

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 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 2021 r. poz. 247, z późn. zm.) - zw. dalej jako Uooś, art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.) - zw. dalej jako K.p.a., po rozpatrzeniu wniosku inwestora: Gminy Nur z dnia 11.10.2021 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „**Przebudowa drogi gminnej Nr 260525W Kamianka-Stokowo – Kramkowo Lipskie**”,

orzekam

- 1) o możliwości realizacji przedsięwzięcia p.n.: „**Przebudowa drogi gminnej Nr 260525W Kamianka-Stokowo – Kramkowo Lipskie**”, bez potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- 2) określam warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych, oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich;
- 3) w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace związane z realizacją inwestycji należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach 6.00-22.00);
- 4) sprzęt wykorzystywany podczas prac budowlanych musi być w pełni sprawny i spełniać wymogi dopuszczające go do użytku oraz zapewnić ochronę wód powierzchniowych i gruntowych oraz ochronę gruntu przed zanieczyszczeniami, ochronę powietrza przed emisją pyłów i gazów oraz ochronę przed emisją hałasu do środowiska;
- 5) zaplecze budowy oraz miejsca pracy sprzętu budowlanego, w których mogą wystąpić niekontrolowane zanieczyszczenia gruntu należy wyposażyć w odpowiednią ilość sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia mogącego wystąpić w następstwie sytuacjach awaryjnych. Zanieczyszczony substancjami ropopochodnymi grunt należy wybrać i przekazać upoważnionym do neutralizacji podmiotom;
- 6) ścieki bytowe na etapie realizacji inwestycji odprowadzać przez przenośne toalety, a następnie okresowo opróżniać i wywozić na oczyszczalnię ścieków przez uprawniony do tego podmiot;
- 7) odpady należy przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów;
- 8) przed przystąpieniem do prac dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, a także analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej;
- 9) drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, przemarznięciem i przesuszeniem, zgodnie ze sztuką ogrodnictwa.
- 10) wykopy i miejsca prac ziemnych na czas realizacji inwestycji zabezpieczyć np. gęstą metalową siatką, tak aby zapobiec wpadaniu w pułapkę płazów i innych drobnych zwierząt. Wykopy kontrolować i uwalniać uwięzione zwierzęta;
- 11) w okresie migracji płazów zabezpieczyć teren inwestycji przed ich wtargnięciem np. poprzez budowę płotków i kierować strumień migracji płazów poza teren inwestycji;
- 12) po zakończeniu prac budowlanych teren przeznaczony w pasie drogowym pod powierzchnią biologicznie czynną obsiać mieszanką traw właściwych siedliskowo na analizowanym terenie

Uzasadnienie

11 października 2021 r. do Wójta Gminy Nur wpłynął wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia – Gminy Nur, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji p.n.: „**Przebudowa drogi gminnej Nr 260525W Kamianka-Stokowo – Kramkowo Lipskie**”. Do wniosku załączono dokumenty wymienione w art. 74 ust. 1 pkt 2, 3, 3a Uoos. Objęta wnioskiem inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 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 z późn.zm.).

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 Uoos organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt.

W prowadzonym postępowaniu liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 Uoos stosuje się przepis art. 49 § 1 K.p.a. Dlatego też zawiadomienie stron o wszczęciu postępowania administracyjnego nastąpiło poprzez obwieszczenie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Nur oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Nur, które podano do publicznej wiadomości dnia 30 listopada 2021r.

Zgodnie z przedłożoną Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia - zw. dalej jako Kip planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie drogi gminnej **Nr 260525W** w miejscowości relacji **Kamianka-Stokowo – Kramkowo Lipskie**”

Z przedłożonej Kip wynika, iż planowany do realizacji odcinek drogi znajduje się na działkach nr : 87/1 w obrębie geodezyjnym Kamianka – Stokowo gm. Nur oraz na działkach nr : 197/3; 197/7; 198/2; 199/2; 200/4; 200/2; 3/2; 203/2; 205/2; 206/2; 208/2; 209/2; 210/2; 211/2; 212/2; 213/2; 214/2; 215/2; 222/2; 223/2; 225/2; 226/2; 227/2; 229/2; 230/2; 231/2; 232/2; 233/2; 234/5; 234/6; 235/2; 236/1; 237/4; 261/4; 237/6; 262/2; 263/2; 264/2; 265/2 266/2; 267/2; 268/2 269/2 280/2 281/2; 282/2; 283/2; 284/2; 285/2; 286/2 287/2; 288/2; 289/2; 197/4; 290/3; 291/3; 291/5; 292/3; 293/3; 294/3; 295/3; 296/2; 297/2; 197/6; 297/4; 298/2; 299/2; 300/2; 301/2; 79/4; 302/2; 3/2; 4/4; 5/2; 7/2; 8/7; 10/2; 11/4; 12/2; 13/4; 14/2; 16/2; 18/2; 19/2; 22/2; 24/2; 25/2; 26/2; 27/2; 28/2; 29/2; 30/2; 48/2; 51/2; 50/2; 53/2; 52/2; 54/2; 55/2; 56/4; 57/2; 58/2; 59/2; 60/2; 61/2; 62/2; 63/2; 64/2; 65/2 66/2; 67/2; 68/2; 69/2; 70/2; 71/2; 72/2; 73/2; 74/2; 75/2; 80/2; 304/2; 305/2; 79/6; 81/2; 82/2; 306/2; 243/2; 307/2; 83/2; 308/2; 309/6; 310/2; 311/2; w obrębie geodezyjnym Kramkowo – Lipskie gm. Nur.

Działki bezpośrednio sąsiadujące z działkami na których planowana jest inwestycja oznaczone są następującymi numerami: 111/2; 165; 164; 121/11; 124/9; 111/4; 124/9; 124/12; 110/2; 124/10, położone w obrębie geodezyjnym Kamianka – Stokowo gm. Nur oraz działki nr: 3/1; 4/3; 5/1; 8/6; 10/1; 11/3; 12/1; 13/3; 14/1; 16/1; 18/1; 19/1; 20/1; 22/1; 26/1; 27/1; 28/1; 29/1; 30/1; 38; 39; 48/1; 49; 51/1; 50/1; 52/2; 53/1; 54/1; 55/1; 56/3; 57/1; 58/1; 59/1; 60/1; 61/1; 62/1; 63/1; 64/1; 65/1; 66/1; 67/1; 68/1; 70/1; 71/1; 72/1; 73/1; 74/1; 75/1; 76; 77; 78; 79/3; 80/1; 83/1; 79/5; 80/1; 81/1; 82/1; 83/1; 84; 85; 127; 157; 634; 163; 164; 164/1; 164/2; 165/1; 165/2; 315; 314; 317 313/1; 313/2; 312/1; 311/1; 310/1; 309/3; 309/2; 309/5; 308/4; 308/3; 307/1; 306/1; 305/1; 304/1; 302/1; 301/1; 322; 297/3; 297/3; 295/1; 298/1; 294/1; 296/1/ 293/1; 292/1; 290/2; 290/4; 288/1; 289/1; 286/1; 285/1 284/1 283/1 282/1; 280/1; 269/1 268/1; 267/1; 266/1; 265/1; 264/1; 263/1; 262/1; 237/5; 238; 236/2; 235/1; 234/1; 234/3; 233/1; 231/1; 231/1; 232/1; 230/1; 229/1; 227/1; 226/1; 225/1; 224/1; 224/2; 223/1; 222/1; 215/1; 214/1; 213/1; 212/1; 211/1; 210/1; 209/1; 208/1; 206/1; 205/1; 203/1; 200/3; 199/1 198, położone w obrębie geodezyjnym Kramkowo – Lipskie gm. Nur.

Planowana przebudowa drogi ma na celu poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu lokalnego, transportu rolniczego oraz dojazdu do gospodarstw i pól rolników w miejscowościach Kamianka-Stokowo oraz Kramkowo Lipskie. Analizowany odcinek drogi przebiega w większości w terenie niezurbanizowanym, w otoczeniu gruntów rolnych, oraz jako dojazd do przyległych pól uprawnych i gospodarstw rolnych.

Droga gminna klasy D w stanie istniejącym posiada nawierzchnie asfaltową która z uwagi na długi okres eksploatacji bez remontu posiada liczne nierówności, spękania i deformacje. Szerokość nawierzchni jest

nienna od 4,00 - 5,00m i wymaga regulacji. Istniejące pobocza gruntowe są nieregularne. Nośność istniejącej drogi oraz prędkość projektowa jest nieokreślona. Kategoria ruchu- KR 1. Wody opadowe i roztopowe są zagospodarowywane w większości w granicach działki drogowej, woda częściowo zalega na jezdni i spływa do istniejących rowów. Długość odcinka wynosi 1 821,00 m.

Parametry stanu projektowanego w/w drogi to także klasa drogi typu D – dojazdowa o szerokość jezdni 5 m i gruntowych poboczach ulepszonych kruszywem łamanym o szer. 0,75m. Nośność drogi będzie wynosiła 115 kN/oś, a projektowa prędkość 90 km/h. Kategoria ruchu-KR 2.

W zakres inwestycji wchodzi rzędna dna wykopu pod warstwy konstrukcyjne jezdni na głębokość 54 cm tj.:

- 4 cm warstwa ścieralna
- 5 cm warstwa wiążąca
- 20 cm podbudowa z kruszywa niezwiązanego
- 25 cm warstwa odcinająca

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do granic terenu inwestycji liniowej oraz najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

Z przedłożonych w Kip informacji wynika, iż planuje się wykonanie na całej długości drogi poszerzenia podbudowy poprzez wykonanie konstrukcji poszerzenia do szerokości - 5,00 m. Szerokość poboczy będzie wynosiła 2x0,75 m. Pobocza te będą utwardzone kruszywem łamanym. Planowane jest także oczyszczenie i odtworzenie rowów. Projekt nie przewiduje korytowania korony drogi. Wymienione warstwy wykonane będą na wyprofilowanej nawierzchni drogi obecnie istniejącej. Rowy w pasie drogowym obecnie istnieją, projekt przewiduje ich podczyszczenie lub w przypadku całkowitej degradacji ich odtworzenie. Inwestycja zlokalizowana będzie powyżej lustra wody i nie będzie zachodziła konieczność odwodnienia wykopów. Ewentualne wody opadowe będą pozostawione do naturalnego wyschnięcia.

Na etapie realizacji inwestycji woda do utrzymania odpowiedniej wilgotności podbudowy z kruszywa, zostanie dowieziona beczkowozem w ilości 5000 m³ lub z wodociągu. Woda użyta do zwilżenia podbudowy z kruszywa łamanego zostanie pozostawiona do naturalnego odparowania.

Inwestycja nie ingeruje w warunki gruntowo - wodne na danym terenie, nie zmienia stanu wody gruntowej ani kierunku odpływu ze źródeł. Zakazy ujęte w art. 234 ustawy z dnia 20 lipca 2017 Prawo Wodnie (DZ. U. z 2021r. poz. 624 z późn. zm.) nie zostaną złamane.

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej. Maszyny przewidziane do realizacji robót posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Asphalt lub cement będzie dostarczany z zakładów petrochemicznych lub z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami lub z wodociągu. Konieczne będzie doprowadzenie zasilania energetycznego do zaplecza budowy, a także zapewnienie dostaw paliwa do maszyn i pojazdów. Prace drogowe będą prowadzone przy użyciu specjalistycznego sprzętu i maszyn oraz przy wykorzystaniu samochodów ciężarowych dla dowozu materiałów.

Materiałem na nawierzchnię jest mieszanka mineralno-asfaltowa produkowana w technologii na gorąco w otaczarni. Będzie dowożona w miejsce wbudowania samochodami samowyładowczymi. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi.

Kruszywo wykorzystywane do wykonania nawierzchni zjazdów i poboczy, dostarczane będzie transportem samochodowym. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi. Zastosowane technologie i materiały do budowy nawierzchni są typowymi i sprawdzonymi technologiami, neutralnymi dla środowiska naturalnego i nie stanowią dla niego zagrożenia.

Teren inwestycji w całości objęty jest Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, a planowana inwestycja jest z nim zgodna.

Dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 Uoos, organem właściwym w sprawie wydania opinii, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 Uoos jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny oraz organ właściwy do wydania oceny wodnoprawnej - Wody Polskie.

W związku z powyższym Wójt Gminy Nur w myśl art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 Uoos, pismem znak GGP.6220.1.2021 z dnia 11 października 2021 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ostrowi Mazowieckiej oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim, o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrowi Mazowieckiej, pismem z dnia 27 października 2021 r. (data wpływu 29.10.2021) znak ZNS.7040.42.2021.AK wyraził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Zwarzył na fakt, iż inwestycja będzie realizowana w miejscu istniejącej sieci dróg, będącą częścią układu komunikacyjnego regionu. Wykonana budowa trasy poprawi warunki komunikacji przyległego terenu. Przebudowa nawierzchni drogowej i wzmocnienie jej do 115 kN/oś, przyczyni się do zwiększenia komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu, a także podniesie walory estetyczne terenu i spowoduje zmniejszenie emisji pyłu i hałasu. Poruszanie się pojazdów po nawierzchni będącej w dobrym stanie technicznym spowoduje zmniejszenie zużycia paliwa, co z kolei przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych do powietrza atmosferycznego szkodliwych dla środowiska tlenków CO i NO_x. Wykonanie powierzchni bitumicznej poprawi warunki odprowadzania wód opadowych z korpusa drogi, co wpłynie pozytywnie na stan środowiska.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem z dnia 2 listopada 2021r. (data wpływu 05.11.2021 r.) znak LU-ZZŚ-2.4360.397.2021.PS nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Organ stwierdził, że przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) oznaczonych kodem PLGW200055, który charakteryzuje się dobrym stanem liściowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd znajduje się w obszarze przeznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie. Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych oraz poza obszarami chronionymi, ustanowionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody położone jest także poza terenami zagrożonymi podtopieniami oraz powodzią.

Negatywne oddziaływania, jakie mogą wystąpić na etapie realizacji przedsięwzięcia będą związane z możliwością zanieczyszczenia wód w wyniku uszkodzenia pracującego sprzętu i wycieku substancji ropopochodnych do wód lub gruntu. Celem uniknięcia takiej sytuacji, używany sprzęt powinien być sprawny technicznie, a wszystkie poszczególne urządzenia powinny być obsługiwane zgodnie z instrukcją.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 8 listopada 2021 r. (data wpływu na stanowisko 25.11.2021 r.), znak WOOŚ-I.4220.1717.2021.IP wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko zostało poddane analizie pod kątem szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 Uoos. Organ opiniujący zważył na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. B lub c oos.

Teren przewidziany inwestycją, położony jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r o ochronie przyrody (Dz. U z 2021 r., poz. 1098). Najbliższy położony obszar objęty ochroną znajduje się w odległości około 1,5 km na zachód od projektowanej inwestycji- Nadbużański Park Krajobrazowy. Najbliżej położone obszary Natura 2000 od planowanej inwestycji znajdują się w następującej odległości: około 1,5 km- obszar specjalnej ochrony ptaków- Dolina Dolnego Bugu PLB140001; około 1,7 km-specjalny obszar ochrony siedlisk –Ostoja Nadbużańska PLB140011. Otoczenie przedmiotowej drogi stanowią tereny rolne (pola uprawne i łąki), zabudowa mieszkaniowa i zagrodowa. W ramach realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się usuwania drzew i krzewów. W przypadku, gdy zastosowanie będą miały przepisy derogacyjne, należy wystąpić do właściwego RDOŚ lub GDOŚ z wnioskiem wydanie decyzji zezwalającej na czynności podlegające zakazom.

Zabezpieczenie drzew i krzewów przewidzianych do adaptacji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą zapewni zachowanie ich w dobrym stanie i ograniczy późniejsze straty w roślinności. Natomiast zabezpieczenie wykopów i miejsc prac ziemnych wyeliminuje ryzyko wtargnięcia zwierząt w miejscu prowadzenia robót,

a w razie wypadnięcia umożliwi im wydostanie się i tym samym ograniczy ich śmiertelność. Wygrodzenie terenu prowadzenia prac w miejscach występowania bądź migracji płazów ograniczy ich śmiertelność. Uprzątnięcie i rekultywowanie terenu zdegradowanego oraz obsianie mieszkanką traw terenu, po zakończeniu prac, zapewni rozwój bioróżnorodności i zachowanie terenu biologicznie czynnego w dobrej kulturze oraz stanowić będzie schronienie dla zwierząt.

Powyższe warunki mają na celu zagospodarowanie zmienionych elementów środowiska naturalnego oraz minimalizację wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze i krajobrazowe.

Zgodni z informacjami zawartymi w Kip, łączna powierzchnia terenu zajętego pod inwestycję wynosi około 19 921,00 m². Natomiast łączna powierzchnia jezdni, poboczy i zjazdów to około 11 771,50 m². Działki przeznaczone pod przebudowę to działki o funkcji pasa drogowego.

Droga posiada nawierzchnię asfaltową i wykorzystywana jest zgodnie z jej przeznaczeniem. Przejazd ze względu na nierówności i jakość nawierzchni jest utrudniony. Powoduje to zwiększenie czasu przejazdu, wytwarzanie hałasu od kół pojazdów, zwiększenie zużycia paliwa o co za tym idzie ilości emitowanych do atmosfery spalin, zwiększenie szybkości zużycia układów amortyzujących w samochodach.

Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na likwidację niniejszych utrudnień i poprawę stanu środowiska. Wzdłuż drogi zlokalizowane są wjazdy na przyległe działki i drogi boczne. Przy realizacji inwestycji drogowej nie zachodzi potrzeba usunięcia drzew. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane są powierzchniowo na pobocze i do rowów o nieumocnionym dnie (zielonych). Wody odprowadzane z tego typu drogi nie wymagają podczyszczania.

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej. Maszyny/sprzęt przewidziane do realizacji robót posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Natomiast mieszanka bitumiczna z wytwórni stacjonarnej. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami lub pobierana z wodociągu. Natomiast w fazie eksploatacji wystąpi niewielkie zapotrzebowanie na piasek i sól do zimowego utrzymania dróg.

Asfalt lub cement sprowadzany będzie z zakładów petrochemicznych lub z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami. Ze względów bezpieczeństwa niezbędna będzie niewielkie ilości energii elektrycznej do oświetlenia –miejsc robót w porze nocnej oraz do zasilania zaplecza budowy. Prace drogowe będą prowadzone przy użyciu specjalistycznego sprzętu i maszyn oraz przy wykorzystaniu samochodów ciężarowych dla dowozu materiałów. Mieszanka mineralno-asfaltowa produkowana w technologii na gorąco w otaczarni będzie dowożona w miejsce wbudowania samochodami samowyładowczymi. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi. Kruszywo wykorzystywane do wykonania nawierzchni zjazdów i poboczy, dostarczane będzie transportem samochodowym. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi.

Zastosowane technologie i materiały do budowy nawierzchni są typowymi i sprawdzonymi technologiami, neutralnymi dla środowiska naturalnego i nie stanowią dla niego zagrożenia.

Na przedmiotowej inwestycji nie zachodzi potrzeba wykonywania wykopów które wpływały by na warunki gruntowo wodne. Prowadzone roboty będą prowadzone przy zamknięciu ruchu drogowego, zostanie tylko utrzymany dojazd do posesji. Na czas prowadzenia robót zostanie sporządzony projekt czasowej organizacji ruchu uzgodniony z zarządcą drogi, Policją oraz z odpowiednimi organami administracyjnymi. Inwestycja będzie realizowana zgodnie z opracowaną dokumentacją projektową. Nie przewidziano wariantowania przedsięwzięcia.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wszystkie wykorzystane surowce, materiały, energia, woda potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych. Ilość wszystkich materiałów i mediów uzależniona będzie od czasu wykonania robót przez Wykonawcę prac budowlanych. Przewidywana ilość wybranych materiałów wykorzystanych do przebudowy drogi to: kruszywo – około 30 000 Mg, grunt stabilizowany cementem – około 7 197 m³, beton asfaltowy – około 23 940 Mg.

Projektowana przebudowa ma na celu dostosowanie parametrów technicznych do obowiązujących normatywów drogowych, powstrzymać daleko posunięte procesy destrukcji obiektu budowlanego i pozytywnie wpłynąć na otaczające środowisko. Jednocześnie wpłynie pozytywnie na otaczające środowisko

naturalne. Wszystkie materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać Aprobaty Techniczne IBDiM lub certyfikaty zgodności z Polską Normą, a tym samym są dopuszczone do stosowania przez Państwowy Instytut Higieny. Odpady powstające przy robotach rozbiórkowych, elementy metalowe, odpady budowlane nadają się do powtórnego wykorzystania będą odwiezione na odpowiednie składowiska. Wszystkie prefabrykowane, gotowe elementy przewidziane do wbudowania zostaną zabezpieczone antykorozyjnie w wytwórni u producenta. Roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej i nie wpłyną negatywnie na środowisko. Nie zakłócają naturalnego rytmu pory dnia i nocy.

Na etapie budowy obiektu przewidziano wykonanie działań zabezpieczających środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem, polegających na uszczelnieniu placów postoju maszyn budowlanych poprzez ich utwardzenie i stosowanie maszyn w pełni sprawnych technicznie, bez możliwości wycieków płynów eksploatacyjnych. Dodatkowo dla zabezpieczenia ewentualnych awarii wycieku substancji ropopochodnych zaplecze budowy będzie wyposażone w sorbenty, zestawy będą umieszczone w punkcie ogólnodostępnym. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się innych zagrożeń dla warunków gruntowo - wodnym jak sytuacje losowe tj. np. kolizje drogowe, awaryjne wycieki płynów eksploatacyjnych z pojazdów. Przy tego typu zdarzeniach niezwłocznie reagują służby porządkowe.

Przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do powierzchni o których jest mowa w ust. 1 w związku z czym wody opadowe i roztopowe mogą być wprowadzane do środowiska bez oczyszczenia.

Emisja niezorganizowana: zanieczyszczenia do powietrza atmosferycznego, zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w wyniku funkcjonowania analizowanego układu drogowego będą emitowane w sposób niezorganizowany. Zanieczyszczenia te będą powstawały w okresie inwestycyjnym w wyniku pracy maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie budowlanym oraz w okresie eksploatacji podczas ruchu pojazdów mechanicznych (spalanie paliwa w silnikach).

Emisja zanieczyszczeń w okresie inwestycyjnym i w okresie eksploatacji drogi będą nie większe od dopuszczalnych stężeń tych zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn.26.01.2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87 z 2010 r.).

W celu zminimalizowania wpływu ewentualnych negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami należy właściwie organizować plac budowy. Użyty sprzęt powinien być sprawny technicznie i na bieżąco kontrolowany. Utwardzić zaplecze budowy i wyposażać w szczelne i oznakowane pojemniki na odpady. W celu właściwego gromadzenia ścieków socjalno-bytowych teren budowy powinien być wyposażony w przenośną kabinę sanitarną typu TOY-TOY. Ścieki te należy okresowo wywozić do oczyszczalni ścieków przez firmę posiadającą koncesję na wywóz ciekłych odpadów.

Lokalizacja zaplecza socjalnego została pokazana na mapie zasadniczej załączonej do wniosku. Natomiast w okresie eksploatacyjnym, ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych zostaną odprowadzane poza korpus drogi przez pobocze.

Zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w okresie eksploatacyjnym nie będą powstawały ścieki technologiczne. Odpady komunalne powstające w okresie inwestycyjnym zostaną wywożone przez firmę posiadającą koncesję na wywóz odpadów komunalnych.

Poprawa stanu technicznego drogi wpłynie pozytywnie na środowisko poprzez ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Planowana inwestycja usytuowana jest poza zasięgiem głównych korytarzy ekologicznych Polski. Planowane przedsięwzięcie, z uwagi na charakter i niewielką skalę, nie będzie wiązało się z wystąpieniem oddziaływań o charakterze transgranicznym.

Źródłem emisji hałasu na odcinku trasy będzie ruch samochodowy, a w wyniku podniesienia parametrów technicznych nawierzchni emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu.

Przebudowa drogi gminnej Nr 260525W Kamianka-Stokowo – Kramkovo Lipskie nie zalicza się do transeuropejskiej sieci drogowej. Na obszarze realizacji przedsięwzięcia oraz na obszarze oddziaływania przedsięwzięcia brak jest przedsięwzięć zrealizowanych oraz realizowanych, które mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Rodzaj planowanych do użycia materiałów oraz zakres robót przy planowanym przedsięwzięciu nie może spowodować poważnej awarii lub katastrofy.

Obszar projektowanej inwestycji znajduje się poza obszarem parków krajobrazowych oraz narodowych. Planowana inwestycja znajduje się poza obszarem chronionego krajobrazu oraz poza obszarem NATURA 2000.

Planowana inwestycja polegała będzie na przebudowie drogi po istniejącym śladzie. Przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z zajęciem nowych terenów. Biorąc pod uwagę charakter i lokalną skalę przedmiotowej inwestycji, jej przebieg po śladzie istniejącej drogi, uwzględniając działania mające na celu minimalizację uciążliwości, organ uznał, że nie będzie ona w sposób znacząco negatywny wpływać na ww. obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 oraz nie przewiduje się znaczących oddziaływań związanych z jej realizacją i funkcjonowaniem.

Na działce nr 80/1 zlokalizowanej w strefie oddziaływania inwestycji znajduje się zabytkowy cmentarz który jest wpisany do rejestru zabytków woj. mazowieckiego. Prowadzone roboty drogowe nie będą miały negatywnego wpływu ani nie będą oddziaływać pośrednio lub bezpośrednio na w/w zabytkowy cmentarz. Jednakże należy zachować ostrożność aby prace związane z przebudową drogi nie wpłynęły na w/w teren.

Na terenie placu budowy zlokalizowane zostaną przenośne toalety i umywalki w ilości dostosowanej do liczby pracowników lecz nie mniej niż jedna przenośna toaleta i jedna przenośna umywalka ze zbiornikami bezodpływowymi. Szlam ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości będzie okresowo wywożony do oczyszczalni ścieków, przez firmę posiadającą odpowiednie pozwolenie.

Nie przewiduje się magazynowania wód opadowych przy realizacji inwestycji i w trakcie eksploatacji. Spływ wód powierzchniowy odbywać się będzie zgodnie ze spadkiem terenu.

W związku z powyższym nie będzie znaczącego oddziaływania na środowisko.

Na terenie placu budowy usytuowane zostaną zamykane pojemniki na odpady zmieszane o pojemności 240 l. Po ich napełnieniu, opróżniane będą systematycznie przez firmę posiadającą pozwolenie na wywóz odpadów komunalnych i ich utylizację.

Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 - kod 17 05 04 na terenie placu budowy zostaną zwałowane w pryzmie. Gleba i ziemia zostanie wykorzystana do ponownego wbudowania na rekultywację skarp rowów. W okresie inwestycyjnym - 50 m³, w okresie eksploatacyjnym - nie będą powstawały odpady typu ziemia.

Resztki niewykorzystanej masy asfaltowej zostaną zabrane przez firmę posiadającą pozwolenie na przewóz i recykling asfaltów. W okresie inwestycyjnym - 1 t, w okresie eksploatacyjnym - nie będą powstawały odpady typu asfalt zawierający smołę.

Odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji takie jak: opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych, zużyte sorbenty i osady pofiltracyjne, odpady z czyszczenia ulic i placów, składowane będą do zamkniętych pojemników o pojemności 120 l., usytuowanych na terenie placu budowy. Opróżniane będą systematycznie przez firmę posiadającą pozwolenie na wywóz i recykling odpadów. Natomiast w okresie eksploatacyjnym nie będą powstawały w/w odpady.

Przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Biorąc pod uwagę materiał, z jakiego obecnie jest wykonana droga (kruszywo naturalne, nawierzchnia asfaltowa) oraz projektowany zakres prac, stwierdzam, że nie występują typowe prace rozbiórkowe. Na potrzeby wykonania nowej nawierzchni zostaną jedynie wykonane prace ziemne, związane z wykonaniem koryta pod konstrukcję jezdni.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego wpływu na klimat. Ciąg komunikacyjny będzie pełnił identyczną funkcję, jak w stanie istniejącym zaś poprawa parametrów technicznych analizowanej drogi przyczyni się do poprawy mikroklimatu lokalnego pod względem hałasu oraz zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych.

Charakter i skala inwestycji wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko, zarówno podczas realizacji jak i eksploatacji. Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą lokalne, krótkotrwałe, odwracalne i ustąpią z chwilą ukończenia prac budowlanych. Jak wykazano w Kip, oddziaływania w fazie eksploatacji nie będą powodowały przekroczeń standardów środowiska w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza.

Wykonanie nowej, utwardzonej nawierzchni drogi gminnej zminimalizuje negatywne oddziaływania na środowisko (zanieczyszczenia, hałas) oraz poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo jej użytkowników.

Po zebraniu wszystkich opinii i uzgodnień oraz po uwzględnieniu łącznie uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 Uoos, Wójt Gminy Nur w dniu 30.11.2021. poprzez obwieszczenie zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, a także o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych materiałów oraz zgłoszenia wniosków i żądań w siedzibie Urzędu Nur. W wyznaczonym terminie nie wniesiono żadnych uwag ani zastrzeżeń do zasadności realizacji planowanej inwestycji.

Opinie organów współdziałających w procesie orzekania o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jako wyrażające jedynie opinię będącą formą współdziałania pomiędzy organami administracji i nie mają charakteru wiążącego dla organu właściwego do orzekania o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po zapoznaniu się z dokumentacją załączoną do wniosku oraz szczegółnym przeanalizowaniu bezpośrednich i pośrednich skutków działań realizacji inwestycji pod kątem szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 Uoos, stwierdzono brak możliwości znaczącego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Uznano, że analizowana inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Przeanalizowano: rodzaj, skalę i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Poprawa stanu technicznego drogi wpłynie pozytywnie na środowisko poprzez ograniczenie emisji hałasu, wpłynie na obniżenia poziomu emisji spalin do powietrza poprzez upłynnienie jazdy pojazdów, nie spowoduje dysharmonii istniejącego krajobrazu, nie zakłóci istniejących walorów przyrodniczych oraz zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą lokalne, krótkotrwałe, odwracalne i ustąpią z chwilą ukończenia prac budowlanych.

Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko, zarówno podczas realizacji jak i eksploatacji.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce za pośrednictwem Wójta Gminy Nur w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Do wiadomości:

- 1) Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie
- 2) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrowi Mazowieckiej
- 3) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim

Zwolniono z opłaty skarbowej
na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy
z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej
(Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 z późn.zm.)

Charakterystyka przedsięwzięcia

Wg informacji zawartych w Kip zaplanowana do realizacji inwestycja drogowa pod nazwą: „Przebudowa drogi gminnej Nr 260525W Kamianka-Stokowo – Kramkowo Lipskie „polegać będzie na wykonaniu podbudowy, budowie nawierzchni jezdni tj. ułożeniu nawierzchni bitumicznej, budowie poboczy i wprowadzeniu docelowej, stałej organizacji ruchu.

Przyjęte parametry techniczno - użytkowe po przebudowie drogi:

Parametry stanu:

Klasa drogi:	typu D - dojazdowa
Szerokość jezdni:	5 m
Rodzaj poboczy i szerokość:	gruntowe szer. 0,75m
Nośność:	115 kN/oś
Prędkość projektowa:	90 km/h
Kategoria ruchu:	KR 2

W zakres inwestycji wchodzi:

Rzędna dna wykopu pod warstwy konstrukcyjne jezdni na głębokość 54 cm tj.:

- 4 cm warstwa ścieralna
- 5 cm warstwa wiążąca
- 20 cm podbudowa z kruszywa niezwiązanego
- 25 cm warstwa odcinająca

Drogę gminną planuje się do realizacji na odcinku 1 821,00 m. Działki przeznaczone pod przebudowę to działki o funkcji pasa drogowego.

Planowany do realizacji odcinek drogi znajduje się na działkach nr : 87/1 w obrębie geodezyjnym Kamianka – Stokowo gm. Nur oraz na działkach nr : 197/3; 197/7; 198/2; 199/2; 200/4; 200/2, 3/2; 203/2; 205/2; 206/2; 208/2; 209/2; 210/2; 211/2; 212/2; 213/2; 214/2; 215/2; 222/2; 223/2; 225/2; 226/2; 227/2; 229/2; 230/2; 231/2; 232/2; 233/2; 234/5; 234/6; 235/2; 236/1; 237/4; 261/4; 237/6; 262/2; 263/2; 264/2; 265/2; 266/2; 267/2; 268/2 269/2 280/2 281/2; 282/2; 283/2; 284/2; 285/2; 286/2 287/2; 288/2; 289/2; 197/4; 290/3; 291/3; 291/5; 292/3; 293/3; 294/3; 295/3; 296/2; 297/2; 197/6; 297/4; 298/2; 299/2; 300/2; 301/2; 79/4; 302/2; 3/2; 4/4; 5/2; 7/2; 8/7; 10/2; 11/4; 12/2; 13/4; 14/2; 16/2; 18/2; 19/2; 22/2; 24/2; 25/2; 26/2; 27/2; 28/2; 29/2; 30/2; 48/2; 51/2; 50/2; 53/2; 52/2; 54/2; 55/2; 56/4; 57/2; 58/2; 59/2; 60/2; 61/2; 62/2; 63/2; 64/2; 65/2 66/2; 67/2; 68/2; 69/2; 70/2; 71/2; 72/2; 73/2; 74/2; 75/2; 80/2; 304/2; 305/2; 79/6; 81/2; 82/2; 306/2; 243/2; 307/2; 83/2; 308/2; 309/6; 310/2; 311/2; w obrębie geodezyjnym Kramkowo – Lipskie gm. Nur.

Po zrealizowaniu inwestycji w granicach pasa drogowego będą mieścić się takie elementy jak:

- a) jezdnia,
- b) pobocza,
- c) elementy odwodnienia pasa drogowego
- d) oznakowanie
- e) zjazdy,
- f) kanał technologiczny

WÓJT
mgr Rafał Kruszewski