

**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 i 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 2024 r., poz. 1112 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 2024 r., poz. 572) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Naruszewo, Naruszewo 19 A, 09-152 Naruszewo, reprezentowanej przez Wójta Gminy Naruszewo – Beatę Pierścińską, z dnia 02.09.2024 roku (data wpływu do Urzędu: 02.10.2024 roku) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „**Rozbudowie ciągu dróg gminnych nr 300555W oraz nr 300556W w miejscowości Dłutowo, 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. Bezpośrednio przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych przy udziale nadzoru przyrodniczego prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdy zaistnieje taka konieczność należy umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, z zastosowaniem przepisów odrębnych.
  2. Prace związane z wycinką drzew, ingerujące w pokrycie glebowe (rów przydrożny) a także zajęciem terenu (zdjęcie roślinności i odhumusowanie) wykonać optymalnie poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia z uwagi na lęgi ptaków. Dopuszcza się prowadzenie ww. prac w tym okresie, jednak wyłącznie po wykonaniu pisemnej ekspertyzy ornitologicznej bezpośrednio poprzedzającej fazę realizacji, której wyniki potwierdzą brak gniazdowania ptaków w rejonie znaczącego oddziaływania inwestycji. Ekspertyzę należy wykonać na podstawie kontroli przeprowadzonej przez ornitologa nie wcześniej niż 5 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych wszystkie czynności należy przerwać do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzania młodych z gniazda.
  3. Pozostałe drzewa (nie podlegające wycince) zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji, znajdujące się w zasięgu pracy maszyn należy, na czas prowadzenia robót, zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Przy drzewach nie należy składować materiałów budowlanych oraz innych rzeczy mogących spowodować jakiegokolwiek ich uszkodzenie. Miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości zapewniającej ich ochronę.
  4. Po zakończeniu prac teren zamierzenia należy uprzątnąć i przywrócić do użyteczności przyrodniczej.
  5. Do nasadzeń należy zastosować gatunki drzew miejscowego pochodzenia, przy ograniczaniu gatunków obcych rodzimej florze czy też modyfikowanych genetycznie, o składzie i strukturze odpowiadającej siedlisku.

6. Po zakończeniu budowy, nowo posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją, polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.
7. Odwodnienie jezdni zaprojektować z uwzględnieniem spływu powierzchniowego z terenów przyległych.
8. W trakcie realizacji inwestycji stosować technicznie sprawne pojazdy i maszyny budowlane, na bieżąco kontrolowane pod względem ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.
9. Zaplecze budowy, w tym parking dla maszyn i środków transportu zorganizować na szczelnym i nieprzepuszczalnym podłożu, np. wyłączonym z ruchu pasie drogowym i zlokalizować na gruntach o niskim poziomie wód gruntowych i poza miejscami spływu wód opadowych.
10. 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.
11. Miejsce tankowania i serwisowania pojazdów i sprzętów zabezpieczyć przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów; ww. miejsca wyposażać w sorbenty neutralizujące ewentualne wycieki paliwa i płynów eksploatacyjnych.
12. Teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników do gromadzenia odpadów.
13. Powstające podczas realizacji inwestycji odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie w zamkniętych i szczelnych pojemnikach lub kontenerach, posadowionych w wyznaczonym miejscu na placu budowy i przekazywać uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwiania.
14. Odpady niebezpieczne powstające na etapie realizacji inwestycji gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach, odpornych na działanie składników w nich zawartych, zlokalizowanych w miejscu wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym, na utwardzonym podłożu i przekazywać uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwiania; miejsca gromadzenia ww. odpadów odpowiednio oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
15. Prace ziemne w zakresie wymiany gruntu ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
16. Podczas realizacji inwestycji prace ziemne prowadzić bez konieczności wykonywania prac odwodnieniowych, a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, np. w technologii igłofiltrów do minimum ograniczyć czas odwadniania oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu inwestycyjnego; wodę z ewentualnego odwodnienia zagospodarować zgodnie z przepisami prawa w tym zakresie.
17. Wody opadowe/roztopowe z pasa drogowego odprowadzać poprzez dwustronne дренаże (sączki podłużne) w ramach odcinka nr I oraz poprzez muldy trawiaste i rów przydrożny (chłonnoodparowujący) w ramach odcinka nr II.
18. Przed rozpoczęciem prac związanych z budową rowów przydrożnych oraz ewentualną rozbiórką i wymianą przepustów uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne.
19. Zapewnić stałą konserwację urządzeń odwadniających w celu sprawnego działania ww. urządzeń.
20. Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego.
21. Podczas realizacji inwestycji wodę do celów socjalnych pracowników dostarczać na teren inwestycyjny w butelkach jednorazowych, natomiast na cele bytowe w pojemnikach szczelnych ustawionych w wydzielonych miejscach.
22. Wodę do realizacji robót drogowych na teren inwestycji dostarczać przy pomocy beczkowozów lub za zgodą zarządcy pobierać z sieci wodociągowej.

23. Ścieki socjalno-bytowe powstające podczas realizacji inwestycji odprowadzać do przenośnych toalet, opróżnianych po napełnieniu przez specjalistyczną firmę i wywożonych do oczyszczalni ścieków.
24. Gospodarkę odpadami na etapie eksploatacji inwestycji prowadzić zgodnie z przepisami prawa w tym zakresie.
25. Na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji inwestycji przestrzegać zakazów i nakazów ustanowionych dla ochrony „Krysko-Jonieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu”.

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

**U z a s a d n i e n i e**

Wnioskiem z dnia 02.09.2024 roku (data wpływu do Urzędu Gminy: 02.10.2024 roku) Inwestor – Gmina Naruszewo, Naruszewo 19 A, 09-152 Naruszewo, reprezentowana przez Wójta Gminy Naruszewo – Beatę Pierścińską, wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn: „Rozbudowa ciągu dróg gminnych nr 300555W oraz nr 300556W w miejscowości Dłutowo, gmina Naruszewo.” Długość rozbudowywanego odcinka nr I tj. drogi gminnej nr 300556W wynosi ok. 354,00 m, natomiast długość odcinka nr II tj. drogi gminnej nr 300555W ok. 1 104,50 m. Łączna długość rozbudowywanego ciągu dróg gminnych wynosi ok. 1 458,50 m.

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”.

Trasa 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.

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 ooś 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.

Dnia 16.10.2024 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,

Wydziału Spraw Terenowych w Ciechanowie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie 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 16.10.2024 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:

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie** w Postanowieniu znak: WOOŚ-I.4220.1332.2024.KT, wydanym dnia 04 listopada 2024 roku wyraził opinie, że dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa ciągu dróg gminnych nr 300555W oraz nr 3005546W w miejscowości Dłutowo, gmina Naruszewo”:

- I. nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia 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 (zawarto w sentencji decyzji).

**Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płońsku** dnia 13 listopada 2024 roku (data wpływu do Urzędu Gminy w Naruszewie 19.11.2024 roku) wydał Opinię Sanitarną znak: ZNSHP.9027.2.69.2024, w której stwierdził, że nie istnieje potrzeba przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia p.n.: „Rozbudowa dróg gminnych nr 300555W oraz nr 300556W w miejscowości Dłutowo, gmina Naruszewo.”, z zastrzeżeniami zawartymi w sentencji decyzji.

**Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie** pismem znak WC.ZZŚ.4901.194.2024.AC z dnia 29 października 2024 roku wydał opinię (data wpływu do Urzędu Gminy, 30.10.2024 r.), w której:

- I. Wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa ciągu dróg gminnych nr 300555W oraz nr 300556W w miejscowości Dłutowa, gmina Naruszewo”, nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- II. Wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub 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).

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

Stosownie do art. 10 § 1 oraz art. 81 ustawy KPA 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 20 listopada 2024 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 5-dniowy termin od daty doręczenia zawiadomienia, informując jednocześnie, że zawiadomienie uznaje się za

dokonane po upływie 14 dni od dnia jego publicznego ogłoszenia. Obwieszczenie zostało również wywieszone na tablicach ogłoszeń sołectwa Dłutowo.

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 ciągu dróg gminnych Nr 300555W oraz Nr 300556W w miejscowości Dłutowo, gmina Naruszewo, powiat płoński. Długość rozbudowywanego odcinka nr I tj. drogi gminnej nr 300556W wynosi ok. 354,00 m, natomiast długość odcinka nr II tj. drogi gminnej nr 300555W ok. 1 104,50 m. Łączna długość rozbudowywanego ciągu dróg gminnych wynosi ok. 10458,50 m.

Trasa 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.

Obecnie teren, na którym planowana jest rozbudowa ciągu drogowego dróg gminnych, posiada nawierzchnię żwirowo-gruntową. Stan nawierzchni na omawianym odcinku jest niezadowalający – występują liczne koleiny i nierówności. Brak właściwego profilu poprzecznego i podłużnego, utrudnia odwodnienie korony drogi przez co w okresach wiosenno-jesiennych tworzą się liczne zastoiska wody. Szerokość nawierzchni na omawianym odcinku drogi wynosi ok 3,00 – 3,50 m. Pobocza drogi są trawiaste o szerokości ok. 0,50 m, miejscowo zawyżone przez co ograniczony jest spływ wód opadowych.

Na omawianej drodze występuje głównie lokalny ruch pojazdów i maszyn rolniczych oraz osobowych. Rozbudowa w swoim zakresie będzie polegała na wykonaniu kompletnej konstrukcji dróg gminnych poprzez wykonanie m.in. podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, zostanie wykonana również nawierzchnia bitumiczna jezdni o szerokości 4,00 m wraz z poszerzeniami do 5,00 m na skrzyżowaniu dróg nr 300555W i 300556W oraz na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 300553W, roboty w tym zakresie wpłyną zdecydowanie na komfort oraz bezpieczeństwo okolicznych mieszkańców oraz użytkowników tych dróg. Zostanie poprawiony również system odwodnienia drogi gminnej nr 300556W poprzez budowę drenażu (sączek podłużny), natomiast wzdłuż drogi nr 300555W planuje się wybudowanie muld trawiastych oraz na początku odcinka w km od 0+000,00 do km 0+110,00 jednostronnego rowu przydrożnego (chłonno-odparowującego).

Na w/w drogach zostaną wykonane zjazdy, jak również nowe oznakowanie pionowe.

Główne parametry techniczne planowanego zadania inwestycyjnego:

|                                         |                                                              |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| • rodzaj terenu                         | niezabudowany                                                |
| • rodzaj drogi                          | droga zamiejska                                              |
| • długość odcinka drogowego:            | około 1 458,50 m                                             |
| - długość odcinka I:                    | około 354,00 m                                               |
| - długość odcinka II:                   | około 1 104,50 m                                             |
| • kategoria ruchu:                      | KR1                                                          |
| • kategoria drogi:                      | gminna                                                       |
| • klasa drogi:                          | D                                                            |
| • prędkość projektowa Vp:               | 30 km/h                                                      |
| • obciążenie ruchem                     | 115 kN/oś                                                    |
| • liczba jezdni                         | 1                                                            |
| • liczba pasów ruchu jezdni             | 1 x 4,00 m lub 2 x 2,50 m<br>(poszerzenia na skrzyżowaniach) |
| • szerokość jezdni                      | 4,00 m - 5,00 m                                              |
| • przekrój jezdni                       | daszkowy                                                     |
| • pochylenie poprzeczne jezdni          | 2%,                                                          |
| • szerokość poboczy                     | 0,75 m                                                       |
| • pochylenie poprzeczne poboczy         | 8%                                                           |
| • nawierzchnia jezdni                   | beton asfaltowy                                              |
| • nawierzchnia poboczy                  | KŁSM 0/31,5 mm                                               |
| • nawierzchnia zjazdów                  | KŁSM 0/31,5 mm                                               |
| • odwodnienie odcinka nr I              | drenaż (sączek podłużny)                                     |
| • odwodnienie odcinka nr II             | muldy trawiaste, rów chłonno-odparowujący                    |
| • nawierzchnia jezdni                   | około 5 956,00 m <sup>2</sup>                                |
| • nawierzchnia poboczy z KŁSM 0/31,5 mm | około 2 194,50 m <sup>2</sup>                                |
| • nawierzchnia zjazdów z KŁSM 0/31,5 mm | około 250,00 m <sup>2</sup>                                  |

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 należało do obowiązków wykonawcy robót budowlanych.

W fazie 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. Asphalt 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.

- 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:

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

- |                                         |                             |
|-----------------------------------------|-----------------------------|
| • Woda                                  | ok. 2 500,00 m <sup>3</sup> |
| • Kruszywo łamane                       | ok. 1 000,00 Mg             |
| • Mieszanka mineralno-asfaltowa AC 16 W | ok. 290,00 Mg               |
| • Mieszanka mineralno-asfaltowa AC 11 S | ok. 390,00 Mg               |
| • Paliwo (olej napędowy)                | ok. 1 000,00 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. 10,00 Mg      |
| • Piasek | ok. 30,00 Mg      |
| • Paliwo | ok. 500,00 litrów |

Okres letni:

- |          |                   |
|----------|-------------------|
| • Paliwo | ok. 150,00 litrów |
|----------|-------------------|

- Asfalt ok. 1,00 Mg
- Kruszywo ok. 3,50 Mg

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach Krysko - Jonieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego aktualnym aktem prawnym jest uchwała Nr 26/24 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 25 czerwca 2024 r. w sprawie Krysko - Jonieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. poz. 6620, zwana dalej „uchwałą z dnia 25 czerwca 2024 r.”). Uchwała z dnia 25 czerwca 2024 r. określa szereg zakazów, w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W myśl art. 24, ust. 2, pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478,), zakazy obowiązujące w obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

W odległości ok. 4,5 km w kierunku południowo-zachodnim od inwestycji zlokalizowany jest obszar specjalnej ochrony siedlisk Mopki w Naruszewie PLH140056.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi gminnej występują drzewa oraz dziko rosnące krzewy. W ramach planowanej inwestycji zakłada się wycinkę drzew kolidujących z planowaną budową drogi gminnej w ilości ok. 10 sztuk oraz karczowanie krzaków na powierzchni ok. 0,10 ha.

Na analizowanym terenie planowanej do zrealizowania inwestycji nie zidentyfikowano szlaków migracji zwierząt.

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat właściwie jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji. Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego.

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 inwestycja drogi 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, w opinii Organu 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 łąkowe.

Obszar przeznaczony pod inwestycję znajduje się poza granicami lasów łąkowych i korytarzy ekologicznych. 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.

Jednocześnie, w myśl art. 64 ust. 3a ustawy ooś, w sentencji niniejszej decyzji wskazano na konieczność określenia warunków (lub wymagań). Wykopy mogą stanowić pułapki dla gryzoni, gadów, płazów, występujących na terenie objętym inwestycją oraz w jej okolicy. W przypadku przedostania się do nich zwierząt należy systematycznie wybierać i wypuszczać uwiecznione zwierzęta „na wolność”. Wykopy należy kontrolować codziennie do czasu wykonania nowej nawierzchni.

Warunek z sentencji postanowienia dotyczący prowadzenia robót poza okresem lęgowym ptaków

wprowadzony został, aby zminimalizować bezpośrednie negatywne oddziaływanie inwestycji na gatunki. W związku z ograniczeniem 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.

W celu zabezpieczenia drzew przed uszkodzeniem wprowadzono warunek pozwalający na zachowanie planowanych do pozostawienia drzew rosnących w pasie drogowym w dobrej kondycji zdrowotnej.

Wskazane w sentencji decyzji warunki zapewnią dobrą organizację planowanych prac oraz ograniczą ich wpływ na tereny o wartościach przyrodniczych. Po zakończeniu realizacji inwestycji teren zostanie przywrócony do stanu użyteczności przyrodniczej. Przed wykonaniem nasadzeń należy rozważyć kwestię wyboru gatunków. Art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1589, z późn. zm.) zakazuje wprowadzania do środowiska oraz przemieszczania w środowisku gatunków obcych. Sugeruje się zastosować gatunki drzew miejscowego pochodzenia, przy ograniczaniu gatunków obcych rodzimej florze czy też modyfikowanych genetycznie, o składzie i strukturze odpowiadającej siedlisku.

Wykonanie trzyletnich zabiegów pielęgnacyjnych posadzonej zieleni wymagane jest koniecznością stworzenia w miarę możliwości optymalnych warunków do jej przyjęcia się i funkcjonowania w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.

Przedstawione uwarunkowania wskazane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz niżej wymienione działania, które inwestor przewidział do zastosowania w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przyczynią się do ochrony środowiska gruntowo-wodnego.

Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych będzie zlokalizowany 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 będą zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do poprzedniego stanu. Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy będzie na

W trakcie prowadzenia robót ziemnych nie dopuści się do naruszenia naturalnego stanu gruntów poniżej posadowienia obiektu (naruszenie naturalnej struktury gruntu zobowiązuje wykonawcę do wymiany gruntu). Nie dopuszcza się prowadzenia robót ziemnych podczas trwania opadów atmosferycznych co może doprowadzić do nawodnienia dna wykopu.

Sprzęt i środki transportowe będą 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.

Prace budowlane będą prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii będą odprowadzane na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego. Zgodnie z ustawą o odpadach w trakcie wykonywania wszelkich prac budowlanych będą stosowane takie surowce, materiały, techniki i technologie, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają na ograniczenie ich ilości, negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie i życie ludzi.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Emisja hałasu:

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: natężenie ruchu pojazdów; udział pojazdów ciężkich – maszyn rolniczych; prędkość pojazdów; zły stan techniczny pojazdów; 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 dwóch 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.

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

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<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>) 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. Po ich zapelnieniu opróżnianie będzie zlecone firmie specjalistycznej, która przetransportuje je do miejsca utylizacji ścieków. poddane oczyszczeniu.

Odprowadzanie ścieków przemysłowych:

Na terenie budowy drogi nie będą powstawały ścieki przemysłowe.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych:

Jako urządzenie odwadniające oraz odprowadzające wody opadowe lub roztopowe z pasa drogowego na etapie budowy planuje się wykonanie dwustronnych drenaży (sączki podłużne) w ramach odcinka nr I; w ramach odcinka II wykonane będą muldy trawiaste oraz rowy przydrożne chłonno-odparowujące wraz z przepustami. Wody opadowe jak również roztopowe będą zagospodarowane wyłącznie na działkach stanowiących po budowie własność Inwestora, a ich zasięg oddziaływania nie będzie wykraczał poza przedmiotową nieruchomość.

Gospodarka odpadami:

Zgodnie z KIP, odpady będą powstawały 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 gruntowej o nawierzchni żwirowej. Awarii podczas realizacji rozbudowy mogą ulec sprzęty budowlane, co może wiązać się z wystąpieniem chwilowego przedostania się materiałów eksploatacyjnych do środowiska naturalnego. Na wykonawcy 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, to m.in.:

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

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.

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 powtórniego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta – okresowo magazynowana).

Realizacja robót budowlanych będzie wiązała się z okresowym wytwarzaniem ścieków bytowych. Ścieki będą gromadzone w szczelnym zbiorniku i okresowo wywożone przez uprawniony podmiot na oczyszczalnię ścieków.

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 powtórniego 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.

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:**

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 łęgowych 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:

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach Krysko - Jonieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego aktualnym aktem prawnym jest uchwała Nr 26/24 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 25 czerwca 2024 r. w sprawie Krysko - Jonieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. poz. 6620, zwana dalej „uchwałą z dnia 25 czerwca 2024 r.”). Uchwała ta szereg zakazów, w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zakazy obowiązujące w obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, a takim jest planowane przedsięwzięcie.

W odległości ok. 4,5 km w kierunku południowo-zachodnim od inwestycji zlokalizowany jest obszar specjalnej ochrony siedlisk Mopki w Naruszewie PLH140056.

Na analizowanym terenie planowanej do zrealizowania inwestycji nie zidentyfikowano szlaków migracji zwierząt. 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.

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 i korytarzy ekologicznych. 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.

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./km<sup>2</sup>.

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:

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o kodzie RW200016268999 (Wkra od Sony do ujścia), której stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych, które jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy; benzo(a)piren(w), bromowane difenyletery(b), heptachlor(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, brakiem możliwości technicznych i nieproporcjonalnością kosztów.

Dla danej JCWP zostało ustanowione także odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, które jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; IFPL, MIR, EFI+PL/ IBI\_PL. Jest to spowodowane czynnikami które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze.

Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitych części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200049, której stan chemiczny określono jako dobry, ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone.

**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 ooś.) 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, pozwala 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 oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie w jakim ich oddziaływania 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. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), których wykonanie mogłoby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowaną do budowy drogą gminną.

f) możliwości ograniczenia oddziaływania:

W ramach wariantu inwestorskiego zakłada się wykonanie rozbudowy drogi gminnej o długości około 1 458,50 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.

Do działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie, minimalizację lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko zaliczyć można:

- sprzęt i środki transportu 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 mogłaby być rozbudowa drogi, która prowadziłaby do zwiększenia parametrów technicznych jezdni poprzez zwiększenie jej szerokości na całym odcinku do 5,00 m. Wiązałoby się to ze znaczącym poszerzeniem istniejącego pasa drogowego, oraz dowiezienia dużej ilości materiałów budowlanych.

Podsumowując powyżej przedstawione warianty, 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 ooś” 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.

W niniejszym postępowaniu strony w ramach udziału społeczeństwa nie zgłaszały uwag i wniosków.

## 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.



Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 7, pkt 3 ustawy  
z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j.: Dz. U. z 2023 r., poz. 2111 ze zm.).

Z up. Wójta

*mgr Tomasz Konczewski*  
ZASTĘPCA WÓJTA

### Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

### Otrzymują:

1. Inwestor – Gminę 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. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płońsku  
ul. Sienkiewicza 7a, 09-100 Płońsk
4. 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 Dłutowo

### Charakterystyka przedsięwzięcia:

**Rozbudowa ciągu dróg gminnych nr 300555W i w nr 300556W w miejscowości Dłutowo, gmina Naruszewo, powiat płoński, województwo mazowieckie.**

Przedsięwzięcie będzie polegało na „Rozbudowie ciągu dróg gminnych nr 300555W i nr 300556W w miejscowości Dłutowo, gmina Naruszewo”. Długość rozbudowywanego odcinka nr I tj. drogi gminnej nr 300556W wynosi ok. 354,00 m, natomiast długość odcinka nr II tj. drogi gminnej nr 300555W ok. 1 104,50 m. Łączna długość rozbudowywanego ciągu dróg gminnych wynosi około 1 458,50 m.

Trasa 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.

Obecnie teren, na którym planowana jest rozbudowa ciągu drogowego dróg gminnych, posiada nawierzchnię żwirowo-gruntową. Stan nawierzchni na omawianym odcinku jest niezadowalający – występują liczne koleiny i nierówności. Brak właściwego profilu poprzecznego i podłużnego, utrudnia odwodnienie korony drogi przez co w okresach wiosenno-jesiennych tworzą się liczne zastoiska wody. Szerokość nawierzchni na omawianym odcinku drogi wynosi ok 3,00 – 3,50 m. Pobocza drogi są trawiaste o szerokości ok. 0,50 m, miejscowo zawyżone przez co ograniczony jest spływ wód opadowych.

Na omawianej drodze występuje głównie lokalny ruch pojazdów i maszyn rolniczych oraz osobowych. Rozbudowa w swoim zakresie będzie polegała na wykonaniu kompletnej konstrukcji dróg gminnych poprzez wykonanie m.in. podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, zostanie wykonana również nawierzchnia bitumiczna jezdni o szerokości 4,00 m wraz z poszerzeniami do 5,00 m na skrzyżowaniu dróg nr 300555W i 300556W oraz na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 300553W, roboty w tym zakresie wpłyną na komfort oraz bezpieczeństwo okolicznych mieszkańców oraz użytkowników tych dróg. Zostanie poprawiony również system odwodnienia drogi gminnej nr 300556W poprzez budowę drenażu (sączek podłużny), natomiast wzdłuż drogi nr 300555W planuje się wybudowanie muld trawiastych oraz na początku odcinka w km od 0+000,00 do km 0+110,00 jednostronnego rowu przydrożnego (chłonno-odparowującego).

Na w/w drogach zostaną wykonane zjazdy, jak również nowe oznakowanie pionowe.

Główne parametry techniczne planowanego zadania inwestycyjnego:

- |                              |                  |
|------------------------------|------------------|
| • rodzaj terenu              | niezabudowany    |
| • rodzaj drogi               | droga zamiejska  |
| • długość odcinka drogowego: | około 1 458,50 m |
| - długość odcinka I:         | około 354,00 m   |
| - długość odcinka II:        | około 1 104,50 m |
| • kategoria ruchu:           | KR1              |
| • kategoria drogi:           | gminna           |
| • klasa drogi:               | D                |
| • prędkość projektowa Vp:    | 30 km/h          |
| • obciążenie ruchem          | 115 kN/oś        |

|                                         |                                                              |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| • liczba jezdni                         | 1                                                            |
| • liczba pasów ruchu jezdni             | 1 x 4,00 m lub 2 x 2,50 m<br>(poszerzenia na skrzyżowaniach) |
| • szerokość jezdni                      | 4,00 m - 5,00 m                                              |
| • przekrój jezdni                       | daszkowy                                                     |
| • pochylenie poprzeczne jezdni          | 2%,                                                          |
| • szerokość poboczy                     | 0,75 m                                                       |
| • pochylenie poprzeczne poboczy         | 8%                                                           |
| • nawierzchnia jezdni                   | beton asfaltowy                                              |
| • nawierzchnia poboczy                  | KŁSM 0/31,5 mm                                               |
| • nawierzchnia zjazdów                  | KŁSM 0/31,5 mm                                               |
| • odwodnienie odcinka nr I              | drenaż (sączek podłużny)                                     |
| • odwodnienie odcinka nr II             | muldy trawiaste, rów chłonno-odparowujący                    |
| • nawierzchnia jezdni                   | około 5 956,00 m <sup>2</sup>                                |
| • nawierzchnia poboczy z KŁSM 0/31,5 mm | około 2 194,50 m <sup>2</sup>                                |
| • nawierzchnia zjazdów z KŁSM 0/31,5 mm | około 250,00 m <sup>2</sup>                                  |

Z up. Wójta  
  
mgr Tomasz Konczewski  
ZASTĘPCA WÓJTA