

D E C Y Z J A
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art 75 ust. 1 pkt 4, art 84, art 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust 3 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm. zwanej dalej „ustawą ooś”) a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm., zwanego dalej „Rozporządzeniem”) oraz art. 104 i 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Naruszewo, Naruszewo 19 A, 09-152 Naruszewo, reprezentowanej przez Wójta Gminy Naruszewo – Beatę Pierścińską, z dnia 09.05.2022 roku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego „**Rozbudowie drogi gminnej Nr 300552W w miejscowości Januszewo, gmina Naruszewo**”, położonej na działce ewid. nr 45 – obręb Januszewo oraz działkach nr 271/1, 271/2 – obręb Strzembowo, gmina Naruszewo, powiat płoński, województwo mazowieckie

s t w i e r d z a m

- 1. brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia;**
- 2. określam wymagania i warunki, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy ooś, tj. oraz nakładam obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, 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 ingerujące w pokrycie glebowe i te związane z wycinką drzew i zakrzewień należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków i rozrodczym płazów, tj. w terminie od 15 września do 15 lutego, lub w tym okresie pod nadzorem przyrodniczym. Przed przystąpieniem do prac należy również dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, a także analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów.
 3. Drzewa zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji, znajdujące się w zasięgu pracy maszyn należy, na czas prowadzenia robót, zabezpieczyć przed uszkodzeniem.
 4. Po zakończeniu prac teren zamierzenia należy uprzątnąć i przywrócić do użyteczności przyrodniczej.
 5. Stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.
 6. Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
 7. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania.

8. 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.
9. Ścieki bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty.
10. Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego na etapie eksploatacji odprowadzać do rowów chłonno-odparowujących; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
11. Prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych.
12. Odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
13. Uwzględniając otoczenie przedsięwzięcia, prace budowlane generujące hałas, prowadzone w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej, należy wykonywać w porze dziennej (tj. w godz. 6.00- 22.00).
14. Zaplecze budowy: zorganizować możliwie naj dalej od zabudowań ludzkich; zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych; oznakować w zakresie informacji o zagrożeniach panujących w pobliżu i na terenie budowy; ograniczyć możliwość wystąpienia na jego terenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego poprzez przetrzymywanie substancji podatnych na ługowanie w sposób i miejscach do tego przystosowanych; wyposażyć w sorbenty służące do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych oraz w przenośne toalety bądź kontenery sanitarne.

3. Charakterystykę przedsięwzięcia określa załącznik stanowiący integralną część niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 09.05.2023 roku (data wpływu do Urzędu Gminy: 09.05.2023 roku) Inwestor – Gminy Naruszewo, Naruszewo 19 A, 09-152 Naruszewo, reprezentowanej przez Wójta Gminy Naruszewo – Beatę Pierścińską, wystąpił do Organu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej Nr 300552W w miejscowości Januszewo, gmina Naruszewo”, położonej na działkach nr 271/1, 271/2 – obręb Strzembowo oraz dz. ewid. nr 45 – obręb Januszewo, gmina Naruszewo, powiat płoński, województwo mazowieckie. Do wniosku dołączono Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia oraz pozostałe załączniki, zgodnie z art. 74 ust. 1 „ustawy ooś”.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 „Rozporządzenia R.M.”, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;”.

Teren planowanego przedsięwzięcia nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Liczba stron postępowania w przedmiotowej sprawie przekracza 10, zatem zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j.: Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.) w celu zawiadomienia stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej należało zastosować przepis art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j.: Dz. U. z 2023 r., poz. 775 z późn. zm.).

Dnia 24.05.2023 roku Wójt Gminy Naruszewo obwieszczeniem, zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Naruszewie oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Naruszewie, zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W obwieszczeniu zostało wskazane, że uważa się je za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zobowiązany jest do zasięgnięcia opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko właściwych organów, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Płońsku. W związku z powyższym na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1 i 4 „ustawy ooś” Wójt Gminy Naruszewo pismami z dnia 24.05.2023 roku wystąpił do tych organów o udzielenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Wyżej wymienione organy przedstawiły następujące opinie:

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni we Włocławku, pismem znak WA.ZZŚ.7.4901.125.2023.KSz z dnia 07 czerwca 2023 roku wydał opinię (data wpływu do Urzędu Gminy, 14.06.2023 roku), w której określił:

- I. Wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowie drogi gminnej Nr 300552W w miejscowości Januszewo, gmina Naruszewo”, nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- II. Wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś lub nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, z uwzględnieniem elementów unikania, zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (wymienione w sentencji decyzji). Rozbudowie drogi gminnej Nr 300552W w miejscowości Januszewo, gmina Naruszewo”.

Przedstawione uwarunkowania przyczynią się do ochrony środowiska gruntowo-wodnego zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem znak: WOOŚ-I.4220.766.2023.IP.2 z dnia 28 czerwca 2023 roku (data wpływu do Urzędu Gminy w Naruszewie 28.06.2023 roku) wyraził opinię, w której określił:

- I. Dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej Nr 300552W w miejscowości Januszewo, gmina Naruszewo”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- II. Istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy ooś (wymienione w sentencji decyzji).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płońsku postanowieniem znak: PPIS.ZNS.471.131.2023.37 dnia 01 czerwca 2023 roku (data wpływu do Urzędu Gminy w Naruszewie 12.06.2023 roku) wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej Nr 300552W w miejscowości Januszewo, gmina Naruszewo”, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, z zastrzeżeniami zawartymi w sentencji decyzji.

Stosownie do art. 10 § 1 oraz art. 81 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j.: Dz. U. z 2023 r., poz. 775 z późn. zm.) organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji, umożliwić im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Wójt Gminy Naruszewo w trybie art. 49 Kpa obwieszczeniem z dnia 11.09.2023 roku zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Naruszewie oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Naruszewie, zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, wyznaczając na składanie uwag i wniosków w sprawie 7-dniowy termin od daty doręczenia zawiadomienia, informując jednocześnie, że zawiadomienie uznaje się za dokonane po upływie 14 dni od dnia jego publicznego ogłoszenia.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie wydania przedmiotowej decyzji strony nie wniosły żadnych zastrzeżeń, uwag i wniosków.

Na podstawie informacji przedstawionej przez wnioskodawcę analizowano skalę inwestycji, usytuowanie, charakter przedsięwzięcia, czas trwania oraz emisję i uciążliwości związane z rozbudową drogi gminnej.

Wójt Gminy Naruszewo odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i uznał za zbędną konieczność sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, uwzględniając szczegółowe uwarunkowania, związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w art. 63 ust. 1 „ustawy ooś”, otrzymane opinie jak również informacje zawarte w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia. Wyrażone opinie organów współdziałających, skala i rodzaj zamierzonego przedsięwzięcia uzasadnia brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

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

Przedsięwzięcie będzie polegało na „Rozbudowie drogi gminnej Nr 300552W w miejscowości Januszewo, gmina Naruszewo”. Odcinek drogi gminnej nr 300552W, zlokalizowany jest na terenie powiatu płońskiego w gminie Naruszewo w miejscowościach Strzembowo oraz Januszewo. Długość odcinka drogi przeznaczonego do rozbudowy wynosi 1 516,00 m.

Początek rozbudowywanego odcinka drogi gminnej znajduje się na skrzyżowaniu w km 0+000,00 z drogą gminną nr 300515W relacji Strzembowo-Kębłowice w miejscowości Strzembowo, natomiast koniec w km 1+516,00 na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3055W relacji Przybojewo-Pieścidla-Krysk-Postróże w miejscowości Januszewo. Projektowany odcinek drogi przebiega przez tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny wykorzystywane rolniczo (głównie pola uprawne, łąki i lasy), posiada charakter lokalnego ciągu komunikacyjnego, zapewniającego dojazd właścicielom i użytkownikom przyległych gruntów. Na omawianej drodze występuje głównie lokalny ruch pojazdów i maszyn rolniczych oraz osobowych.

Droga posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Stan nawierzchni jest dobry. Szerokość nawierzchni jezdni na omawianym odcinku drogi wynosi ok 4,00 m, a szerokość pasa drogowego wynosi około 6,00 m - 12,00 m. Pobocza drogi są trawiaste, miejscowo zawyżone przez co ograniczony jest spływ wód opadowych lub roztopowych oraz mają szerokość około 0,50 m - 0,75 m. Odwodnienie drogi ma charakter powierzchniowy.

Niniejszą inwestycję planuje się zlokalizować na następujących działkach ewidencyjnych: obręb ewidencyjny nr 0033 Strzembow; działki drogowe: 271/1, 271/2, 270, działki nr, których część planuje się przejąć pod poszerzenie pasa drogowego: 186/11, 186/12, 188/2, 188/3, 190/1, 192/2, 192/3, 195, 229/3, 229/4, 230, 231, 232, obręb ewidencyjny nr 0006 Januszewo; działki drogowe: 45, 81, działki nr, których część planuje się przejąć pod poszerzenie pasa drogowego: 187, 33, 34, 35/1, 35/2, 37, 38, 39, 40, 44, 47, 49/1, 49/2, 50, 46, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 73, 74, 75, 76.

Zamierzenie inwestycyjne zakłada następujące parametry techniczne:

- kategoria drogi - droga zamiejska,
- klasa drogi - droga klasy D,
- obciążenie ruchem - 115 kN/oś,
- liczba jezdni - 1,
- liczba pasów ruchu jezdni - 1 x 4 m, lub 2 x 2,50 m (mijanki),
- szerokość jezdni 4,0 - 5,0 m,
- prędkość projektowa: 30 km/h,
- przekrój jezdni - daszkowy,
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2%,
- nawierzchnia jezdni - beton asfaltowy,
- nawierzchnia poboczy i zjazdów - KŁSM 0/31,5 mm,
- odwodnienie - rowy chłonno-odparowujące,

Powierzchnie poszczególnych elementów drogi:

- nawierzchnia jezdni (beton asfaltowy projektowany) - ok. 300,00 m²,
- nawierzchnia jezdni (beton asfaltowy istniejący) - ok. 5 820,00 m²,
- nawierzchnia zjazdów z KŁSM 0/31,5 mm - ok. 920,00 m²,
- nawierzchnia poboczy z KŁSM 0/31,5 mm - ok. 1 352,50 m².

Zgodnie z informacją zawartą w KIP na potrzeby projektu budowlanego przyjęto następujące rozwiązania konstrukcyjne nawierzchni jezdni: poszerzenia istniejącej nawierzchni jezdni w obrębie skrzyżowania w km 0+000,00 oraz km 1 +516,00 przyjęto grupę nośności podłoża gruntowego G1:

- nawierzchnia z mieszanki mineralno-asfaltowej AC 11 S 50/70 (4,00 cm),
- oczyszczenie i skropienie nawierzchni kationową emulsją asfaltową modyfikowaną C60B3 ZM w ilości 0,30 kg/m,
- nawierzchnia z mieszanki mineralno-asfaltowej AC 16 W 50/70 (5,00 cm),
- oczyszczenie i skropienie nawierzchni kationową emulsją asfaltową modyfikowaną C60B3 ZM w ilości 0,30 kg/m²,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej warstwa górna - KŁSM 0/31,5 mm (10,00 cm),
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej warstwa dolna - KŁSM 0/31,5 mm (10,00 cm),
- grunt rodzimy G1.

Warstwy konstrukcyjnych nawierzchni poboczy oraz zjazdów:

Propozycja warstw konstrukcyjnych nawierzchni poboczy:

- nawierzchnia z KŁSM 0/31,5 mm (2 x 10,00 cm),
- grunt rodzimy.

Propozycja warstw konstrukcyjnych nawierzchni zjazdów z KLSM 0/31,5mm:

- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej KLSM 0/31,5 mm (2x10,00 cm),
- grunt rodzimy.

Faza przygotowawcza/budowy: budowa nawierzchni jezdni jest związana ze zmianą geometrii skrzyżowań drogi gminnej oraz poszerzenia nawierzchni w obrębie skrzyżowań do 5,00 m. Istniejąca jezdnia wykonana jest z betonu asfaltowego i posiada szerokość ok. 4,00 m. Przewiduje się również wykonanie obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, zjazdów do nieruchomości położonych bezpośrednio przy rozbudowywanym odcinku drogi gminnej. Pod zjazdami należy wykonać przepusty w celu zapewnienia ciągłości odwodnienia pasa drogowego. Kolejnym etapem robót budowlanych będzie wykonanie urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wody opadowe lub roztopowe z pasa drogowego. W tym celu planuje się wykonanie rowów chłonno-odparowujących.

Sprzęt niezbędny do wykonania robót budowlanych będzie typowy dla realizacji inwestycji drogowych:

- ciężarówki,
- koparki,
- ładowarki,
- równiarki,
- walce,
- układarki,
- zagęszczarki,
- inny lekki sprzęt budowlany.

Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy oraz zabezpieczenie terenu budowy będzie należała do obowiązków wykonawcy robót budowlanych.

Faza realizacji: Materiały wykorzystywane w toku rozbudowy to: woda, piasek, kruszywo, mieszanki mineralno-asfaltowe, kruszywo naturalne, beton cementowy, stal, humus, paliwa do napędu pojazdów samojezdnych. Stosowane materiały kamienne (grysy, żwiry, piasek itp.) pochodzić będą ze źródeł kopalnianych spoza terenu budowy. Asfalt i cement pochodzić będzie z zakładów petrochemicznych i z cementowni. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych lub za zgodą zarządcy pobierana z sieci wodociągowej rozdzielczej.

Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio dostosowanym do przewożonych materiałów i wykorzystywanych tras transportu. Na obecnym etapie, przed ostatecznym opracowaniem projektu wykonawczego, nie są znane przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót. Ponadto ilości te zależne będą również pośrednio od przyszłego Wykonawcy robót wyłonionego w trybie przetargu nieograniczonego (m.in. od sprzętu technicznego, jakiego będzie używał, przyjętych technologii i organizacji robót).

Wszystkie użyte do rozbudowy surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

Szacunkowe ilości możliwych do wykorzystania surowców, materiałów, wody oraz paliw i energii:

- Woda ok. 3 250,00 m³
- Kruszywo łamane ok. 1 000,00 Mg
- Mieszanka mineralno-asfaltowa AC 16 W ok. 25,00 Mg
- Mieszanka mineralno-asfaltowa AC 11 S ok. 20,00 Mg
- Paliwo (olej napędowy) ok. 2 000,00 litrów

Faza eksploatacji: W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). W trakcie zimy będzie wzrastało bieżące zużycie paliwa do pojazdów odśnieżających oraz posypujących solą z piaskiem. W okresie letnim zużycie paliwa będzie zależało od częstotliwości bieżącego utrzymania poboczy, np. naprawa poboczy oraz koszenie poboczy.

Przewiduje się sprzęt do następujących robót (w zależności od potrzeb i stanu nawierzchni):

- utrzymanie bieżące (kosiarki, pługi odśnieżające, solarki),
- remonty cząstkowe (5 – 10 lat) – sprzęt budowlany dostosowany do zakresu remontu,
- remont okresowy (10 – 15 lat) – sprzęt budowlany dostosowany do zakresu remontu,
- remont kapitalny – odnowa nawierzchni, sprzęt typowy dla realizacji inwestycji drogowych.

Na potrzeby remontów cząstkowych, okresowych i kapitalnego zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów podobnych jak dla etapu budowy. Ich ilości i szczegółowy zakres będą zależały od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii określonych w projektach wykonawczych.

Okres zimowy:

- Sól ok. 15,00 Mg
- Piasek ok. 45,00 Mg
- Paliwo ok. 800,00 litrów

Okres letni:

- Paliwo ok. 200,00 litrów
- Asfalt ok. 1,00 Mg
- Kruszywo ok. 3,50 Mg

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

Na terenie na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie były oraz nie są realizowane zamierzenia inwestycyjne, których wykonanie mogłoby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowaną do budowy drogą gminną.

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

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach Naruszewskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego aktualnym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 20 Wojewody Mazowieckiego z dnia 15 kwietnia 2005 r. w sprawie Naruszewskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2005 r. nr 91, poz. 2452, z późn. zm.).

Ww. rozporządzenie określa szereg zakazów, w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W myśl art. 3 ust. 2 rozporządzenia, zakazy obowiązujące w obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji przedsięwzięć służących obsłudze ruchu komunikacyjnego.

Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Mopki w Naruszewie PLH140056, znajduje się w odległości około 1,48 km w kierunku zachodnim od planowanej inwestycji. Zgodnie z danymi przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia (KIP) omawiany odcinek drogi gminnej Nr 300552W zlokalizowany jest na terenie powiatu płońskiego w gminie Naruszewo w miejscowości Strzembowo oraz Januszewo. Rozpatrywany odcinek drogi ma długość około 1516,00 m.

Obecnie droga posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Szerokość nawierzchni jezdni na omawianym odcinku drogi wynosi około 4,00 m, a szerokość pasa drogowego wynosi około 6,00 m - 12,00 m. Pobocza drogi są trawiaste, miejscowo zawyżone przez co ograniczony jest spływ wód opadowych lub roztopowych oraz mają szerokość około 0,50 m - 0,75 m. Odwodnienie drogi ma charakter powierzchniowy.

Inwestycja przebiega głównie przez tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny wykorzystywane rolniczo (głównie pola uprawne, łąki i lasy), posiada charakter lokalnego ciągu komunikacyjnego, zapewniającego dojazd właścicielom i użytkownikom przyległych gruntów. Na omawianej drodze występuje głównie lokalny ruch pojazdów i maszyn rolniczych oraz osobowych.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi gminnej występują pojedyncze drzewa oraz niewielkie ilości dziko rosnących krzewów. Przedmiotowa inwestycja nie koliduje z istniejącą zielenią.

Na terenie planowanej do realizacji inwestycji oraz w jej rejonie nie występują obszary wodno-błotne, siedliska łęgowe oraz ujść rzek. Nie stwierdzono występowania obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

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

Przedmiotowy teren nie wykazuje cech siedlisk naturalnych i półnaturalnych mogących stanowić chronione siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków objętych dyrektywami - ptasią i siedliskową. W związku z powyższym uznano, że przedmiotowa przebudowa nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze oraz że 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, realizacja 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 łęgowe.

Obszar przeznaczony pod inwestycję znajduje się poza granicami lasów łęgowych. Z uwagi na fakt, iż inwestycja dotyczy istniejącego ciągu drogowego, nie nastąpi ograniczenie rozprzestrzeniania się i migracji zwierząt oraz nie dojdzie do zachwiania różnorodności biologicznej terenu. 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 uwięzione 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 łęgowym. 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 zawarty w sentencji decyzji, w punkcie 2, podpunkt 3 dotyczący zabezpieczenia drzew przed uszkodzeniem pozwoli na zachowanie wszystkich drzew rosnących w pasie drogowym w dobrej kondycji zdrowotnej. Po zakończeniu realizacji inwestycji teren zostanie przywrócony do stanu użyteczności przyrodniczej.

Środowisko gruntowo-wodne zabezpieczone będzie poprzez właściwą organizację robót oraz użycie sprawnego i dobrze utrzymanego sprzętu. Zarówno w trakcie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia sprzęt budowlany wykonujący prace związane z rozbudową bądź utrzymaniem przedmiotowego odcinka drogi gminnej będzie spełniał wszelkie normy oraz standardy techniczne. W przypadku awarii sprzętu budowlanego: oleje, smary bądź inne płyny eksploatacyjne zostaną zabezpieczone przed ich przedostaniem się do środowiska. Na wypadek awarii plac budowy zostanie wyposażony w sorbenty. Nie przewiduje się możliwości dokonywania bieżących napraw sprzętu na terenie inwestycji. Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych zostanie zlokalizowane z dala od zbiorników i cieków wodnych. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych PLRW20001027129 - Struga spod Strzembowa. JCWP Struga spod Strzembowa jest to naturalna część wód, monitorowana, której stan (ogólny) nie został określony ze względu na brak danych. Stan chemiczny danej JCWP określono jako dobry. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego jest zagrożona. Celem środowiskowym dla JCWP Struga spod Strzembowa jest dobry stan ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Presje determinujące stan wód w obrębie danej JCWP to presje hydromorfologiczne (prostowanie koryta - rzeki główne).

Dla przedmiotowej JCWP nie wyznaczono żadnych derogacji na podstawie Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed emisją substancji szkodliwych do wód podziemnych. Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200048, której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry. Stan wód jest monitorowany, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Rozporządzeniu Rady Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 2023 r., poz. 300). Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego. Zgodnie z art. 549 ustawy Prawo Wodne studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art. 171 ust. 4 pkt 7-9 ww. ustawy map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek.

Biorąc pod uwagę możliwy negatywny wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wodne oraz możliwość nieosiągnięcia celów środowiskowych, o których stanowią art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2023 r., poz. 1478 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą Prawo wodne, nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi, z dala od zbiorników i cieków wodnych. Zaplecze budowy oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.

Sprzęt i środki transportowe powinny być dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko (zużycie paliwa, jego rodzaj, ilość wydzielanych spalin, hałas, drgania jak również stan techniczny). Konieczna jest prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja sprzętu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi.

Prace budowlane powinny być prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego. W trakcie wykonywania wszelkich prac budowlanych należy stosować takie surowce, materiały, techniki i technologie, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają na ograniczenie ich ilości, negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Czasowe gromadzenie odpadów należy prowadzić zgodnie z przepisami prawa, w miejscach do tego wyznaczonych i odpowiednio zorganizowanych, tak aby minimalizować ich negatywny wpływ na środowisko.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku określa się odrębnie dla 16 godzin w przedziale godz. 6.00 – 22.00 (pora dzienna) i dla 8 godzin w przedziale godz. 22.00 – 6.00 (pora nocna). W załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz. U. 2014, poz. 112) podane są wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Dla grupy hałasów drogowych, dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, wynosi:

- w porze dziennej, w przedziale odniesienia równym 16 godz., od 50 do 68 dB,
- w porze nocnej, w przedziale odniesienia równym 8 godz., od 45 do 60 dB.

Planowana do budowy droga przebiega głównie przez tereny rolne.

Wobec powyższego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przyjęto za dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, związany z hałasami drogowymi:

- w porze dziennej $LA_{eg} = 65$ dB dla zabudowy zagrodowej,
- w porze dziennej $LA_{eg} = 61$ dB dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- w porze nocnej $LA_{eg} = 56$ dB.

Dla terenów rolnych, łąk i pastwisk, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, normatywów akustycznych nie wyznacza się.

W przypadku planowanej inwestycji jedyne tereny zabudowy chronionej akustycznie znajdujące się w pobliżu możliwego oddziaływania akustycznego to zabudowy zagrodowe zlokalizowane w ciągu drogi.

Do głównych przyczyn narażenia na ponadnormatywny hałas w otoczeniu dróg należą:

- 1) natężenie ruchu pojazdów;
- 2) udział pojazdów ciężkich – maszyn rolniczych;
- 3) prędkość pojazdów;
- 4) zły stan techniczny pojazdów;
- 5) rodzaj i stan techniczny nawierzchni drogowych.

W przypadku eksploatacji przedmiotowej inwestycji pojawiające się drgania będą znacznie mniejsze niż przed jej realizacją i nie wpłyną na stan techniczny budynków zlokalizowanych w pobliżu drogi, w tym wypadku zabudowań zagrodowych znajdujących się w ciągu planowanej do rozbudowy drogi.

Przedmiotowy odcinek drogi charakteryzuje się relatywnie niskim natężeniem ruchu – użytkownikami drogi są głównie mieszkańcy okolicznych miejscowości dojeżdżający do swoich zabudowań oraz rolnicy, których grunty rolne znajdują się wzdłuż przedmiotowej drogi – co w powiązaniu z poprawą warunków jezdnych spowoduje, iż problem pojawiających się drgań będzie miał znaczenie marginalne i nie spowoduje odczuwalnego oddziaływania na zabudowę chronioną akustycznie.

Podsumowując należy stwierdzić, iż na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zmniejszy się stopień oddziaływania akustycznego drogi oraz jego wpływu na zabudowę chronioną akustycznie w porównaniu ze stanem obecnym.

Z uwagi na to, iż planowana do rozbudowy droga przebiega głównie przez tereny rolne oraz przewiduje się że, głównymi użytkownikami planowanej do rozbudowy drogi będą tak jak dotychczas głównie mieszkańcy przyległych do inwestycji miejscowości dojeżdżający do swoich zabudowań oraz rolnicy których grunty rolne znajdują się wzdłuż przedmiotowej drogi – co za tym idzie nie przewiduje się znaczącego zwiększenia natężenia ruchu na drodze, nie prognozuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

W związku z powyższym brak jest konieczności realizowania jakichkolwiek dodatkowych zabezpieczeń środowiska przed hałasem.

Obecnie droga z betonu asfaltowego i posiada szerokość ok. 4,00 m. Rozbudowa w swoim zakresie będzie polegała na wykonaniu robót budowlanych w zakresie nawierzchni jezdni związanych ze zmianą geometrii skrzyżowań drogi gminnej oraz poszerzenia nawierzchni w obrębie skrzyżowań do 5,00 m. Przewiduje się również wykonanie obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, zjazdów do nieruchomości położonych bezpośrednio przy rozbudowywanym odcinku drogi gminnej. Pod zjazdami należy wykonać przepusty w celu zapewnienia ciągłości odwodnienia pasa drogowego. Kolejnym etapem robót budowlanych będzie wykonanie urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wody opadowe lub roztopowe z pasa drogowego. W tym celu planuje się wykonanie rowów chłonno-odparowujących.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia, poprawi się jakość drogi, co wpłynie na usprawnienie ruchu na drodze, zwiększenie płynności ruchu, skróci się czas przejazdu drogą co wpłynie na zmniejszenie oddziaływania akustycznego drogi.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza:

Eksploatacja przedmiotowej drogi, nie spowoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Zanieczyszczenie powietrza w otoczeniu drogi oprócz czynników bezpośrednio związanych z emisją spalin tj.:

- struktura rodzajowa pojazdów
- szybkość i płynność ruchu pojazdów
- stan techniczny pojazdów
- obciążenie silnika
- skład chemiczny paliwa,

zależy również bezpośrednio od wielu innych czynników, z których najważniejsze to:

- sposób usytuowania drogi
- ukształtowanie drogi
- zagospodarowanie drogi otoczenia drogi (pasy zieleni)
- warunki klimatyczne (prędkość i kierunek wiatru, stan równowagi atmosfery).

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie zachodziła zarówno ze względu na ruch pojazdów, jak i ze względu na pracę ciężkiego sprzętu na terenie budowy. Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie zależała m.in. od zastosowanych technologii robót.

W zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń będą się zmieniały, różnorodne będzie też ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego, polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO_x, SO₂) i pyłów. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko lub średnioterminowe.

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne w fazie budowy będą:

- zapylenie powstające w wyniku przemieszczania mas ziemnych przez maszyny wykonujące roboty ziemne oraz transport materiałów,
- spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu,
- substancje odorotwórcze, powstające na skutek układania mas bitumicznych.

W fazie realizacji określenie rodzaju i ilości wprowadzanych do powietrza substancji z uwagi na zróżnicowane działania i prace prowadzone w tym czasie, jest bardzo trudne. Będą to głównie zanieczyszczenia wprowadzane do atmosfery w sposób niezorganizowany, a pochodzące z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów oraz specjalistycznych maszyn wykorzystywanych podczas robót budowlanych. W celu minimalizacji zapylenia skrzynie ładunkowe pojazdów transportujących materiały sypkie będą przykrywane plandekami.

Dla asfaltów stosowanych w drogownictwie emisja gazów nie występuje w stężeniach szkodliwych dla przyległych terenów. Jakkolwiek wydzielaniu się szkodliwych gazów z mieszanek mineralno-bitumicznych oraz odorantów trudno zapobiec, to możliwe jest znaczne ograniczenie tej emisji w trakcie transportu mieszanki poprzez zastosowanie opony szczelnie zakrywających skrzynię ładunkową samochodów przewożących mieszankę bitumiczną.

Oddziaływanie substancji odorotwórczych będzie miało charakter chwilowy, ograniczony do chwili wykonywania warstw konstrukcji nawierzchni, układania mas bitumicznych, które uwalniają substancje lotne i odory w momencie układania gorącej masy na powierzchni jezdni. Szacuje się, iż wpływ inwestycji na klimat lokalny będzie znikomy.

Zaburzenia topoklimatu, mogące wystąpić w pasie zajętości inwestycji będą nietrwałe, ograniczone przestrzennie i czasowo do okresu budowy drogi gminnej. Podczas wykonywania robót oraz po ich zakończeniu, w żaden sposób nie zostanie naruszona specyfika warunków klimatycznych, panujących w otoczeniu inwestycji.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się jego wpływu na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat na etapie jego realizacji będzie czasowe i ustanie po zakończeniu prac budowlanych.

Odprowadzanie ścieków socjalno-bytowych:

Zaplecze budowy zostanie zorganizowane w miejscu specjalnie do tego wydzielonym i odgrodzonym w celu jego zabezpieczenia przed dostępem osób niepożądanych. W celu zabezpieczenia zaplecza budowy przed przedostaniem się elementów eksploatacyjnych do środowiska konieczna jest jego lokalizacja w miejscu oddalonym od dostępu do wód powierzchniowych oraz wód podziemnych.

W celu zabezpieczenia bieżących potrzeb pracowników w miejscu realizacji inwestycji oraz na zapleczu budowy zostaną ustawione kabiny przenośne. Ścieki socjalno-bytowe powstające w wyniku przebywania na terenie kopalni obsługujących ją pracowników będą zbierane do szczelnego zbiornika umieszczonego wewnątrz kabiny przenośnej toalety. Zbiornik toalety musi być opróżniany przez firmę posiadającą zezwolenie na opróżnianie zbiorników bezodpływowych i transport nieczystości ciekłych z terenu gminy Naruszewo, wydane na mocy ustawy z dnia 3 lutego 2016 r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach*. Rozwiązanie takie zapewni, że nieczystości będą dostarczane do stacji zlewnych i w efekcie poddane oczyszczeniu.

Odprowadzanie ścieków przemysłowych:

Na terenie budowy drogi nie będą powstawały ścieki przemysłowe.

Odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych:

Zarówno w trakcie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia sprzęt budowlany wykonujący prace związane z rozbudową bądź utrzymaniem przedmiotowego odcinka drogi gminnej musi spełniać wszelkie normy oraz standardy techniczne, wobec powyższego nie będą powstawały okoliczności powodujące zanieczyszczenie środowiska gruntowo – wodnego.

Jako urządzenie odwadniające oraz odprowadzające wody opadowe lub roztopowe z pasa drogowego zostaną wykorzystane rowy chłonno-odparowujące.

W ramach zadania polegającego na rozbudowie drogi przewiduje się również wykonanie przepustów rurowych pod zjazdami z rur PCV o średnicy 30 cm i długości min. 6,00 m każdy, przepusty należy zabezpieczyć ściankami czołowymi prefabrykowanymi.

Gospodarka odpadami:

Zgodnie z KIP, odpady będą powstały w fazie budowy i eksploatacji. Wytwórcą odpadów w fazie rozbudowy będzie firma wykonawcza, w fazie eksploatacji podmiot zarządzający drogą. Odpady w fazie rozbudowy i eksploatacji, będą przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwienia, mają być zbierane zgodnie z przyjętymi w gminie zasadami segregacji. Pojemniki do segregacji odpadów komunalnych wystawione będą poza terenem budowy, w strefie socjalno-bytowej. Wszystkie odpady do czasu ich zagospodarowania będą magazynowane selektywnie w szczelnych pojemnikach lub kontenerach na placu budowy w miejscu utwardzonym i zadaszonym, oraz zabezpieczonym przed wpływem czynników atmosferycznych oraz dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Z funkcjonowaniem przedsięwzięcia będzie wiązać się powstawanie odpadów pochodzących głównie z ewentualnych wypadków drogowych oraz zabiegów związanych z utrzymaniem porządku i czystości na drodze. Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

Podsumowując założony sposób gospodarowania odpadami oraz miejsce i sposób ich magazynowania w myśl art. 62a ust. 1 pkt 13 ustawy ooś, nie będzie miał negatywnego wpływu na środowisko. Na etapie eksploatacji powstałe odpady będą magazynowane w wyznaczonych do tego miejscach i zagospodarowywane przez uprawnione do tego celu podmioty. Założone rozwiązania mają na celu jak najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne.

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

W trakcie wykonywania robót budowlanych rozbudowy drogi gminnej nie istnieje możliwość wystąpienia poważnej katastrofy budowlanej, ze względu na minimalizację oddziaływania na środowisko naturalne inwestor zdecydował o wykorzystaniu istniejącej drogi o nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości około 4,00 m.

Awarii podczas realizacji rozbudowy mogą ulec sprzęty budowlane, co może wiązać się z wystąpieniem chwilowego przedostania się materiałów eksploatacyjnych do środowiska naturalnego.

Na wykonawcy wyłonionym w trybie przetargu nieograniczonego będzie spoczywał obowiązek zabezpieczenia terenu budowy, a tym samym wyeliminowania możliwości przedostania się materiałów eksploatacyjnych sprzętu do atmosfery. W przypadku wystąpienia awarii wykonawca będzie zobowiązany do zminimalizowania oddziaływań na środowisko naturalne.

Wszelkie naprawy sprzętu budowlanego będą odbywały się na utwardzonym wydzielonym terenie co uniemożliwi przedostanie się zanieczyszczeń do gleby.

- f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:

Odpady będą powstawały w fazie budowy i eksploatacji. Wytwórcą odpadów w fazie rozbudowy będzie firma wykonawcza, w fazie eksploatacji podmiot zarządzający drogą.

Na obecnym etapie trudno jest określić ilość odpadów. Natomiast należy podkreślić, że odpady w fazie rozbudowy i eksploatacji, będą przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Odpady powstające w trakcie rozbudowy:

- grunt (ziemia), jako nadmiar urobku, pozyskanego wskutek przygotowania drogi do budowy;
- odpady technologiczne (mieszanki asfaltowe);
- odpady komunalne, wytwarzane przez pracowników firmy wykonawczej.

Poniżej wyszczególniono kody powstających w fazie realizacji inwestycji odpadów, ich przewidywane ilości oraz sposób ich zagospodarowania:

- 17 01 81 odpady z remontów i rozbudowy dróg – w ilości ok. 0,50 Mg; odpady te zostaną rozdrobnione a następnie w ramach recyklingu zostaną zużyte przy budowie nowych dróg;
- 17 03 02 asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 – w ilości ok. 0,50 Mg; odpady te zostaną ponownie wbudowane w powstającą drogę i zjazdy indywidualne;
- 17 04 05 żelazo i stal – w ilości ok. 0,25 Mg odpady zostaną przekazane do punktu skupu złomu;
- 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 – w ilości ok. 15,0 Mg; odpady te zostaną wykorzystane na miejscu realizacji przedsięwzięcia do formowania skarp;
- 15 02 03 sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – w ilości ok. 0,01 Mg; odpady te będą magazynowane w szczelnych, nieprzepuszczalnych opakowaniach na utwardzonym podłożu, w miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych oraz zwierząt. Odpady tego rodzaju będą magazynowane w miejscu zadaszonym i zabezpieczonym przed wpływem czynników atmosferycznych;
- 15 01 01 opakowania z papieru i tektury – w ilości ok. 0,3 Mg (odpady wytwarzane głównie przez pracowników na budowie); odpady te będą gromadzone w wyznaczonych miejscach i na bieżąco będą przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku;
- 15 01 02 opakowania z tworzyw sztucznych – w ilości ok. 0,3 Mg (folia, butelki PET); odpady te będą gromadzone w sposób selektywny w szczelnych, nieprzepuszczalnych opakowaniach na utwardzonym podłożu, w miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych oraz zwierząt;
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – w ilości ok. 0,4 Mg (odpady wytwarzane przez pracowników na budowie); odpady te będą gromadzone w szczelnych pojemnikach, w wyznaczonym do tego miejscu, w sposób

uniemożliwiający przedostanie się ich do środowiska. Będą na bieżąco przekazywane do zagospodarowania uprawnionym podmiotom;

- 20 03 04 szlamy ze zbiorników bezodpływowych – w ilości ok. 0,2 Mg (zawartość zbiorników bezodpływowych); odpady te będą na bieżąco odbierane przez uprawniony do tego celu podmiot.

Wszystkie wyżej wymienione odpady do czasu ich zagospodarowania będą magazynowane selektywnie w szczelnych pojemnikach lub kontenerach na placu budowy w miejscu utwardzonym i zadaszonym, oraz zabezpieczonym przed wpływem czynników atmosferycznych oraz dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.

Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1587), odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi. Wszystkie odpady powinny podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko te nienadające się do powtórnego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta – okresowo magazynowana).

Realizacja robót budowlanych będzie wiązała się z okresowym wytwarzaniem ścieków bytowych w ilości szacunkowej około 2-3 m³/dobę. Ścieki będą gromadzone w szczelnym zbiorniku i okresowo wywożone przez uprawniony podmiot na oczyszczalnię ścieków.

W fazie eksploatacyjnej drogi będzie powstała nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi.

Rodzaje powstających w fazie eksploatacji inwestycji odpadów oraz ich szacunkowe ilości:

- 02 01 03 odpadowa masa roślinna – 0,4 Mg;
- 15 02 03 15 02 03 - sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – 0,01 Mg;
- 16 81 01* odpady wykazujące właściwości niebezpieczne – powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – 0,01 Mg;
- 16 81 02 odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych- inne niż wymienione w 16 81 01 – 0,01 Mg;
- 20 03 03 odpady z czyszczenia ulic i placów – 0,5 Mg;
- 16 02 13* zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12 (odpady z oświetlenia drogi) - 0,010 Mg/rok

Sposób zagospodarowania ww. odpadów:

- 02 01 03 odpadowa masa roślinna – będzie ona pozostawiona na poboczach dla użyczenia gleby;
- 15 02 03 sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – będą niezwłocznie przekazane uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia.
- 16 81 01* Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne – powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – będą niezwłocznie przekazane uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia.
- 16 81 02 odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych- inne niż wymienione w 16 81 01 – będą niezwłocznie przekazane uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia.
- 20 03 03 odpady z czyszczenia ulic i placów (zmiotki z utrzymania czystości) – będą wywożone w ramach utrzymania dróg przez odpowiednie służby drogowe na wyznaczone składowiska.

- 16 02 13* zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12 (odpady z oświetlenia drogi) - będą niezwłocznie przekazane uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia.

Podsumowując założony sposób gospodarowania odpadami oraz miejsce i sposób ich magazynowania w myśl art. 62a ust. 1 pkt 13 ustawy ooś, nie będzie miał negatywnego wpływu na środowisko. Na etapie eksploatacji powstałe odpady będą magazynowane w wyznaczonych do tego miejscach i zagospodarowywane przez uprawnione do tego celu podmioty.

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

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia, położenie oraz zastosowane rozwiązania ograniczające emisję hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz środowiska wodno-gruntowego, przedmiotowe przedsięwzięcie nie stwarza zagrożenia dla zdrowia ludzi.

Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:

Teren objęty przedmiotowym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji położony jest poza terenami, na których obowiązują zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z załącznikiem nr 2 do uchwały Nr XX/159/2002 Rady Gminy w Naruszewie z dnia 26 czerwca 2002r. w *sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Naruszewo* projektowana inwestycja położona jest w strefie funkcjonalno-przestrzennej oznaczonej symbolem: A-2 – rozwoju rolnictwa i funkcji rolno-leśnych; ponadto działki drogowe 45, 271/1, 271/2, położone są w granicach terenów preferowanych pod:

- skupiska zabudowy mieszkaniowo-usługowej;
- grunty orne III i IV klasy bonitacyjnej;
- użytki zielone III i IV klasy bonitacyjnej.

Projektowane przedsięwzięcie znajduje się poza terenami objętymi ograniczeniami wynikającymi z konieczności ochrony krajobrazu lub siedlisk i gatunków chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Zgodnie z ewidencją gruntów teren przedsięwzięcia, zlokalizowany na działce nr 45 – obręb Januszewo oraz działkach nr 271/1, 271/2 – obręb Strzembowo, stanowi klasoużytek „dr”. Pozostałe grunty przylegające do drogi gminnej Nr 300552W- których część planuje się przejąć pod poszerzenie pasa drogowego, stanowią grunty w większości orne na glebach średnich klas bonitacyjnych (RIV i RV), w tym Br – grunty rolne zabudowane.

Na terenie przedsięwzięcia występują podziemne elementy uzbrojenia – gminna sieć wodociągowa wraz z przyłączami. Natomiast nad południowym fragmentem terenu inwestycji, przebiega napowietrzna linia niskiego napięcia, wraz z przyłączami do istniejących posesji.

Przedsięwzięcie - droga gminna Nr 300552W, to szlak komunikacyjny łączący się z drogą gminną nr 300515W relacji Strzembowo-Kębłowice w miejscowości Strzembowo i z drogą powiatową nr 3055W relacji Przybojewo-Pieścidla-Krysk-Postróże w miejscowości Januszewo.

- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

Planowana inwestycja nie jest położona na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach łąkowych oraz przy ujściu rzek.

- b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami wybrzeży i nie dotyczy środowiska morskiego.

- c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi i leśnymi.

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

Przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

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

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336).

Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi gminnej występują pojedyncze drzewa oraz niewielkie ilości dziko rosnących krzewów. Przedmiotowa inwestycja nie koliduje z istniejącą zielenią.

Roboty ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej istniejących drzew lub krzewów na terenach zieleni lub zadrzewienia powinny być wykonywane w sposób najmniej szkodzący drzewom lub krzewom. Na terenie gminy Naruszewo nie ma Obszaru Natura 2000, najbliższy położony teren ujęty w przedmiotowej formie ochrony przyrody znajduje się około 8,74 km od planowanej inwestycji drogowej. Jest to Obszar Specjalnej Ochrony „Dolina Środkowej Wisły PLB14004”.

Na obszarze gminy Naruszewo funkcjonuje rozbudowany przestrzennie system obszarów prawnie chronionych, w skład którego wchodzi: rezerwat przyrody „Noskowo”, obszar chronionego krajobrazu: Naruszewski i Krysko-Joniecki.

Rezerwat Przyrody „Noskowo” utworzony został Zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 4 kwietnia 1977 roku (M.P. Nr 10 z 1977 roku, poz. 64), natomiast Obszar Chronionego Krajobrazu wyznaczony został Uchwałą nr 59/X/90 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Ciechanowie z dnia 23.04.1990 r. oraz Rozporządzeniem nr 8/98 Wojewody Ciechanowskiego z dnia 28.05.1998 r. Przedmiotowy teren nie wykazuje cech siedlisk naturalnych i półnaturalnych mogących stanowić chronione siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków objętych dyrektywami - ptasią i siedliskową. Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi gminnej występują pojedyncze drzewa oraz niewielkie ilości dziko rosnących krzewów. Przedmiotowa inwestycja nie koliduje z istniejącą zielenią. Teren inwestycji rozbudowy drogi gminnej znajduje się w Naruszewskim Obszarze Chronionego Krajobrazu.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze, na którym standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

- g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:
Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.
- h) gęstość zaludnienia:
Gęstość zaludnienia Gminy Naruszewo wynosi ok. 40 os./km².
- i) obszary przylegające do jezior:
W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.
- j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:
W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.
- k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Teren planowanej do wykonania inwestycji leży w pobliżu następujących jednolitych części wód powierzchniowych: Struga spod Strzembowa (RW20001727129). Cele środowiskowe na w/w JCWP to dobry stan chemiczny oraz poniżej dobry stan ekologiczny. Termin osiągnięcia celów środowiskowych to rok 2021. Jednolita część wód podziemnych to Dorzecze Wisły - Region Środkowej Wisły o kodzie PLGW 200048. Stan wód jest monitorowany, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Rozporządzeniu Rady Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 2023 poz. 300). Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego. Zgodnie z art. 549 ustawy Prawo Wodne studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym wart. 171 ust. 4 pkt 7-9 ww. ustawy map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek. Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż rozwiązania techniczne przedstawione w KIP pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych. Biorąc pod uwagę możliwy negatywny wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wodne oraz możliwość nieosiągnięcia celów środowiskowych, o których stanowią art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2023 r., poz. 1478 z późn. zm.), nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, wynikające z:

- a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Planowane przedsięwzięcie posiada charakter lokalny, w całości odnosi się do drogi gminnej o stopniu natężenia ruchu KR1. Z uwagi na fakt, iż droga głównie służyć ma okolicznym mieszkańcom oraz rolnikom dojeżdżającym do swoich gruntów drogę zaprojektowano dla klasy „D”. Realizacja zamierzenia inwestycyjnego nie będzie wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego w transeuropejskiej sieci drogowej.

- b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Dla planowanego przedsięwzięcia z uwagi na jego lokalny charakter zgodnie z zapisami Działu VI „Postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko” 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 z późn. zm.) nie zachodzą przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

- c) charakteru wielkości intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Informacje zawarte w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia stwierdzają brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Zastosowanie proponowanych rozwiązań technicznych i technologicznych, a także organizacyjnych pozwoli na dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenie przedsięwzięcia oraz poza terenem przedsięwzięcia.

- d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

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

Możliwym pośrednim oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne mogą być zanieczyszczenia wód gruntowych. Eksploatacja drogi zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie spowoduje zanieczyszczeń wód gruntowych. Nawet potencjalne możliwe zanieczyszczenie wód substancjami ropopochodnymi w przypadku awarii maszyn miałyby znikomą wielkość, łatwą do usunięcia na miejscu.

Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku określa się odrębnie dla 16 godzin w przedziale godz. 6.00 – 22.00 (pora dzienna) i dla 8 godzin w przedziale godz. 22.00 – 6.00 (pora nocna). Oddziaływanie akustyczne związane z przedsięwzięciem nie będzie przekraczać dopuszczalnych norm sprecyzowanych w załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Analiza wpływu przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska, pozwalają wnioskować, że jego oddziaływanie ograniczy się do przestrzeni w najbliższym sąsiedztwie drogi. czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania. W okresie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości powietrza, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów, jak również przedsięwzięcie nie będzie źródłem o istotnym oddziaływaniu na klimat akustyczny i środowisko gruntowo-wodne.

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

Na terenie inwestycji nie planuje się innych przedsięwzięć niż rozbudowa drogi gminnej. Analizując skumulowane oddziaływanie inwestycji wzięto pod uwagę sąsiedztwo obiektów o podobnym charakterze oraz ich powiązania i łączny wpływ na środowisko. Opierając się na zapisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019 poz. 1839 z późn. zm.), których wykonanie mogłoby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowaną do budowy drogą gminną.

f) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Działania mające na celu zapobieganie, ograniczanie, minimalizację lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko. W ramach wariantu inwestorskiego zakłada się wykonanie rozbudowy drogi gminnej o długości około 1 516,00 m w znacznej części wykorzystując istniejący pas drogowy w terenie. Wykorzystanie istniejącej drogi ma na celu zmniejszenie kosztów inwestycji, ale również ograniczenie ingerencji w grunty przyległe do terenu inwestycji.

- stosowanie sprzętu w dobrym stanie technicznym,
- wykorzystywanie paliwa spełniającego normy,
- przeprowadzanie okresowych przeglądów technicznych i konserwacja urządzeń pracujących,
- ograniczenie czasu pracy maszyn roboczych i pojazdów transportujących, tzn. maszyny pracują tylko podczas wykonywania czynności związanych z budową drogi, co zapewni minimalizację emisji do powietrza zanieczyszczeń pyłowych i gazowych pochodzących z eksploatacji,

Rezygnacja z planowanej inwestycji rozbudowy drogi gminnej spowodowałaby dalsze utrudnienia dla użytkowników. Brak prawidłowej geometrii skrzyżowań utrudnia uczestnikom ruchu drogowego prawidłowe i bezpieczne włączanie się do dróg publicznych. Ponadto brak prawidłowego odwodnienia wpływa negatywnie zarówno na konstrukcję jezdni drogi gminnej, jak również na grunty przyległe bezpośrednio do pasa drogowego.

Wariantem alternatywnym mógłby być rozbudowa drogi, która prowadziłaby do zwiększenia parametrów technicznych jezdni poprzez zwiększenie jej szerokości na całym odcinku do 5,00 m. Wiązałoby się to z znaczącym poszerzeniem istniejącego pasa drogowego, oraz dowiezienia dużej ilości materiałów budowlanych.

Podsumowując, najkorzystniejszym dla środowiska rozwiązaniem jest przedstawiony wariant inwestorski, który umożliwia wykorzystanie istniejącej drogi jak również ogranicza negatywne oddziaływania na grunty przyległe. Należy nadmienić, iż droga planowana do budowy posiada kategorię ruchu KR1 ze względu na ograniczoną liczbę uczestników ruchu.

W zakresie ochrony interesów osób trzecich:

- rozbudowa drogi odbywać się będzie na terenach, do których inwestor posiadać będzie tytuł prawny,
- działania inwestora nie spowodują ograniczenia w dostępie do działek osób trzecich, znajdujących się w pobliżu inwestycji,

Skuteczność minimalizacji zagrożeń dla środowiska zależy od:

- doboru właściwych technologii i materiałów chroniących środowisko,
- solidności i fachowości wykonawstwa inwestycji,
- przestrzegania, w trakcie eksploatacji, obowiązujących przepisów prawa w zakresie ochrony środowiska i zdrowia ludzi.

Po wnikliwej analizie otrzymanych materiałów i opinii, uwzględniając łącznie uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 „ustawy o oś” Wójt Gminy Naruszewo postanowił o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił warunki do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa

w art. 72 ust. 1 ustawy ooś. Niniejsza decyzja nie zwalnia Inwestora od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

Po rozpatrzeniu zgromadzonej dokumentacji w przedmiotowej sprawie oraz w oparciu o powołane na wstępie przepisy ustawy, orzeczono jak w sentencji decyzji.

P o u c z e n i e

Na podstawie art. 72 ust. 3 „ustawy ooś” decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust 4 i 4 b.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ciechanowie za pośrednictwem Wójta Gminy Naruszewo, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Zgodnie z art. 127 a Kpa, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Wójt
mgr inż. Beata Pierścińska

Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie części I pkt. 45 załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j.: Dz. U. z 2022 r., poz. 2142 z późn. zm.).

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Inwestor – Gminy Naruszewo, Naruszewo 19 A, 09-152 Naruszewo.
2. Strony postępowania – *poprzez obwieszczenie zgodnie z art. 49 k.p.a.*
3. a/a

Otrzymują do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie.
Wydział Spraw Terenowych
Plac Tadeusza Kościuszki 5, 06-400 Ciechanów
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie
ul. Powstańców Warszawskich 11, 06-400 Ciechanów
3. Starosta Płoński (*decyzja ostateczna*)
ul. Płocka 39, 09-100 Płońsk

Zamieszczono:

1. Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Naruszewie

Zamieszczono (obwieszczenie):

1. Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy
2. Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Naruszewie
3. Tablica ogłoszeń sołectwa Januszewo i Strzembowo.

Charakterystyka przedsięwzięcia:

Rozbudowie drogi gminnej Nr 300552W w miejscowości Januszewo, gmina Naruszewo, położonej na działce ewid. nr 45 – obręb Januszewo oraz działkach nr 271/1, 271/2 – obręb Strzembowo, gmina Naruszewo, powiat płoński, województwo mazowieckie.

Przedsięwzięcie będzie polegało na „Rozbudowie drogi gminnej Nr 300552W w miejscowości Januszewo, gmina Naruszewo”. Odcinek drogi gminnej nr 300552W, zlokalizowany jest na terenie powiatu płońskiego w gminie Naruszewo w miejscowościach Strzembowo oraz Januszewo. Długość odcinka drogi przeznaczonego do rozbudowy wynosi 1 516,00 m.

Początek rozbudowywanego odcinka drogi gminnej znajduje się na skrzyżowaniu w km 0+000,00 z drogą gminną nr 300515W relacji Strzembowo - Kębłowice w miejscowości Strzembowo, natomiast koniec w km 1+516,00 na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3055W relacji Przybojewo-Pieścidla-Krysk-Postróże w miejscowości Januszewo. Projektowany odcinek drogi przebiega przez tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny wykorzystywane rolniczo (głównie pola uprawne, łąki i lasy), posiada charakter lokalnego ciągu komunikacyjnego, zapewniającego dojazd właścicielom i użytkownikom przyległych gruntów. Na omawianej drodze występuje głównie lokalny ruch pojazdów i maszyn rolniczych oraz osobowych. Droga posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Stan nawierzchni jest dobry. Szerokość nawierzchni jezdni na omawianym odcinku drogi wynosi ok 4,00 m, a szerokość pasa drogowego wynosi około 6,00 m - 12,00 m. Pobocza drogi są trawiaste, miejscowo zawyżone przez co ograniczony jest spływ wód opadowych lub roztopowych oraz mają szerokość około 0,50 m - 0,75 m. Odwodnienie drogi ma charakter powierzchniowy. Niniejszą inwestycję planuje się zlokalizować na części następujących działek ewidencyjnych: obręb ewidencyjny nr 0033 Strzembow; działki drogowe: 271/1, 271/2, 270, działki nr, których część planuje się przejąć pod poszerzenie pasa drogowego: 186/11, 186/12, 188/2, 188/3, 190/1, 192/2, 192/3, 195, 229/3, 229/4, 230, 231, 232, obręb ewidencyjny nr 0006 Januszewo; działki drogowe: 45, 81, działki nr, których część planuje się przejąć pod poszerzenie pasa drogowego: 187, 33, 34, 35/1, 35/2, 37, 38, 39, 40, 44, 47, 49/1, 49/2, 50, 46, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 73, 74, 75, 76. Zamierzenie inwestycyjne zakłada następujące parametry techniczne:

- kategoria drogi - droga zamiejska
- klasa drogi - droga klasy D,
- obciążenie ruchem - 115 kN/oś,
- liczba jezdni - 1,
- liczba pasów ruchu jezdni - 1 x4 m, lub 2x2,50 m (mijanki),
- szerokość jezdni 4,0 - 5,0 m,
- prędkość projektowa: 30 km/h,
- przekrój jezdni - daszkowy,
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2%,
- nawierzchnia jezdni - beton asfaltowy,
- nawierzchnia poboczy i zjazdów - KLSM 0/31,5 mm,
- odwodnienie - rowy chłonna-odparowujące,

Powierzchnie poszczególnych elementów drogi:

- nawierzchnia jezdni (beton asfaltowy projektowany) - ok. 300,00 m²,
- nawierzchnia jezdni (beton asfaltowy istniejący) - ok. 5 820,00 m²,

- nawierzchnia zjazdów z KŁSM 0/31,5 mm - ok. 920,00 m²,
- nawierzchnia poboczy z KŁSM 0/31,5 mm - ok. 1 352,50 m².

Zgodnie z informacją zawartą w KIP na potrzeby projektu budowlanego przyjęto następujące rozwiązania konstrukcyjne nawierzchni jezdni: poszerzenia istniejącej nawierzchni jezdni w obrębie skrzyżowania w km 0+000,00 oraz km 1 +516,00 przyjęto grupę nośności podłoża gruntowego G1:

- nawierzchnia z mieszanki mineralno-asfaltowej AC 11 S 50/70 (4,00 cm),
- oczyszczenie i skropienie nawierzchni kationową emulsją asfaltową modyfikowaną C60B3 ZM w ilości 0,30 kg/m,
- nawierzchnia z mieszanki mineralno-asfaltowej AC 16 W 50/70 (5,00 cm),
- oczyszczenie i skropienie nawierzchni kationową emulsją asfaltową modyfikowaną C60B3 ZM w ilości 0,30 kg/m²,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej warstwa górna - KŁSM 0/31,5 mm (10,00 cm),
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej warstwa dolna - KŁSM 0/31,5 mm (10,00 cm),
- grunt rodzimy G1.

Warstwy konstrukcyjnych nawierzchni poboczy oraz zjazdów:

Propozycja warstw konstrukcyjnych nawierzchni poboczy:

- nawierzchnia z KŁSM 0/31,5 mm (2 x 10,00 cm),
- grunt rodzimy.

Propozycja warstw konstrukcyjnych nawierzchni zjazdów z KŁSM 0/31,5mm:

- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej KŁSM 0/31,5 mm (2x10,00 cm),
- grunt rodzimy.

Kolejnym etapem robót budowlanych będzie wykonanie urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wody opadowe lub roztopowe z pasa drogowego. W tym celu planuje się wykonanie rowów chłonno-odparowujących.

Wójt
mgr inż. Beata Pierścińska