

GKiL.6220.27.2023.AN(9)

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm., zwaną dalej „*ustawą oos*”) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm. dalej *Kpa*), a także 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) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Pełnomocnika Pana Andrzeja Dusińskiego działającego w imieniu i na rzecz Zarządu Powiatu Mławskiego, Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota” 10, 06-500 Mława dla przedsięwzięcia polegającego na: **Rozbudowie drogi powiatowej nr 2309W od drogi nr 2306W (Kuklin-Nowa Wieś)- Chmielewo Wielkie -Grzebsk**

orzekam

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: **Rozbudowie drogi powiatowej nr 2309W od drogi nr 2306W (Kuklin-Nowa Wieś)- Chmielewo Wielkie -Grzebsk**
- II. Nałożyć konieczność określenia warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit b lub c, oraz art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b *ustawy oos* z uwzględnieniem następujących elementów:
 - 1) 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.
 - 2) prace związane z wycinką drzew, a także zajęciem terenu (zdjęcie roślinności i odhumusowanie) wykonać poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia z uwagi na lęgi ptaków. Dopuszcza się prowadzenie ww. prac w tym okresie, jednak wyłącznie po wykonaniu pisemnej ekspertyzy ornitologicznej bezpośrednio poprzedzającej fazę realizacji, której wyniki potwierdzą brak gniazdowania ptaków w rejonie znaczącego oddziaływania inwestycji. Ekspertyzę należy wykonać na podstawie kontroli przeprowadzonej przez ornitologa nie wcześniej niż 5 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych wszystkie czynności należy przerwać do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzania młodych z gniazda.
 - 3) zabezpieczyć drzewa w czasie prowadzenia robót budowlanych, poprzez wprowadzanie na placu budowy obowiązujących wszystkich wykonawców następujących zasad:
 - drzewa w obrębie budowy winny zostać wysoko oszalowane odpowiednimi materiałami, by wykluczyć uszkodzenia pni. Może to być w postaci wysokiego

- odeszkowania lub np. poprzez owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi lub folią pęcherzykową. Zabezpieczenie winno znajdować się do wysokości nie mniej niż 150 cm, dolna część desek powinna opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych, oszalowanie należy opasać drutem bądź taśmą, deski powinny ściśle przylegać do pnia;
- nie należy manewrować sprzętem ciężkim w pobliżu drzew;
 - w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach i krzewach należy zasypywać w jak najkrótszym czasie;
 - wykopy w obrębie drzew nie mogą być prowadzone dłużej niż 2 tygodnie, a przy wietrznej wilgotnej pogodzie 3 tygodnie; w przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne; w przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew winny być przykryte materiałem chroniącym np. matami; wykopy należy niezwłocznie wypełnić;
 - w przypadku prowadzenia robót w okresie wegetacyjnym, drzewa po zasypaniu wykopów należy obficie podlać, zaś w przypadku prowadzenia robót w okresie jesienno- zimowego spoczynku drzew, korzenie podczas wykopów należy owinać jutą lub matami; nie należy zasypywać powstałych w sąsiedztwie drzew wykopów ziemią wydobytą z dnia wykopu, ponieważ jest to ziemia pozbawiona próchnicy, nieurodzajna; należy ją zastąpić warstwą kompostu lub ziemi urodzajnej;
 - w obrębie korzeni zaniechać zagęszczania gruntu (walcowanie należy ograniczyć do minimum);
 - w obrębie korzeni i koron nie wolno składować żadnych materiałów ziemnych ani materiałów budowlanych zwłaszcza z wykopów, gdyż doprowadza to do uniemożliwienia wymiany gazowej czego konsekwencją jest zamieranie korzeni; woda opadowa spływająca do gleby poprzez zgromadzone pod drzewem materiały budowlane wypłukuje z nich zanieczyszczenia;
 - kopanie w obrębie korzeni należy wykonywać ręcznie; korzenie do 3 cm średnicy należy obciąć na czysto (praca specjalistyczna), grubsze korzenie należy wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem;
 - w przypadku uszkodzeń korzeni lub gałęzi i pni należy zlecić specjalistycznej firmie usunięcie szkód.
- 4) po zakończeniu prac, teren zamierzenia należy uprzątnąć i przywrócić do użyteczności przyrodniczej;
 - 5) do nasadzeń należy zastosować gatunki drzew lub krzewów miejscowego pochodzenia, przy ograniczaniu gatunków obcych rodzimej florze czy też modyfikowanych genetycznie, o składzie i strukturze odpowiadającej siedlisku;
 - 6) po zakończeniu prac, nowo posadzone drzewa lub krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancją pielęgnacyjną, polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwania chwastów i koszenia traw;
 - 7) zorganizować zaplecze budowy w przenośne toalety;
 - 8) korzystać z tankowania maszyn roboczych i samochodowych wyłącznie na stacji paliw;
 - 9) zaniechać prowadzenie prac hałaśliwych po godzinie 22.00;
 - 10) stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;

- 11) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
- 12) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania;
- 13) ścieki bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet typu TOI TOI), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;
- 14) zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków wodnych;
- 15) na etapie realizacji woda do celów bytowych będzie dostarczana beczkowozami i butelkach jednorazowych;
- 16) prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działek inwestycyjnych;
- 17) roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
- 18) zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieków wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych;
- 19) teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;
- 20) odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
- 21) odprowadzać wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogi zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 r. , poz. 1311);
- 22) prace w obrębie koryt rzek i cieków oraz urządzeń wodnych (rowów melioracyjnych) prowadzić w sposób zapewniający swobodny przepływ wód w obrębie ww. koryt (np. poprzez przebudowę cieków pod osłoną gródź, wykonanie kanałów obiegowych, kanałów zastępczych, itd.) oraz ograniczający zaburzenia stosunków gruntowo- wodnych w rejonie koryt rzek i cieków, a także w sposób ograniczający zmętnienie wód w obrębie cieków, rzek i rowów melioracyjnych;
- 23) nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego, w tym rowów melioracyjnych, bez uprzedniego wykonania nowego systemu;
- 24) nie dopuścić do pogorszenia obecnego stanu wód powierzchniowych i podziemnych.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 21 listopada 2023 r. Pan Andrzej Dusiński działający w imieniu i na rzecz Zarządu Powiatu Mławskiego, Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grotą” 10, 06-500 Mława wystąpił do Wójta Gminy Wieczfnia Kościelna o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: **Rozbudowie drogi powiatowej nr 2309W od drogi nr 2306W (Kuklin-Nowa Wieś)- Chmielewo Wielkie –Grzebsk.**

Wójt Gminy Wieczfnia Kościelna pismem z dnia 29 listopada 2023 r., znak: GKil.6220.27.2023.AN(2) wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 *ustawy o oś* Wójt Gminy Wieczfnia Kościelna pismem GKil.6220.27.2023.AN(3) z dnia 29 listopada 2023 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mławie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Dębem o wydanie opinii, co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego ewentualnego zakresu.

Postanowieniem znak: WOOŚ-I.4220.1761.2023.IP.2 z dnia 11 grudnia 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie opinią znak: PSSE.ZNS.9022.02.01.51.2023 z dnia 08 grudnia 2023 r. (data wpływu: 13.12.2023 r.) odstąpił od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Dębem pismem z dnia 19 grudnia 2023 r. (data wpływu: 28.12.2023 r.), znak: WA.ZZŚ.2.4901.1.243.2023.MR wyraził iż dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba 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 o oś* **stwierdził odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony niżej sposób.**

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają 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).

Przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej nr 2309W od drogi nr 2306W (Kuklin-Nowa Wieś)- Chmielewo Wielkie- Grzebsk. Teren rozbudowy drogi położony jest na terenie gminy Wieczfnia Kościelna. Droga o długości 6 816,50 m przebiega przez tereny niezabudowane oraz przez tereny miejscowości Zakrzewo Wielkie, Chmielewo Wielkie oraz Grzebsk. Droga posiada jedną jezdnię o zmiennej szerokości od 3,70 m do 7,00 m. Po obu stronach jezdni znajdują się pobocza gruntowe o szerokości średnio 2,20 m. Za poboczem znajduje się rów drogowy. Tereny przyległe do drogi stanowią: tereny leśne, tereny upraw rolnych, nieużytki, zabudowa zagrodowa, mieszkaniowa jednorodzinna. Droga powiatowa na odcinku objętym opracowaniem posiada skrzyżowania z drogami

oraz drogami powiatowymi. Początek rozbudowanego odcinka drogi powiatowej nr 2309W znajduje się w km 0+000,000, w osi jezdni drogi powiatowej nr 2306W Kuklin- Nowa Wieś. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 6+816,50 przed skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 2310W. Powierzchnia zajmowanego terenu to około 8,3 ha. Planowana inwestycja wymaga wycinki 234 drzew.

Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na:

- wykonaniu robót rozbiórkowych, robót ziemnych;
- wykonaniu nowej konstrukcji jezdni;
- wykonanie zjazdów do posesji i na pola;
- wykonanie chodników i zjazdów przez chodnik;
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego;
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego;
- wykonanie odwodnienia drogi;
- wykonanie oświetlenia ulicznego w obszarach zabudowanych;
- usunięcie kolizji branżowych.

Rozbudowa drogi dzięki wykonaniu nowej konstrukcji jezdni, odcinków chodników, odwodnienia i oświetlenia poprawi warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom i bezpieczeństwo na drodze.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- kategoria: powiatowa;
- klasa drogi: Z;
- prędkość projektowa - 40 km/h;
- nośność podłoża - G1, G4;
- głębokość przemarzania - 1,00 m (II strefa);
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu o- KR 3;
- nośność nawierzchni - 115 kN;
- spadek poprzeczny nawierzchni- 2%;
- spadek poboczy - 6%;
- szerokość jezdni - 6,00, 6,50 m;
- szerokość poboczy z kruszywa- 1,00 m;
- szerokość chodnika - 2,00 m;
- nachylenie skarp- 1: 1,5;

W fazie realizacji inwestycji zapobieganie powstaniu zagrożeń dla wód powierzchniowych zostanie osiągnięte poprzez:

- korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów;
- korzystanie z tankowania maszyn roboczych i samochodowych- tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi;
- 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. Humus zostanie wykorzystany do urządzenia terenów zielonych. Odpady budowlane i socjalne będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Ścieki socjalno- bytowe z zaplecza budowy odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Woda do zwilżania podbudowy, do zraszania walców drogowych zostanie dostarczona na plac budowy beczkowozami, które zaopatrzona jest każda ekipa układająca podbudowy i nawierzchnie bitumiczne. Woda pochodzić będzie z wodociągu dostępnego w siedzibie firmy wykonującej roboty drogowe.

Z przedłożonej dokumentacji, w chwili obecnej wody opadowe i roztopowe z drogi powiatowej odprowadzane są do istniejących rowów drogowych. Przedmiotowe wody odprowadzane będą po rozbudowie drogi powierzchniowo poza krawędź jezdni asfaltowej do rowów przydrożnych, które zostaną odbudowane lub zyskają nowy przebieg. Na odcinkach zabudowanych planuje się studnie chłonne. Obustronne rowy drogowe zostaną uformowane w przekroju poprzecznym tak, aby uzyskać dno o szerokości 40 cm, skarpy o pochyleniu 1:1,5, głębokość średnio 70 cm. Szerokość wykopu na poziomie terenu średnio 2,50 m. Projektowany odcinek przechodzi przez obszary o gruntach piaszczystych, a więc o dużej chłonności wód opadowych. Przepusty pod zjazdami wymienione zostaną na nowe, z rur z tworzyw sztucznych o średnicy 400 mm i długości minimum 9,0 m, zamknięte ściankami prefabrykowanymi betonowymi ze skrzydełkami. Odcinek drogi w miejscowości Chmielewo Wielkie od km 3+920,00 do km 4+167,00 i odcinek w miejscowości Grzebsk od km 6+642,00 do km 6+816,50 planuje się odwodnić za pomocą studni chłonnych.

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 odpadów 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.

W związku z wejściem w życie w dniu 17 lutego 2023 r. nowego Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, wprowadzonego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie w regionie wodnym Środkowej Wisły w granicach JCWP o nazwie Orzyc do Tamki i kodzie RW200011265899. JCWP Orzyc do Tamki o kodzie RW200011265899 jest to naturalna część wód, monitorowana, o ogólnym złym stanie. Zły stan JCWP uwarunkowany jest stanem chemicznym poniżej dobrego i umiarkowanym stanem ekologicznym. Wskaźniki determinujące stan ekologiczny: azot ogólny, azot azotanowy, fosfor fosforanowy (V); makrofity. Wskaźniki determinujące stan chemiczny: benzo(a)piren; bromowane difenyletery. Presje determinujące stan wód w obrębie danej JCWP to presja troficzna, której głównym źródłem jest nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe) oraz presja hydromorfologiczna, której głównym źródłem jest prostowanie koryta- rzeki główne, budowle piętrzące rg, a także presja chemiczna, której głównym źródłem są rozproszone – rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone –rolnictwo, leśnictwo. W JCWP występuje ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego. Dla ww. obszarów JCWP wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, tj. odstępstwo czasowe. Ww. odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: MIR, EFI+PL/IBI_PL, MMI. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych brakiem możliwości technicznych i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

Zgodnie z Planem zagospodarowania wodami na obszarze środkowej Wisły, planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie jednolitych części wód podziemnych, zwanych dalej JCWPd o kodzie PLGW200050. Aktualnie JCWPd posiada dobry stan ogólny, chemiczny i ilościowy, a osiągnięcie celów środowiskowych nie jest zagrożone.

Planowana inwestycja położona jest w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nieudokumentowanego nr 215 Subniecka warszawska. Przedmiotowa inwestycja będzie usytuowana poza obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o niskim poziomie wód gruntowych, w tym siedliskowych łęgowych oraz przy ujściu rzek. Planowana inwestycja leży poza obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi i leśnymi. Przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego. Zgodnie z art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2023 r. , poz. 1478 ze zm.) studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art. 171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2023 r., poz. 1478 ze zm.) map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót drogowych zaleca się zastosowanie zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety, korzystanie z tankowania maszyn roboczych i samochodowych wyłącznie na stacji paliw, zaniechanie prowadzenia prac hałaśliwych po godzinie 22.00. Uciążliwości powstałe w trakcie budowy drogi będą miały charakter krótkookresowy i ustąpią z chwilą zakończenia robót. Zebrane odpady będą selektywnie składowane i zagospodarowane zgodnie z przepisami o odpadach. W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się zmiany dotychczasowej

formy użytkowania terenu. Przebudowa ma na celu poprawę konstrukcji jezdni, dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa co w konsekwencji wpłynie na polepszenie warunków ruchu pojazdów i zmniejszenie hałasu. Planowane przedsięwzięcie zmniejszy zatem niekorzystny wpływ uciążliwości i szkodliwości środowiskowej na zdrowie i warunki życia ludzi.

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336, ze zm.). Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar specjalnej ochrony ptaków Doliny Wkry i Mławski PLB140008, znajduje się w odległości około 15,8 km w kierunku południowo-zachodnim od planowanej inwestycji.

W analizowanym obszarze nie występuje fauna i flora objęta szczególną ochroną. Przyjęte rozwiązania projektowe nie będą miały wpływu na środowisko przyrodnicze. 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. Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i budowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Realizacja inwestycji, poprzez poprawę spójności układu komunikacyjnego z regionalną i ponadregionalną siecią drogową przyczyni się do rozwoju działalności gospodarczej, polepszenia warunków życia mieszkańców oraz wzrostu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego.

Przedmiotowy teren nie wykazuje cech siedlisk naturalnych i półnaturalnych mogących stanowić chronione siedliska gatunków objętych dyrektywami- ptasią i siedliskową. W związku z powyższym przedmiotowa rozbudowa drogi nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze oraz nałożenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na uwarunkowania przyrodnicze nie jest konieczne.

Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia, a także założenia przedstawione w KIP, realizacji i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność ww. 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 inwestycję, znajduje się poza granicami korytarzy ekologicznych. Wykopy mogą stanowić pułapki dla gryzoni, gadów, płazów, występujących na terenie objętym inwestycją oraz w jej okolicy. W przypadku przedostania się do nich zwierząt należy systematycznie wybierać i wypuszczać uwiecznione zwierzęta „na wolność”. Wykopy należy kontrolować codziennie do czasu wykonania nowej nawierzchni. W celu minimalizacji bezpośredniego negatywnego oddziaływania inwestycji na gatunki, wprowadzono warunek prowadzenia robót poza okresem lęgowym. W celu ograniczenia strat w lokalnych populacjach gatunków zwierząt, spowodowanych realizacją planowanych prac, wprowadzono konieczność przeprowadzenia nadzoru przyrodniczego, który będzie miał na celu kontrolę prowadzonych prac pod kątem obecności gatunków chronionych. Warunek dotyczący zabezpieczenia drzew przed uszkodzeniem pozwoli na zachowanie planowanych do pozostawienia drzew rosnących w pasie drogowym w dobrej kondycji zdrowotnej. Warunek nr 4, 5 i 6 mają na celu zapewnienie dobrej organizacji planowanych prac oraz ograniczenie ich wpływu na tereny o wartościach przyrodniczych.

Po zakończeniu realizacji inwestycji teren zostanie przywrócony do stanu użyteczności przyrodniczej. Przed wykonaniem nasadzeń należy rozważyć kwestię wyboru gatunków. Art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. z 2023 r., poz. 1589) zakazuje wprowadzania do środowiska oraz przemieszczania w środowisku gatunków obcych. Sugeruje się zastosować gatunki drzew miejscowego pochodzenia, przy ograniczeniu gatunków obcych rodzimej flory czy też modyfikowanych genetycznie, o składzie i strukturze odpowiadającej siedlisku. Wykonanie trzyletnich zabiegów pielęgnacyjnych posadzonej zieleni wymagane jest koniecznością stworzenia w miarę możliwości optymalnych warunków do jej przyjęcia się i funkcjonowania w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.

Z analizy danych zawartych w KIP stwierdzono, że rodzaj i skala przedsięwzięcia nie pociąga za sobą zagrożeń, tym bardziej znaczących na klimat akustyczny, powietrze, wodę i grunty. W ramach realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. Przy przebudowie drogi będą wykorzystywane elementy istniejącego układu komunikacyjnego. Przebudowa ma na celu poprawę konstrukcji jezdni, dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa co w konsekwencji wpłynie na polepszenie warunków ruchu pojazdów i zmniejszenie hałasu. Uciążliwości powstałe w trakcie budowy dróg będą miały charakter krótkookresowy i ustąpią z chwilą zakończenia robót. Zebrane odpady będą selektywnie składowane i zagospodarowane zgodnie z przepisami o odpadach. Zakres planowanych prac, przy zachowaniu wszelkich dostępnych obecnie środków minimalizujących negatywny wpływ na inwestycji na środowisko nie będzie w sposób znaczący wpływać na otaczający teren zarówno na teren zarówno na etapie eksploatacji jak i budowy.

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 zgłoszenia żądań w terminie 7 dni od dnia otrzymania (obwieszczenie znak GKiL.6220.27.2023.AN(8) z dnia 03 stycznia 2024 r.).

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

Biorąc powyższe pod uwagę orzekam jak w sentencji decyzji.

POUCZENIE

1. Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ciechanowie, za pośrednictwem Wójta Gminy Wieczfnia Kościelna, w terminie czternastu dni od dnia jej doręczenia. Przed upływem terminu do wniesienia odwołania decyzja nie ulega wykonaniu, a wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje jej wykonanie.
2. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracyjnego wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna.
3. Prawomocność decyzji musi zostać potwierdzona przez organ wydający decyzję, poprzez zamieszczenie w niej klauzuli stwierdzającej ostateczność.
4. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust 1 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.).

Otrzymują:

1. Zarząd Powiatu Mławskiego
Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie
ul. Stefana Roweckiego „Grota” 20
06-500 Mława
2. Pełnomocnik Andrzej Dusiński
Usługi Projektowe, ul. Warszawska 1/19, 06-500 Mława

WÓJT
mgr inż. Mariusz Gębala

IV. Strony postępowania poprzez publiczne obwieszczenie

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
Wydział Spraw Terenowych w Ciechanowie
Plac Tadeusza Kościuszki 5, 06-400 Ciechanów
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie
ul. Pl. 1 Maja 6, 06-500 Mława
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Dębem, 05-140 Serock
4. Sołtys wsi Załęże
5. Sołtys wsi Zakrzewo Wielkie
6. Sołtys wsi Chmielewo Wielkie
7. Sołtys wsi Grzebsk
8. Tablica ogłoszeń w Urzędzie Gminy Wieczfnia Kościelna
9. Strona internetowa gminy Wieczfnia Kościelna
www.ugwieczfnia.bipgmina.pl
10. A/a

*Zgodnie z art. 7 z ustawą z dnia 16 listopada 2006 roku
o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 roku, poz. 2111 ze zm.)
nie pobrano opłaty skarbowej za wydaną decyzję*

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej nr 2309W od drogi nr 2306W (Kuklin-Nowa Wieś)- Chmielewo Wielkie- Grzebsk. Teren rozbudowy drogi położony jest na terenie gminy Wieczfnia Kościelna. Droga o długości 6 816,50 m przebiega przez tereny niezabudowane oraz przez tereny miejscowości Zakrzewo Wielkie, Chmielewo Wielkie oraz Grzebsk. Droga posiada jedną jezdnię o zmiennej szerokości od 3,70 m do 7,00 m. Po obu stronach jezdni znajdują się pobocza gruntowe o szerokości średnio 2,20 m. Za poboczem znajduje się rów drogowy. Tereny przyległe do drogi stanowią: tereny leśne, tereny upraw rolnych, nieużytki, zabudowa zagrodowa, mieszkaniowa jednorodzinna. Planowana inwestycja wymaga wycinki 234 drzew. Droga powiatowa na odcinku objętym opracowaniem posiada skrzyżowania z drogami oraz drogami powiatowymi. Początek rozbudowanego odcinka drogi powiatowej nr 2309W znajduje się w km 0+000,000, w osi jezdni drogi powiatowej nr 2306W Kuklin- Nowa Wieś. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 6+816,50 przed skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 2310W. Powierzchnia zajmowanego terenu to około 8,3 ha.

Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na:

- wykonaniu robót rozbiórkowych, robót ziemnych;
- wykonaniu nowej konstrukcji jezdni;
- wykonanie zjazdów do posesji i na pola;
- wykonanie chodników i zjazdów przez chodnik;
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego;
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego;
- wykonanie odwodnienia drogi;
- wykonanie oświetlenia ulicznego w obszarach zabudowanych;
- usunięcie kolizji branżowych.

Rozbudowa drogi dzięki wykonaniu nowej konstrukcji jezdni, odcinków chodników, odwodnienia i oświetlenia poprawi warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom i bezpieczeństwo na drodze.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- kategoria: powiatowa;
- klasa drogi: Z;
- prędkość projektowa - 40 km/h;
- nośność podłoża - G1, G4;
- głębokość przemarzania - 1,00 m (II strefa);
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu o- KR 3;
- nośność nawierzchni - 115 kN;
- spadek poprzeczny nawierzchni- 2 %;
- spadek poboczy - 6 %;

- szerokość jezdni - 6,00, 6,50 m;
- szerokość poboczy z kruszywa- 1,00 m;
- szerokość chodnika - 2,00 m;
- nachylenie skarp- 1 : 1,5;

W fazie realizacji inwestycji zapobieganie powstaniu zagrożeń dla wód powierzchniowych zostanie osiągnięte poprzez:

- korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów;
- korzystanie z tankowania maszyn roboczych i samochodowych- tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi;
- 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.

Humus zostanie wykorzystany do urządzenia terenów zielonych. Odpady budowlane i socjalne będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Ścieki socjalno- bytowe z zaplecza budowy odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Woda do zwilżania podbudowy, do zraszania walców drogowych zostanie dostarczona na plac budowy beczkowozami, które zaopatrzona jest każda ekipa układająca podbudowy i nawierzchnie bitumiczne. Woda pochodzić będzie z wodociągu dostępnego w siedzibie firmy wykonującej roboty drogowe.

Przedmiotowe wody odprowadzane będą po rozbudowie drogi powierzchniowo poza krawędź jezdni asfaltowej do rowów przydrożnych, które zostaną odbudowane lub zyskają nowy przebieg. Na odcinkach zabudowanych planuje się studnie chłonne. Obustronne rowy drogowe zostaną uformowane w przekroju poprzecznym tak, aby uzyskać dno o szerokości 40 cm, skarpy o pochyleniu 1:1,5, głębokość średnio 70 cm. Szerokość wykopu na poziomie terenu średnio 2,50 m. Projektowany odcinek przechodzi przez obszary o gruntach piaszczystych a więc o dużej chłonności wód opadowych. Przepusty pod zjazdami wymienione zostaną na nowe z rur z tworzyw sztucznych o średnicy 400 mm i długości minimum 9,0 m, zamknięte ściankami prefabrykowanymi betonowymi ze skrzydełkami. Odcinek drogi w miejscowości Chmielewo Wielkie od km 3+920,00 do km 4+167,00 i odcinek w miejscowości Grzebsk od km 6+642,00 do km 6+816,50 planuje się odwodnić za pomocą studni chłonnych.

W związku z wejściem w życie w dniu 17 lutego 2023 r. nowego Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, wprowadzonego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie w regionie wodnym Środkowej Wisły w granicach JCWP o nazwie Orzyc do Tamki i kodzie RW200011265899. JCWP Orzyc do Tamki o kodzie RW200011265899 jest to naturalna część wód, monitorowana, o ogólnym złym stanie. Zgodnie z Planem zagospodarowania wodami na obszarze środkowej Wisły, planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie jednolitych części wód podziemnych, zwanych dalej JCWPd o kodzie PLGW200050. Aktualnie JCWPd posiada dobry stan ogólny, chemiczny i ilościowy, a osiągnięcie celów środowiskowych nie jest zagrożone. Planowana inwestycja położona jest

w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nieudokumentowanego nr 215 Subniecka warszawska. Przedmiotowa inwestycja będzie usytuowana poza obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o niskim poziomie wód gruntowych, w tym siedliskowych łęgowych oraz przy ujściu rzek. Planowana inwestycja leży poza obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi i leśnymi. Przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego. Zgodnie z art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2023 r., poz. 1478 ze zm.) studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art. 171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2023 r., poz. 1478 ze zm.) map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek. W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. Przebudowa ma na celu poprawę konstrukcji jezdni, dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa co w konsekwencji wpłynie na polepszenie warunków ruchu pojazdów i zmniejszenie hałasu. Planowane przedsięwzięcie zmniejszy zatem niekorzystny wpływ uciążliwości i szkodliwości środowiskowej na zdrowie i warunki życia ludzi.

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336, ze zm.). Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar specjalnej ochrony ptaków Doliny Wkry i Mławski PLB140008, znajduje się w odległości około 15,8 km w kierunku południowo-zachodnim od planowanej inwestycji.

W analizowanym obszarze nie występuje fauna i flora objęta szczególną ochroną. Przyjęte rozwiązania projektowe nie będą miały wpływu na środowisko przyrodnicze.

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. Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i budowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Realizacja inwestycji, poprzez poprawę spójności układu komunikacyjnego z regionalną i ponadregionalną siecią drogową przyczyni się do rozwoju działalności gospodarczej, polepszenia warunków życia mieszkańców oraz wzrostu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego.

Przedmiotowy teren nie wykazuje cech siedlisk naturalnych i półnaturalnych mogących stanowić chronione siedliska gatunków objętych dyrektywami- ptasią i siedliskową. W związku z powyższym przedmiotowa rozbudowa drogi nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze oraz nałożenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na uwarunkowania przyrodnicze nie jest konieczne.

W ramach realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. Przy przebudowie drogi będą wykorzystywane elementy istniejącego układu komunikacyjnego. Przebudowa ma na celu poprawę konstrukcji jezdni, dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa co w konsekwencji wpłynie na polepszenie warunków ruchu pojazdów i zmniejszenie hałasu. Uciążliwości powstałe w trakcie budowy dróg będą miały charakter krótkookresowy i ustąpią z chwilą zakończenia robót.