- robotach rozbiórkowych;
- rozbiórce torów na odcinku około 30 m;
- odtworzeniu podtorza na długości 30 m;
- ułożeniu geowłókniny separacyjnej o gram. Min. 750 g/m<sup>2</sup>;
- ułożeniu drenu z PEHD o średnicy 100 mm;
- ułożeniu warstwy wymienionego podłoża z piasku/ pospółki grubości 60 cm;
- wykonaniu nawierzchni kolejowej;
- ułożeniu geosiatki o sztywnych węzłach;
- wykonaniu podsypki tłuczniowej grubości minimum 20 cm;
- ułożeniu podkładów drewnianych (staroużytecznych);
- ułożeniu szyn kolejowych S49 (staroużyteczne);
- przymocowaniu szyn do podkładów – typ K;
- wykonaniu podbicia torów (z wymianą podsypki i ewentualną wymianą podkładów) na długości min. 2 x 30m;
- wykonaniu połączenia szyn za pomocą łubków przejściowych (odkuwane);
- wykonaniu zabudowy nawierzchni przejazdu płytami gumowymi typu STRAIL na długości około 15,6 m (13 x 1,2 m) (bądź innymi wskazanymi przez PKP);
- robotach wykończeniowych i porządkowych.

Z informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji wynika, że inwestycja nie będzie realizowana na terenie zamkniętym.

W ramach realizacji inwestycji Inwestor przewiduje wycinkę około 10 sztuk drzew, jednak zamierza wprowadzić nasadzenia kompensacyjne.

Planowana inwestycja będzie częściowo powiązana z innymi przedsięwzięciami (sąsiadujące drogi). Jednakże z uwagi na rodzaj i skalę planowanej inwestycji nie przewiduje się wystąpienia ponadnormatywnego kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać inwestycja.

Na etapie realizacji będą wykorzystywane jedynie typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć materiały, surowce oraz paliwa takie jak m.in.: kruszywo naturalne, beton, mieszanki bitumiczne i krawężniki kamienne.

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią w analizowanym rejonie okresowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane. W celu minimalizacji tych uciążliwości prace wykonane będą w porze dziennej, z użyciem sprzętu sprawnego technicznie. Ponadto, ograniczona będzie jednoczesność pracy maszyn, a na czas ich postoju silniki będą wyłączane.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót budowlanych związanych z rozbudową drogi i przebudową mostów. Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja wtórna pyłów. Jest to emisja nieorganizowana i incydentalna.

Źródłem hałasu na etapie realizacji zamierzenia będzie również praca ciężkich maszyn. Wystąpi także emisja drgań mechanicznych z pracy ciężkiego sprzętu wykonującego roboty

budowlane, rozbiórkowe, dowozu materiałów budowlanych. Będą to jednak w większości przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym.

Powstałe odpady będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach oraz przekazywane uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia lub odzysku.

W trakcie wykonywania prac budowlanych może wystąpić zanieczyszczenie wód powierzchniowych poprzez zamulanie wskutek zwiększonej erozji powierzchni terenu budowy, w szczególności przez wyplukiwanie z materiałów stosowanych do budowy i wprowadzanie dużych ilości zawiesin, substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu (również awaryjne wycieki paliwa). Prace prowadzone będą w taki sposób, aby minimalizować możliwość zanieczyszczenia wód rzeki lub ingerowania w przyległy teren.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia przyległy teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.

Wody opadowo – roztopowe z drogi będą odprowadzane do istniejących rowów przydrożnych i poprzez projektowaną kanalizację deszczową na odcinkach drogi przebiegających przez obszary zabudowane w miejscowości Windyki, Grzybowo, Peplówek i Peplowo.

Uzbrojenie sieci kanalizacji deszczowej stanowić będą:

- studnie rewizyjno – połączeniowe o średnicy DN 1200 mm z kręgów żelbetowych w wykonaniu szczelnym z włazem żeliwnym klasy D400 DN600 z wypełnieniem betonowym oraz pierścieniem odciążającym (poza pasem jezdni bez pierścienia odciążającego);
- studnie rewizyjno – połączeniowe o średnicy DN600 mm PCV z włazem żeliwnym klasy B125 DN 600 z wypełnieniem betonowym.

Natomiast woda z mostów, z krótkimi fragmentami drogi, stanowiących razem niewielką zlewnię o powierzchni  $A = 140,00 \text{ m}^2$  (0,014 ha) dla każdego z mostów, odprowadzana będzie bezpośrednio do rzeki Wieczfnianka.

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

Przebudowywane mosty w ramach przedmiotowej inwestycji znajdują się na rzece Wieczfnianka stanowiącej lewy dopływ rzeki Orzyc, należącej do jednolitej części wód o nazwie „Orzyc od źródeł do Tamki z Tamką – PLRW2000172658149” na obszarze dorzecza Wisły (region wodny środkowej Wisły). Rzeka Orzyc od źródeł do Tamki z Tamką została zakwalifikowana, na podstawie Planu gospodarowania wodami dorzecza Wisły ustanowionego uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z 2011 r. Nr 49 poz. 549), do potoku nizinnego piaszczystego (17), stanowiącego naturalną część wód o złym stanie. Jest JCWP niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Mając na uwadze dotychczasowe zagospodarowanie terenu, zakres, skalę i czas realizacji zamierzonej inwestycji stwierdza się, że inwestycja nie została zidentyfikowana jako mogąca mieć wpływ na nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w cyt. Planie.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary wodno – błotne i inne o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górskimi i częściowo w sąsiedztwie terenów leśnych. Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w rejonie inwestycji występowały obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej

okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących. Brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej. W miejscu realizacji inwestycji nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Planowana inwestycja znajduje się częściowo (na odcinku od km 0+016,00 do km 2+141,57) w granicach Zieluńsko – Rzęnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego Rozporządzeniem Nr 18 Wojewody Mazowieckiego z dnia 15 kwietnia 2005 r. w sprawie Zieluńsko - Rzęnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91, poz. 2450 ze 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 roku o ochronie przyrody (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 627 z późn. zm.), zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar specjalnej ochrony ptaków Doliny Wkry i Mławki PLB140008, znajduje się w odległości około 4,3 km w kierunku południowo – zachodnim od terenu inwestycji (początek opracowania).

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. Przebudowywany odcinek drogi przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej typu zagrodowego, tereny leśne oraz przede wszystkim przez obszary upraw rolnych.

Rozbudowa drogi wymaga usunięcia drzew kolidujących z poszerzeniem konstrukcji jezdni, których pozostawienie wpływałoby negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Na całym odcinku (ponad 18 km długości) planuje się wycinkę 10 drzew. Projektuje się wykonanie nasadzeń kompensacyjnych w ilości co najmniej dwukrotnie większej niż ilość drzew usuniętych.

Z przedłożonej dokumentacji przedsięwzięcia nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Ze względu na położenie, charakter oraz skalę planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości jego transgranicznego oddziaływania.

Biorąc pod uwagę charakter i skalę inwestycji można stwierdzić, że zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca realizacji. Przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko. Na podstawie przedłożonych informacji stwierdza się brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości i złożoności. Informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia 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. Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne, a te powstałe na etapie eksploatacji będą miały charakter ciągły, skorelowany swoją wielkością i czasem trwania z natężeniem ruchu samochodowego na drodze.

Inwestycja będzie realizowana z zachowaniem wszelkich wymogów mających chronić środowisko.

Tym samym kierując się skalą, usytuowaniem i wpływem na poszczególne elementy środowiska w/w przedsięwzięcia, należy stwierdzić, że odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jest uzasadnione.

Biorąc powyższe pod uwagę orzekam jak w sentencji decyzji.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 1235 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 w/w ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Zgodnie z art. 72 ust. 4 w/w ustawy złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ciechanowie za pośrednictwem Wójta Gminy Wieczfnia Kościelna w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Z up. Wójta  
mgr inż. *Mariusz Gębala*  
Kierownik Biura  
Gospodarki Komunalnej i Inwestycji

### Otrzymują:

1. Pełnomocnik Pan Jan Flis  
Biuro Projektowo – Konsultingowe  
"Mosty Płońsk" S.C.  
ul. Wspólna 14, 09 – 100 Płońsk
2. Strony postępowania poprzez publiczne obwieszczenie

### Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
Wydział Spraw Terenowych I  
ul. 17 Stycznia, 06 – 400 Ciechanów
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie  
ul. Pl. 1 Maja 6, 06 – 500 Mława
3. Gmina Szydłowo  
ul. Mazowiecka 61, 06 – 516 Szydłowo
4. Miasto Mława  
ul. Stary Rynek 19, 06 – 500 Mława
5. Pan Paweł Baran  
Sołtys wsi Uniszki - Cegielnia  
zam. Uniszki - Cegielnia nr 9, 06 – 500 Mława
6. Pani Bożenna Borkowska  
Sołtys wsi Uniszki Zawadzkie  
zam. Uniszki Zawadzkie 54, 06 -513 Wieczfnia Kościelna



7. *Pan Andrzej Gębala*  
*Sołtys wsi Windyki*  
*zam. Windyki nr 57, 06 – 513 Wieczfnia Kościelna*
8. *Pani Mirosława Golon*  
*Sołtys wsi Grzybowo*  
*zam. Grzybowo nr 72, 06 – 513 Wieczfnia Kościelna*
9. *Pan Henryk Boćkowski*  
*Sołtys wsi Chmielewko*  
*zam. Chmielewko 2, 06 – 513 Wieczfnia Kościelna*
10. *Pan Zbigniew Zembrzusi*  
*Sołtys wsi Pogorzel*  
*zam. Pogorzel 40, 06 – 513 Wieczfnia Kościelna*
11. *Pan Kazimierz Bergolc*  
*Sołtys wsi Wieczfnia Kościelna*  
*zam. Wieczfnia Kościelna nr 10, 06 – 513 Wieczfnia Kościelna*
12. *Pan Jan Han*  
*Sołtys wsi Kulany*  
*zam. Kulany nr 35, 06 – 513 Wieczfnia Kościelna*
13. *Pani Krystyna Pokus*  
*Sołtys wsi Peplowo*  
*zam. Peplowo nr 34, 06 – 513 Wieczfnia Kościelna*
14. *Tablica ogłoszeń w Urzędzie Gminy Wieczfnia Kościelna*
15. *Strona internetowa gminy Wieczfnia Kościelna*  
*[www.bip.wieczfnia.akcessnet.net](http://www.bip.wieczfnia.akcessnet.net)*
16. *A/a*

## Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej nr 2307W Mława – Grzybowo – Wieczfnia Kościelna – Peptówek wraz z przebudową mostów w miejscowości Chmielewko o JNI 01005626 i w miejscowości Kulany o JNI 01005627 – Etap I, II i III.

Droga będzie przebudowywana od km 0+016,00 do km 18+777,0, z wyłączeniem odcinka od km 2+141,57 do km 2+797,85, w miejscu projektowanej drogi ekspresowej S7 Gdańsk-Warszawa, na długości po odjęciu odcinka wyłączonego 18+104,72 km.

Droga przewidziana do przebudowy przebiega w większości przez teren pól uprawnych, lasów i nieużytków, a jedynie na długości około 5100 m, przez tereny wiejskiej zabudowy zagrodowej.

W km 10+006 i 14+322 drogi, na rzece Wieczfniance, znajdują się dwa mosty żelbetowe, które w celu zwiększenia nośności zostaną wzmocnione metodą reliningu, tj.: zastąpione przepustami stalowymi.

Dno i skarpy rzeki na długości po 15,00 m w górę i w dół rzeki licząc od osi podłużnej mostu zostanie umocnione materacami gabionowymi o grubości 17 cm na geowłókninie. Podstawy umocnienia skarp rzeki oraz końce umocnienia koryta w poprzek mostu, podparte zostaną palisadą z kołków drewnianych o średnicy 9 – 11 cm i długości 100 cm.

Podstawowe parametry techniczne drogi Nr 2307W:

- klasa drogi – L;
- nośność podłoża – G1, G3, G4;
- głębokość przemarzania – 1,00 m;
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego – KR 2;
- szerokość nawierzchni – 5,50, 6,00, 6,50 i 8,00 m;
- szerokość poboczy z kruszywa – min. 1,00 m;
- spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy – 2%;
- spadek pobocza – 6%;
- nachylenie skarp – 1:1,5.

Droga powiatowa Nr 2307W na całym przebudowywanym odcinku posiada przekrój szlakowy z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Obustronne rowy są częściowo zamulone i na niektórych odcinkach wymagają oczyszczenia. Nie wszystkie zjazdy są zaopatrzone w przepusty i wymaga to uzupełnienia. Droga przechodzi w poziomie terenu lub w nasypie oraz na krótkich odcinkach w niewielkim wykopie. Droga posiada czternaście przepustów poprzecznych oraz dwa mosty na rzece Wieczfniance.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wykonanie następującego zakresu robót na poszczególnych odcinkach:

1. Od km 0+016 do km 2+141,57 i od km 2+797,85 do km 4+480 – wzmocnienie istniejącej jezdni nowymi warstwami z mieszanki mineralno – asfaltowej, uzupełnienie poboczy, oczyszczenie rowów i wymianę oznakowania.
2. Od km 4+480 do km 12+346 oraz od km 12+764 do km 18+777 – poszerzenie istniejącej konstrukcji jezdni do szerokości 5,50 m z poboczami z kruszywa naturalnego szerokości po 1,00 m na odcinkach szlakowych oraz do 6,00 m na odcinkach zabudowanych, gdzie

projektuje się zamknięcie jezdni krawężnikiem lekkim, a także wykonanie chodników lub opasek z kostki betonowej brukowej.

3. Od km 5+589 do km 5+703 – wykonanie: chodnika szerokości 1,50 m (tylko prawostronny) od km 5+703 do km 6+062 chodników obustronnych po 1,50 m, a od km 6+062 do km 6+222 tylko chodnika lewostronnego szerokości 1,50 m; jezdnia szerokości 6,00 m.
4. Od km 6+222 do km 7+915 – projektuje się przekrój szlakowy z poboczami i rowami; jezdnia szerokości 5,50 m.
5. Od km 7+915 do 8+104 – projektuje się przekrój uliczny z obustronnymi opaskami z kostki po 0,50 m, a km 8+104 do km 8+167 przekrój półuliczny (tylko opaska lewostronna); jezdnia szerokości 6,00 m.
6. Od km 8+167 do km 12+370 – przekrój szlakowy z jezdnią 5,50 m i obustronnymi poboczami po 1,00 m i obustronnymi istniejącymi rowami.
7. Od km 12+370 do km 12+725 przekrój istniejący uliczny, tylko odnowa nawierzchni bitumicznej.
8. Od km 12+725 do km 12+767 przekrój z istniejącym chodnikiem lewostronnym.
9. Od km 12+767 do km 15+940 przekrój szlakowy z jezdnią 5,50 m, obustronnymi poboczami i istniejącymi rowami.
10. Od km 15+940 do km 16+511 – projektuje się przekrój uliczny z obustronnymi opaskami z kostki po 0,50 m; jezdnia szerokości 6,00 m.
11. Od km 16+511 do km 18+300 – przekrój szlakowy z jezdnią 5,50 m i obustronnymi poboczami po 1,00 m, i obustronnymi istniejącymi rowami.
12. Od km 18+300 do km 18+777 – projektuje się przekrój półuliczny z chodnikiem prawostronnym szerokości 1,50 m z kostki brukowej betonowej; jezdnia szerokości 6,00m.

Projektowane roboty w obrębie skrzyżowania linii kolejowej wąskotorowej z drogą polegać będą na:

- robotach rozbiórkowych;
- rozbiórce torów na odcinku około 30 m;
- odtworzeniu podtorza na długości 30 m;
- ułożeniu geowłókniny separacyjnej o gram. Min. 750 g/m<sup>2</sup>;
- ułożeniu drenu z PEHD o średnicy 100 mm;
- ułożeniu warstwy wymienionego podłoża z piasku/ pospółki grubości 60 cm;
- wykonaniu nawierzchni kolejowej;
- ułożeniu geosiatki o sztywnych węzłach;
- wykonaniu podsypki tłuczniowej grubości minimum 20 cm;
- ułożeniu podkładów drewnianych (staroużytecznych);
- ułożeniu szyn kolejowych S49 (staroużyteczne);
- przymocowaniu szyn do podkładów – typ K;
- wykonaniu podbicia torów (z wymianą podsypki i ewentualną wymianą podkładów) na długości min. 2 x 30m;
- wykonaniu połączenia szyn za pomocą łubków przejściowych (odkuwane);
- wykonaniu zabudowy nawierzchni przejazdu płytami gumowymi typu STRAIL na długości około 15,6 m (13 x 1,2 m) (bądź innymi wskazanymi przez PKP);
- robotach wykończeniowych i porządkowych.

Z informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji wynika, że inwestycja nie będzie realizowana na terenie zamkniętym.

Planowana inwestycja będzie częściowo powiązana z innymi przedsięwzięciami (sąsiadujące drogi). Jednakże z uwagi na rodzaj i skalę planowanej inwestycji nie przewiduje się wystąpienia ponadnormatywnego kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać inwestycja.

Na etapie realizacji będą wykorzystywane jedynie typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć materiały, surowce oraz paliwa takie jak m.in.: kruszywo naturalne, beton, mieszanki bitumiczne i krawężniki kamienne.

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią w analizowanym rejonie okresowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane. W celu minimalizacji tych uciążliwości prace wykonane będą w porze dziennej, z użyciem sprzętu sprawnego technicznie. Ponadto, ograniczona będzie jednoczesność pracy maszyn, a na czas ich postoju silniki będą wyłączane.

Źródłem hałasu na etapie realizacji zamierzenia będzie również praca ciężkich maszyn. Wystąpi także emisja drgań mechanicznych z pracy ciężkiego sprzętu wykonującego roboty budowlane, rozbiórkowe, dowozu materiałów budowlanych. Będą to jednak w większości przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym.

Powstałe odpady będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach oraz przekazywane uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia lub odzysku.

W trakcie wykonywania prac budowlanych może wystąpić zanieczyszczenie wód powierzchniowych poprzez zamulanie wskutek zwiększonej erozji powierzchni terenu budowy, w szczególności przez wyplukiwanie z materiałów stosowanych do budowy i wprowadzanie dużych ilości zawiesin, substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu (również awaryjne wycieki paliwa). Prace prowadzone będą w taki sposób, aby minimalizować możliwość zanieczyszczenia wód rzeki lub ingerowania w przyległy teren.

Uzbrojenie sieci kanalizacji deszczowej stanowić będą:

- studnie rewizyjno – połączeniowe o średnicy DN 1200 mm z kręgów żelbetowych w wykonaniu szczelnym z włazem żeliwnym klasy D400 DN600 z wypełnieniem betonowym oraz pierścieniem odciążającym (poza pasem jezdni bez pierścienia odciążającego);
- studnie rewizyjno – połączeniowe o średnicy DN600 mm PCV z włazem żeliwnym klasy B125 DN 600 z wypełnieniem betonowym.

Natomiast woda z mostów, z krótkimi fragmentami drogi, stanowiących razem niewielką zlewnię o powierzchni  $A = 140,00 \text{ m}^2$  (0,014 ha) dla każdego z mostów, odprowadzana będzie bezpośrednio do rzeki Wieczfnianka.

Planowana inwestycja znajduje się częściowo (na odcinku od km 0+016,00 do km 2+141,57) w granicach Zieluńsko – Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego Rozporządzeniem Nr 18 Wojewody Mazowieckiego z dnia 15 kwietnia 2005 r. w sprawie Zieluńsko - Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91, poz. 2450 ze zm.).

Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar specjalnej ochrony ptaków Doliny Wkry i Mławki PLB140008, znajduje się w odległości około 4,3 km w kierunku południowo – zachodnim od terenu inwestycji (początek opracowania).