

Dzierżążnia, dnia 2 czerwca 2025 r.

PFŚ.6220.1.2025

**Decyzja Nr 1/2025
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 1 i 2, art. 85 ust. 1 i 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 (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r., Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024r., poz. 572 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 17 lutego 2025r. złożonego przez Wójta Gminy Dzierżążnia, reprezentowaną przez Adama Sobieckiego, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego budowie drogi gminnej nr 300302W w miejscowości Starczewo Wielkie – Kowale.

s t w i e r d z a m
brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

U Z A S A D N I E N I E

Wnioskiem z dnia 17 lutego 2025r., Inwestor wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na „**Budowie drogi gminnej nr 300302W w miejscowości Starczewo Wielkie – Kowale**”.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

Teren planowanego przedsięwzięcia nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

W dniu 18 lutego 2025r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne. O przeprowadzeniu procedury administracyjnej zawiadomiono strony postępowania oraz Sołtysa sołectwa Starczewo Wielkie i Kowale gm. Baboszewo. Zawiadomienie wywieszono również na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Dzierżążni oraz zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Dzierżążnia www.ugdzierzaznia.bip.org.pl

Wójt Gminy Dzierżążnia wydając 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, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego. W związku z powyższym na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 oraz 4 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 2024 r., poz. 1112), Wójt Gminy Dzierżążnia pismem z dnia 18 lutego 2025r., wystąpił do tych organów o udzielenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby- o wyrażenie opinii dotyczącej zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Wyżej wymienione organy przedstawiły następujące opinie:

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płońsku ul. H. Sienkiewicza 7A, 09-100 Płońsk, w opinii sanitarnej z dnia 26 lutego 2025r. (data wpływu 03.03.2025r.), znak: NSHP.9027.2.8.2025, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi gminnej nr 300302W w miejscowości Starczewo Wielkie - Kowale z następującymi zastrzeżeniami:

- Uwzględniając otoczenie przedsięwzięcia, prace budowlane generujące hałas, prowadzone w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznie, należy wykonywać w porze dziennej (tj. w godz. 6.00 - 22.00)
- Zaplecze budowy: zorganizować możliwie najdalej 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.

Po zapoznaniu się z kompletem dokumentów o której mowa w art. 64 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024r. poz. 1112 ze zm.) stwierdził co następuje:

Planowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest czynnością fakultatywną.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje swoim zakresem budowę drogi w miejscowości Starczewo Wielkie na terenie gminy Dzierżążnia. Rozpatrywany odcinek drogi ma długość około 1,74 km.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach o numerach ewid. 72, 30/1, 58/1, 29/1, 30/2, 29/2, 126, 28, 27/2, 26/2, 25/2, 24/2, 23/2, 22, 19, 18, 17, 11, 10, 9, 85, 7, 6, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 133, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 68, 58/2, jednostka ewidencyjna: 142005_2 Dzierżążnia, obręb 0027 Starczewo Wielkie.

Otoczenie planowanej inwestycji stanowią grunty orne oraz grunty rolne zabudowane. Najbliższy budynek mieszkalny zlokalizowany jest w odległości 7,00 m od planowanego przedsięwzięcia.

Działki objęte obszarem opracowania zgodnie z informacją, od Wójta Gminy Dzierżążnia zgodnie z załącznikiem do wniosku znak: PFŚ.6220.1.2025 z dnia 17.02.2025r., nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Dzierżążnia.

Planowana inwestycja polegać będzie na wykonaniu podbudowy, nawierzchni jezdni, wykonaniu zjazdów oraz poboczy. Realizacja inwestycji obejmuje wykonanie urządzeń wodnych, które wraz z zastosowaniem odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych będą stanowić system odwodnienia pasa drogowego. Spadki podłużne i poprzeczne drogi umożliwiają odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających w postaci drenażu francuskiego oraz rowów przydrożnych. Z uwagi na ukształtowanie terenu dopuszcza się zastosowanie dodatkowych rozwiązań w postaci wpustów, przykanalików, studni czy ścieków betonowych w celu usprawnienia systemu odwadniającego.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją zaprojektowano budowę drogi poprzez wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej o szerokości 4,00 – 5,00 m, wykonaniu obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m. W ramach realizacji inwestycji projektuje się także wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego, a także poboczy z kruszywa łamanego.

Projektowana niweleta zostanie dostosowana do istniejących bram wjazdowych na posesje bezpośrednio przylegających do pasa drogowego. Nawierzchnia zostanie tak wyprofilowana, aby wody deszczowe nie spływały na posesje sąsiadujące. Zastosowanie równej nawierzchni asfaltowej przyczyni się do redukcji hałasu.

Parametry techniczne istniejącej drogi:

- przekrój klasy drogi gminnej – D,
- szerokość istniejącej nawierzchni jezdni 3,00 – 3,50 m,
- nawierzchnia jezdni gruntowa.

Mając powyższe na uwadze klasę trasy przyjęto do dalszego opracowania następujące parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna drogi – D,
- szerokość nawierzchni jezdni 4,00 – 5,00 m,
- szerokość pobocza 0,75 m,
- obciążenie nawierzchni 115 kN.

Projektowana inwestycja będzie wymagała zaopatrzenia w wodę tylko w trakcie budowy. Źródłem zaopatrzenia w wodę dla celów socjalno-bytowych oraz budowlanych będzie dowóz wody beczkowozami w miejsce lokalizacji robót. Projektowana inwestycja wymaga

zaopatrzenia w wodę tylko na etapie realizacji tzn. podczas wykonywania robót budowlanych tj. roboty ziemne, roboty nawierzchniowe.

Jako źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego wskazano ruch komunikacyjny. W fazie eksploatacji będzie wiązało się głównie z emisją spalin z poruszających się drogą pojazdów a co za tym idzie emisją CO₂ do atmosfery oraz emisją pyłów podczas przemieszczania mas ziemnych.

Na etapie eksploatacji przewiduje się regularną emisję substancji pyłowo-gazowych do powietrza powstających na skutek spalania paliwa w silnikach pojazdów.

Źródłem emisji hałasu z przedmiotowej inwestycji będzie również ruch komunikacyjny. 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 2007r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. 2014, poz. 112).

Na etapie budowy będzie występowała praca typowych urządzeń budowlanych tj.: koparki, spycharki, dźwigi itp. oraz ruch pojazdów ciężkich dowożących materiały konstrukcyjne, wywożących materiały rozbiórkowe, itp. – to źródła hałasu zewnętrznego o znacznych poziomach mocy akustycznej. Niemniej prowadzone prace, a tym samym uciążliwość hałasu będzie okresowa i krótkotrwała.

Prognozowanie wartości hałasu drogowego na etapie eksploatacji będą obejmowały następujące czynniki mające wpływ na rozprzestrzenianie się hałasu tj.:

- równoważny poziom mocy akustycznej dla źródła liniowego,
- pochłanianie dźwięku przez grunt w zależności od rodzaju gruntu i jego położenia w stosunku do drogi,
- średnią temperaturę i wilgotność powietrza,
- natężenie ruchu i jego struktura.

Z dostępnych danych wynika, że standard jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego, wyrażony równoważnym poziomem dźwięku – 60 dB dla pory dziennej i 50 db dla pory nocnej, powinien zostać nieprzekraczalny.

W fazie budowy inwestycji prognozuje się generowanie odpadów. Głównym źródłem będzie budowa nawierzchni i roboty ziemne. Wytworzone odpady zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (Dz. U. 2023.1587 z późn. zm.) – będą podlegać selektywnemu magazynowaniu w oznakowanych i zamkniętych pojemnikach planowanych do usytuowania w wydzielonym miejscu. Po czym nastąpi ich przekazywanie do odzysku lub unieszkodliwiania wyłącznie specjalistycznym firmom posiadającym stosowane zezwolenia, tak aby minimalizować ich negatywny wpływ na środowisko.

Autor opracowania KIP zapewnia, że wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

Rozwiązania chroniące środowisko głównie na tereny zamieszkałe podczas eksploatacji w zakresach – powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny – nie prognozują wystąpienia

znaczących oddziaływań powodujących konieczność stosowania technicznych rozwiązań chroniących środowisko z uwagi na brak znaczącego wzrostu ruchu kołowego dla budowanej drogi.

Inwestycja ma na celu polepszenie bezpieczeństwa użytkowania drogi, poprawę jakości życia społeczności zamieszkującej okolice oraz polepszenie dostępności ekonomicznej i komunikacyjnej terenu, poprzez skrócenie czasu i zapewnienie właściwych warunków podróży przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska.

Z informacji przedstawionych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wynika, że omawiane przedsięwzięcie nie będzie stanowiło nadmiernej uciążliwości. Zarówno zakres prac jak i technologia są typowe i nie wnoszą zagrożeń do środowiska przebywania ludzi jak również nie będą mieć negatywnego wpływu na życie i zdrowie ludzi zarówno podczas budowy jak i eksploatacji. W trakcie prowadzenia robót budowlanych Inwestor zapewni bezpieczeństwo ludzi i mienia oraz zadba o to, aby prowadzone roboty stwarzały jak najmniejszą uciążliwość powodowaną pracą urządzeń (hałas, zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby) dla zdrowia i środowiska. Prace budowlane i montażowe będą realizowane w porze dziennej z przestrzeganiem reżimów technologicznych i przepisów bhp.

Biorąc powyższe pod uwagę, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płońsku postanowił jak w sentencji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. H. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa po rozpatrzeniu wniosku Wójta Gminy Dzierżążnia z dnia 18 lutego 2025r., w wydanej opinii z dnia 17 marca 2025r., znak: W00Ś-I.4220.206.2025.KT.2 nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Wskazał jednak na konieczność określenia w decyzji lub wymagań określonych w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy ooś, tj.:

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 oraz ingerujące w pokrycie glebowe (pobocza) a także zajęciem terenu (zdjęcie roślinności i odhumusowanie) należy wykonać optymalnie poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia z uwagi na lęgi ptaków. Dopuszcza się prowadzenie w/w 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.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi gminnej nr 300302W w miejscowości Starczewo Wielkie – Kowale. Rozpatrywany odcinek drogi ma długość ok. 1,74 km. W ramach inwestycji zaprojektowano budowę drogi poprzez wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej o szerokości 4,00 - 5,00 m, wykonaniu obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m. W ramach realizacji inwestycji projektuje się także wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego, a także poboczy z kruszywa łamanego. Planowana inwestycja obejmuje również wykonanie urządzeń wodnych, które wraz z zastosowaniem odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych będą stanowić system odwodnienia pasa drogowego. Spadki podłużne i poprzeczne drogi umożliwią odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających w postaci drenażu francuskiego oraz rowów przydrożnych.

Przedsięwzięcie znajdować się będzie poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, z późn. zm.).

Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest specjalnej ochrony siedlisk Raciąż PLH140059 oddalony o ok. 15,1 km w kierunku północnym od terenu przedsięwzięcia.

Zgodnie z danymi przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia (zwanej dalej „KIP”) inwestycja zlokalizowana jest na działkach o nr ew.: 72, 30/1, 58/1, 29/1, 30/2, 29/2, 126, 28, 27/2, 26/2, 25/2, 24/2, 23/2, 22, 19, 18, 17, 11, 10, 9, 85, 7, 6, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 133, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 68, 58/2, obręb: 0027 Starczewo Wielkie, gmina Dzierżążnia.

Sąsiedztwo inwestycji stanowią grunty orne oraz grunty rolne zabudowane. Najbliższy budynek mieszkalny zlokalizowany jest w odległości 7,00 m od planowanego przedsięwzięcia.

Na przedmiotowym odcinku przewiduje się wycinkę pojedynczych drzew i krzewów.

W granicach planowanego przedsięwzięcia występuje ciek wodny o nazwie Dopływ spod Błonina. Realizacja inwestycji ogranicza się wyłącznie do wykonania robót przygotowawczych oraz nawierzchniowych, w tym do usunięcia ziemi urodzajnej, wykonania podbudowy i nawierzchni jezdni oraz poboczy i zjazdów. W miejscu występowania cieku wodnego przewiduje się likwidację istniejącego przepustu pod

koroną drogi oraz wykonanie nowego przepustu. Planuje się wykonanie prac jedynie na szerokości korony drogi oraz dostosowanie rzędnych nowego przepustu do istniejących rzędnych dna cieku wodnego.

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 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 Regionalnego Dyrektora, 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.

Jednocześnie, w myśl art. 64 ust. 3a ustawy ooś, w sentencji niniejszego postanowienia wskazano na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków (lub wymagań) w zakresie ochrony przyrody.

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.

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.

Zabezpieczenie drzew przed uszkodzeniem pozwoli na zachowanie planowanych do pozostawienia drzew rosnących w pasie drogowym w dobrej kondycji zdrowotnej.

Uprzątnięcie terenu i zastosowanie nasadzeń zastępczych 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 (t.j. 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.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, wyrażam opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przedstawiając swoją opinię, organ przeanalizował wszystkie aspekty z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, jednakże ze względu na charakterystykę przedsięwzięcia ograniczył się do wykazania w opinii tych elementów, które mają faktyczne znaczenie dla przedsięwzięcia.

Niniejsza opinia nie zwalnia Inwestora/Wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, ul. Zarzecze 13B, 03-194 Warszawa pismem znak: W.RZŚ.4901.20.2025.GD , z dnia 28 lutego 2025r., przekazał pismo Wójta Gminy Dzierżążnia z dnia 18 lutego 2025r., Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Ciechanowie, ul. Powstańców Warszawskich 11, 06-400 Ciechanów.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechnowie, ul. Powstańców Warszawskich 11, 06-400 Ciechanów, nawiązując do wystąpienia Wójta Gminy Dzierżążnia z dnia 18 lutego 2025., wydał opinię znak: WC.ZZŚ.4901.43.2025.AC z dnia 24 marca 2025r., uznał, że nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wskazał jednak 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 oraz nałożenia obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, z uwzględnieniem następujących elementów:

- 1) W trakcie realizacji inwestycji stosować technicznie sprawne pojazdy i maszyny budowlane, na bieżąco kontrolowane pod względem ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.
- 2) Zaplecze budowy, w tym 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.
- 3) 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.

- 4) 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.
- 5) Teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników do gromadzenia odpadów.
- 6) 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 unieszkodliwienia.
- 7) 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 unieszkodliwienia; miejsca gromadzenia ww. odpadów odpowiednio oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 8) 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.
- 9) 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.
- 10) Wody opadowe/roztopowe z pasa drogowego odprowadzać zgodnie z uzyskaną w tym zakresie zgodą wodnoprawną; zapewnić stałą konserwację urządzeń odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń.
- 11) Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego.
- 12) Podczas realizacji inwestycji wodę do celów socjalno-bytowych pracowników oraz do realizacji robót drogowych na teren inwestycji dostarczać przy pomocy beczkowozów
- 13) Ścieki socjalno - bytowe powstające podczas realizacji inwestycji odprowadzać do przenośnych toalet, opróżnianych po napełnieniu przez specjalistyczną firmę i wywożonych do oczyszczalni ścieków.
- 14) Gospodarkę odpadami na etapie eksploatacji inwestycji prowadzić zgodnie z przepisami prawa w tym zakresie.
- 15) Przebudowę przepustu nad ciekiem pn. „Dopływ spod Błonina” wykonać zgodnie z uzyskanym w tym zakresie pozwoleniem wodnoprawnym; podczas wykonywania ww. prac nie naruszyć stabilności dna i skarp cieku.
- 16) Dla osiągnięcia pełnej minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i zdrowie ludzi, zastosować pozostałe rozwiązania technologiczne, techniczne i organizacyjne,

opisane w KIP.

Zgodnie z zaświadczeniem Wójta Gminy Dzierżążnia z dnia 17 lutego 2025 r., znak: PFŚ.6220.1.2025 przedmiotowe działki nie leżą na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na wykonaniu podbudowy, nawierzchni jezdni, wykonaniu zjazdów oraz poboczy. Realizacja inwestycji obejmuje wykonanie urządzeń wodnych, które wraz z zastosowaniem odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych będą stanowić system odwodnienia pasa drogowego.

Otoczenie planowanej inwestycji stanowią grunty orne oraz grunty rolne zabudowane. Najbliższy budynek mieszkalny zlokalizowany jest w odległości 7,00 m od planowanego przedsięwzięcia.

Obecnie na odcinku przedmiotowej drogi istnieje jezdnia o nawierzchni gruntowej. Szerokość istniejącej jezdni 3,00 – 3,50 m. Zachowany zostanie dotychczasowy sposób odwodnienia drogi za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Spadek poprzeczny daszkowy i jednostronny 2% umożliwi odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających w postaci drenażu francuskiego oraz rowów przydrożnych. Powierzchnia zlewni również nie ulega zmianie.

Budowa nowej drogi będzie polegać na wykonaniu jezdni o nawierzchni asfaltowej o szerokości 4,00

- 5,00 m, wykonaniu obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m. W ramach realizacji inwestycji projektuje się także wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego, a także poboczy z kruszywa łamanego. Rozpatrywany odcinek drogi ma długość około 1,74 km.

W granicach planowanego przedsięwzięcia występuje ciek wodny o nazwie Dopływ spod Błonina. W miejscu występowania cieku wodnego przewiduje się likwidację istniejącego przepustu pod koroną drogi oraz wykonanie nowego przepustu.

Projektowana niweleta zostanie dostosowana do istniejących bram wjazdowych na posesje bezpośrednio przylegających do pasa drogowego. Nawierzchnia zostanie tak wyprofilowana, aby wody deszczowe nie spływały na posesje sąsiadujące.

Po analizie dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

Zdaniem tut. organu przedstawione uwarunkowania wskazane w pkt II ppkt 1 – 16 oraz niżej wymienione działania, które inwestor przewidział do zastosowania w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przyczynią się do ochrony środowiska gruntowo-wodnego.

Wykonawca robót budowlanych winien odpowiednio zorganizować plac budowy oraz zaplecze budowy w sposób minimalizujący zanieczyszczenie środowiska. Dokładna lokalizacja zaplecza budowy nie jest jeszcze znana. Zaplecze budowy, w tym parking dla maszyn i środków transportu, będą zorganizowane na szczelnym, utwardzonym podłożu,

zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego.

Prace ziemne w zakresie wymiany gruntu ograniczone będą do minimum. Nadmiar ziemi z wykopów będzie wykorzystany gospodarczo w miejscach położonych blisko terenu budowy, i do wykorzystania w celu rekultywacji terenów przekształconych w trakcie prac ziemno-budowlanych oraz do kształtowania przydrogowych terenów zieleni.

Podczas realizacji inwestycji prace ziemne prowadzone będą bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzone będą bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Woda z ewentualnego odwodnienia zostanie zagospodarowana zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody w gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia wód.

W trakcie realizacji prac stosowane będą technicznie sprawne pojazdy i maszyny budowlane by nie dopuścić do niekontrolowanych wycieków materiałów napędowych do gruntu. W trakcie prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na właściwą eksploatację sprzętu budowlanego.

Zorganizowane zostaną stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego o takich zabezpieczeniach i organizacji, które zapewnią nieprzedostawanie się produktów ropopochodnych do gruntu i wód. W związku z uszczelnieniem dystrybutorów i wlewów oraz bliskim usytuowaniem pojazdu tankującego w stosunku do dystrybutora ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego jest niewielkie.

Przewiduje się, że na etapie realizacji inwestycji będą wykorzystane:

- Olej napędowy do silników - 153,15 kg
- Asfalt drogowy - stały D 160/220-luzem - 4339,9 kg
- Kruszywo łamane 0-31,5 mm niesortowane - 73,92 t
- Kruszywo mineralne n/sort.(tłuczeń, kłince) - 138,51 t
- Miał kamienny - 3,33 t
- Piasek - 448,31 m³
- Pospółka uziarnienie 0-31,5 mm - 1121,17 m³
- Pospółka uziarnienie 0-63 mm - 1064,46 m³
- Miesz. miner-asfalt. do war. wiąż. AC 16 W -427,40 t
- Miesz. miner-asfalt. do war. ścier. AC 11 S - 422,43 t
- Krawężniki iglaste kl. II - 2,92 m³
- Woda - 729,57 m³
- Słupki drewniane iglaste śred. 70 mm - 0,08 m³

Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne będą magazynowane selektywnie w wyznaczonym miejscu placu budowy, w zamkniętych i szczelnych pojemnikach lub kontenerach, w sposób zabezpieczający przed pyleniem, rozwiewaniem odpadów oraz zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego. Odpady zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Odpady takie jak niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne zostaną przewiezione do pobliskiej sortowni posiadającej zezwolenie na ich odbiór. Urobek zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi, odpady z czyszczenia ulic i placów zostaną wykorzystane przy

pracach rekultywacyjnych okolicznego składowiska odpadów zgodnie z obowiązującym na terenie Gminy systemem gospodarowania odpadów.

Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne będą magazynowane w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach, odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w miejscu wyznaczonym, ogrodzonym, o utwardzonym podłożu, zadaszonym lub zabezpieczonym przed działaniem warunków atmosferycznych. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych będą oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Odpady niebezpieczne zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Projektowana inwestycja wymaga zaopatrzenia w wodę tylko w trakcie budowy. Źródłem zaopatrzenia w wodę dla celów socjalno-bytowych oraz budowlanych będzie dowóz wody beczkowozami w miejsce lokalizacji robót.

Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych zainstalować na zapleczach i placach budowy przenośne sanitariaty. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych należy okresowo po napełnieniu opróżniać przez specjalistyczną firmę.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarach jednolitych części wód powierzchniowych o kodach RW2000102687289 (Dobrzyca) oraz RW2000102687679 (Płonka do Żurawianki). Są to naturalne części wód.

JCWP Dobrzyca to naturalna część wód, dla której ogólny stan wód nie został oceniony, 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: MIR, EFI+PL/ IBI_PL, MMI. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w kolumnie pn. „Warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r. (lub roku 2039 - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE)”) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia)

i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

JCWP Płonka do Żurawianki to naturalna część wód, dla której ogólny stan wód został oceniony 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. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w kolumnie pn. „Warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r. (lub roku 2039 - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE)”) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych

(w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Ponadto dla przedmiotowej JCWP wyznaczono odstępstwo z art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

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 niezagrażone.

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 planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży, obszarami morskimi i obszarami góorskimi oraz znajduje się poza terenami leśnymi.

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

Przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach łęgowych oraz przy ujściu rzek.

Planowana inwestycja nie obejmuje działań na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, wynikającym z map zagrożenia powodziowego udostępnionych do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury w dniu 7 września 2022 r.

Na podstawie informacji zawartych w KIP można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i w fazie eksploatacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Mając powyższe na uwadze uznano za zasadne odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

POUCZENIE:

Na podstawie art. 73 ust. 3 ustawy o ośrodkach dla osób niepełnosprawnych 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. 1- złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego Ciechanowie ul. Rzeczkowska 6, 06-400 Ciechanów, które należy wnieść za pośrednictwem Wójta Gminy Dzierżążnia w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona (każda ze stron) może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej (Wójta Gminy Dzierżążnia), który wydał decyzję.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej (Wójtowi Gminy Dzierżążnia) oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a Kpa).

ZAŁĄCZNIKI:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Inwestor
2. Strony postępowania
3. Sołtys wsi Starczewo Wielkie
4. Sołtys wsi Kowale

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płońsku
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie

Wójt

mgr inż. Adam Nabecki

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Przedmiotem niniejszego opracowania jest charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na „**Budowie drogi gminnej nr 300302W w miejscowości Starczewo Wielkie – Kowale**”.

1. Rodzaj, skala i cechy przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na realizacji inwestycji pn.: „Budowa drogi gminnej nr 300302W w miejscowości Starczewo Wielkie - Kowale”. Planowana do budowy droga znajduje się w miejscowości Starczewo Wielkie na terenie gminy Dzierżążnia.

Rozpatrywany odcinek drogi ma długość około 1,74 km.

Planowana inwestycja polegać będzie na wykonaniu podbudowy, nawierzchni jezdni, wykonaniu zjazdów oraz poboczy. Realizacja inwestycji obejmuje wykonanie urządzeń wodnych, które wraz z zastosowaniem odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych będą stanowić system odwodnienia pasa drogowego. Spadki podłużne i poprzeczne drogi umożliwią odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających w postaci drenażu francuskiego oraz rowów przydrożnych. Z uwagi na ukształtowanie terenu dopuszcza się zastosowanie dodatkowych rozwiązań w postaci wpustów, przykanalików, studni czy ścieków betonowych w celu usprawnienia systemu odwadniającego

Otoczenie planowanej inwestycji stanowią grunty orne oraz grunty rolne zabudowane.

Najbliższy budynek mieszkalny zlokalizowany jest w odległości 7,00 m od planowanego przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach:

Jednostka ewidencyjna: 142005_2 Dzierżążnia

Obręb: 0027 Starczewo Wielkie

Działki ewidencyjne: 72, 30/1, 58/1, 29/1, 30/2, 29/2, 126, 28, 27/2, 26/2, 25/2, 24/2, 23/2, 22, 19, 18, 17, 11, 10, 9, 85, 7, 6, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 133, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 68, 58/2,

Obecnie na odcinku przedmiotowej drogi istnieje jezdnia o nawierzchni gruntowej.

Szerokość istniejącej jezdni 3,00 – 3,50 m. Odwodnienie odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległe tereny zielone.

Zaprojektowano budowę drogi poprzez wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej o szerokości 4,00 - 5,00 m, wykonaniu obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m. W ramach realizacji inwestycji projektuje się także wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego, a także poboczy z kruszywa łamanego.

2. Rodzaj zastosowanych technologii

Przedsięwzięcie składać się będzie z następujących prac:

- *Roboty przygotowawcze i ziemne* – polegające na wytyczeniu drogi w terenie, robotach rozbiórkowych, robotach ziemnych związanych z usunięciem ziemi urodzajnej i wykonaniem wykopu pod poszerzenie jezdni, a także pracach związanych z wycinką drzew i krzewów

- **Zapewnienie odwodnienia** – zachowany zostanie dotychczasowy sposób odwodnienia drogi za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Spadek poprzeczny daszkowy i jednostronny 2% umożliwi odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających w postaci rowów przydrożnych oraz drenaży francuskich. Z uwagi na ukształtowanie terenu dopuszcza się zastosowanie dodatkowych rozwiązań w postaci wpustów, przykanalików, studni czy ścieków betonowych w celu usprawnienia systemu odwadniającego
- **Roboty nawierzchniowe** polegające na wykonaniu jezdni o nawierzchni asfaltowej oraz poboczy z kruszywa łamanego i zjazdów o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego.
- **Wykonanie stałej organizacji ruchu** – obejmującej oznakowanie pionowe.

Parametry techniczne istniejącej drogi gminnej:

- przekrój klasy drogi gminnej – D
- szerokość istniejącej nawierzchni jezdni 3,00 – 3,50 m
- nawierzchnia jezdni gruntowa Mając na uwadze klasę trasy przyjęto do dalszego opracowania następujące parametry

techniczne drogi:

- klasa techniczna drogi – D
- szerokość nawierzchni jezdni 4,00 – 5,00 m
- szerokość pobocza 0,75 m
- obciążenie nawierzchni 115 kN

Parametry techniczne oraz konstrukcja nawierzchni zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. (Dz.U. 2022 poz. 1518) w sprawie warunków przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

3. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym 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 oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek.

b) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych.

c) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

W związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardów jakości środowiska w stosunku do stanu istniejącego.

d) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne:

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne.

Realizacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie środowiska, pozostanie również bez wpływu na kryterium wykorzystania przylegających terenów. Projektowana inwestycja nie zmienia sposobu zagospodarowania terenu.

Położenie przedsięwzięcia względem zlewni i jednolitych części wód oraz zidentyfikowanie celów środowiskowych dla wód, na które przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży na obszarze *Regionu Wodnego Środkowej Wisły*, który należy do *Dorzecza Wisły*. Dla obszaru Dorzecza Wisły opracowano Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911.

Jest to obszar jednolitej części wód podziemnych (JCWPd:49) oznaczony europejskim kodem PLGW200049 zaliczonym dla Regionu Wodnego Środkowej Wisły, administrowanym przez RZGW w Warszawie.

• Kod JCWPd: PLGW200049

- Powierzchnia JCWPd: 5353,97 km²
- Obszar dorzecza: dorzecze Wisły
- Region wodny: Środkowej Wisły
- RZGW w Warszawie
- Czy jest monitorowana?: tak
- Stan chemiczny: dobry
- Stan ilościowy: dobry
- Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: niezagrożona

W powyższym planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (dz. U. z 2019r poz. 2148 z późn. zm.) stan ilościowy i jakościowy, JCWPd49 oceniono jako *dobry*. Ogólny stan JCWPd oceniono jako *dobry*.

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych *niezagrożona*.

Zgodnie z ustawą Prawo wodne i Ramową Dyrektywą Wodną celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest:

- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasileniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Według danych IIaPGW inwestycja zlokalizowana jest na obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskim kodem RW2000102687679 o nazwie Płonka do Żurawianki

Lokalizacja RW2000102687679:

- Region wodny: Środkowej Wisły
- Obszar dorzecza: Kod 2000 nazwa: obszar dorzecza Wisły
- RZGW w Warszawie
- Obecny status: naturalna część wód
- Czy jest monitorowana?: tak
- Stan ekologiczny: umiarkowany stan ekologiczny
- Stan chemiczny: brak danych
- Stan ogólny: zły stan wód

• Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: zagrożona

Rozwiązania techniczno-technologiczne, które będą ujęte w projekcie budowlanym sprawią, że wykonanie i eksploatacja planowanej inwestycji wykluczają ryzyko dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych (PLGW200049) i powierzchniowych (PLRW2000102687679 o nazwie Płonka do Żurawianki), wobec tego nie wpłyną na pogorszenie ich stanu chemicznego.

Nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 81 ust. 3 ustawy z dnia 3 października

2008r o udostępnianiu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2022 r poz. 1029 z późn. zm.).

Warunki gruntowo-wodne

Na terenie przedmiotowego odcinka w profilach jak przedstawiają karty otworów badawczych poza wierzchnią warstwą nasypu niekontrolowanego, nawiercono piaski drobne i pylaste. Na przedmiotowym terenie w profilach nie nawiercono wody gruntowej, jednak jej nieuniknione pojawienie się spowoduje rozluźnienie stropowych warstw ww. piasków pylastych.

Należy mieć na uwadze, iż na badanym obszarze panują warunki sprzyjające utrzymywaniu się wody opadowej na stropie gruntów spoistych (które wg. Map SMGP powinny znajdować się poniżej) oraz, że w innych porach roku mogą pojawić się wody gruntowe. Według Mapy Hydrogeologicznej Polski w pobliżu terenu badań hydroizohipsa głównego użytkowego poziomu wodonośnego przebiega na rzędnej ok. 120 m n. p. m.

Ustalono, że inwestycja należy do **pierwszej kategorii geotechnicznej**, która obejmuje niewielkie obiekty budowlane o prostych schematach obliczeniowych, w prostych warunkach gruntowych, dla których wystarcza jakościowe określenie właściwości gruntów, tak jak: 1- lub 2 kondygnacyjne budynki mieszkalne i gospodarcze, ściany oporowe i rozparcia wykopów, jeżeli różnica poziomów nie przekracza 2,0 m, wykopy do głębokości 1,2 m i nasypy do wysokości 3,0 m, wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

Opracowanie geotechnicznych warunków posadowienia nie wymaga posiadania przez sporządzającego potwierdzonych kwalifikacji zawodowych, za bezpieczeństwo budowlane posadowionej w określonych warunkach geotechnicznych odpowiada natomiast projektant konstruktor.

Zaprojektowano wzmocnienie gruntów pod projektowanym odcinkiem drogi i przygotowanie zgodnie z obowiązującymi normami w celu doprowadzenia podłoża do kategorii G1.

Planowana inwestycja nie wpłynie w negatywny sposób na naturalne środowisko i nie pogorszy obecnego stanu. W wyniku realizacji inwestycji nie nastąpią zmiany stanu wody na gruncie, a zwłaszcza w kierunku odpływu, znajdującej się na gruncie wody opadowej w odniesieniu do art. 234 ustawy z dnia 20 lipca 2017r Prawo Wodne (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2625).

POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI ORAZ INFORMACJA

O DOTYCHCZASOWYM SPOSOBIE ZAGOSPODAROWANIA I POKRYCIE SZATĄ ROŚLINNĄ

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach: 72, 30/1, 58/1, 29/1, 30/2, 29/2, 126, 28, 27/2, 26/2, 25/2, 24/2, 23/2, 22, 19, 18, 17, 11, 10, 9, 85, 7, 6, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 133, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 68, 58/2,

Zaprojektowano budowę drogi poprzez wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej o szerokości 4,00 – 5,00 m, wykonaniu obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m. W ramach realizacji inwestycji projektuje się także wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego, a także poboczy z kruszywa łamanego.

RODZAJ TECHNOLOGII

Planuje się wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej oraz poboczy z kruszywa łamanego i zjazdów asfaltowych oraz z kruszywa łamanego.

WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Wariant „0” – w przypadku nie podejmowania działań związanych z budową drogi.

Nie podjęcie działań związanych z budową drogi wiąże się z dalszym niszczeniem nawierzchni wymagającej naprawy, co może spowodować uszkodzenie pojazdu, zwiększenie ilości spalin pojazdów poruszających się po w/w drodze. Nawierzchnia niewyprofilowana utrudnia odpływ wód deszczowych, powodując liczne zastoiny wodne.

Wariant „1” – w przypadku podjęcia działań związanych z budową drogi w zakresie wykonania jezdni o nawierzchni asfaltowej oraz poboczy z kruszywa łamanego i zjazdów asfaltowych oraz z kruszywa łamanego.

Podjęcie działań związanych z budową drogi wiąże się z wykonaniem jezdni, o nawierzchni asfaltowej oraz poboczy z kruszywa łamanego i zjazdów asfaltowych oraz z kruszywa łamanego.

Wszystkie te działania spowodują zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych, redukcję hałasu, obniżenie ilości spalin pojazdów poruszających się po w/w drodze oraz sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni.

Wariant „1” jest zdecydowanie korzystniejszy dla środowiska, niż wariant „0”, ponieważ prowadzi do redukcji hałasu oraz może przyczynić się do redukcji ilości spalin samochodowych w stosunku do wariantu „0”. Wariant „1” przewiduje również zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, czego wariant „0” w ogóle nie posiada.

Inwestycja nie posiada wariantu alternatywnego dla wariantu „1”.

PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW PALIW ORAZ ENERGII

Projektowana inwestycja wymaga zaopatrzenia w wodę tylko w trakcie budowy. Źródłem zaopatrzenia w wodę dla celów socjalno-bytowych oraz budowlanych będzie dowóz wody beczkowozami w miejsce lokalizacji robót. Projektowana inwestycja wymaga zaopatrzenia w wodę tylko na etapie realizacji tzn. podczas wykonywania robót budowlanych tj. roboty ziemne, roboty nawierzchniowe.

Wykorzystanie innych surowców, materiałów i energii nastąpi jedynie w momencie realizacji inwestycji.

ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Projektowana niweleta zostanie dostosowana do istniejących bram wjazdowych na posesje bezpośrednio przylegających do pasa drogowego. Nawierzchnia zostanie tak wyprofilowana, aby wody deszczowe nie spływały na posesje sąsiadujące. Zastosowanie równej nawierzchni asfaltowej przyczyni się do redukcji hałasu.

Inwestycja poprawi płynność ruchu pojazdów, przez co nastąpi ograniczenie emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, a także zmniejszy się zanieczyszczenie wód opadowych, spływających z powierzchni drogi. Projektowana inwestycja powinna również poprawić jakość powietrza atmosferycznego w stosunku do stanu istniejącego, z uwagi na większą prędkość pojazdów a tym samym obniżenie wskaźników emisji. Przy ocenianiu wpływu oddziaływania akustycznego ruchu drogowego należy brać pod uwagę przewidywany wzrost natężenia ruchu, ale również zmniejszenie jego uciążliwości spowodowanej poprawą nawierzchni drogi oraz stałej poprawy sprawności unowocześnianych silników samochodowych. Należy podkreślić, iż emisja hałasu z dróg w znacznie mniejszym stopniu zależy od zwiększenia natężenia ruchu niż od jakości nawierzchni. Przy pewnej wartości granicznej natężenia ruchu dominującą rolę w zakresie generowania hałasu zaczynają odgrywać zjawiska związane z tarciami i jakością nawierzchni a także charakterem ruchu (ruch ciągły, ruch ciągły pulsujący) Założenia

proponowane w projekcie wiążą się z dążeniem do utrzymania odpowiedniego bezpieczeństwa ruchu.

W zakresie ochrony środowiska wodno – gruntowego i ochrony wód podziemnych

Ewentualne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Dlatego ich prowadzenie powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego. Składowanie substancji mogących skażać górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Podczas realizacji inwestycji prace ziemne prowadzone będą bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzone będą bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Woda z ewentualnego odwodnienia zostanie zagospodarowana zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody w gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia wód. Zabezpieczeniem środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem podczas realizacji inwestycji w zakresie dotyczącym prac ziemnych wykonywanych w obrębie urządzeń wodnych, będą oczyszczalnie biologiczne w postaci rowów i powierzchni trawiastych z wykorzystaniem oczyszczających właściwości gruntu. Rowy jako powierzchnie infiltracyjno-trawiaste posiadają wystarczającą skuteczność redukcji zanieczyszczeń, zatem mogą być stosowane samodzielnie i nie wymagają współpracy z innymi urządzeniami oczyszczającymi. Na przedmiotowym terenie nie występują tereny zalewowe, nie ma zatem konieczności zabezpieczania środowiska gruntowo-wodnego w pobliżu terenów zalewowych. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne.

W granicach planowanego przedsięwzięcia występuje ciek wodny o nazwie Dopływ spod Błonina. Realizacja inwestycji ogranicza się wyłącznie do wykonania robót przygotowawczych oraz nawierzchniowych, w tym do usunięcia ziemi urodzajnej, wykonania podbudowy i nawierzchni jezdni oraz poboczy i zjazdów. W miejscu występowania cieku wodnego przewiduje się likwidację istniejącego przepustu pod koroną drogi oraz wykonanie nowego przepustu. Planuje się wykonanie prac jedynie na szerokości korony drogi oraz dostosowanie rzędnych nowego przepustu do istniejących rzędnych dna cieku wodnego. Ryzyko zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi na etapie realizacji inwestycji jest zatem znikome. Rozwiązania techniczno-technologiczne, które będą ujęte w projekcie budowlanym sprawią, że wykonanie i eksploatacja planowanej inwestycji wykluczają ryzyko dopływu zanieczyszczeń do istniejących cieków wodnych, wobec tego nie wpłyną na pogorszenie ich stanu.

Aby wyeliminować jakiegokolwiek niebezpieczeństwa podczas realizacji i eksploatacji inwestycji oraz w sytuacji awarii należy zwrócić uwagę, aby:

- ✓ wykonywanie jakichkolwiek wykopów odbywało się ze szczególną ostrożnością, a roboty ziemne ograniczyły się do bezwzględного minimum, aby uniemożliwić penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do wód gruntowych,
- ✓ praca i postoje sprzętu mechanicznego niezbędnego do realizacji przedsięwzięcia były prowadzone w taki sposób, aby wyeliminować możliwość zanieczyszczenia gruntu oraz wód gruntowych produktami ropopochodnymi,
- ✓ w przypadku awarii sprzętu, których skutkiem byłoby zanieczyszczenie gleby lub gruntu należy podjąć postępowanie zgodnie z ustawą o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie,

- ✓ sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych był sprawny /bez wycieków paliwa i olejów,
- ✓ użyte materiały nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- ✓ wprowadzić bezwzględny zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt,
- ✓ wszystkie prace budowlane prowadzić z należytą dbałością i maksymalną ostrożnością.

RODZAJE I PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

Po wykonaniu inwestycji nie przewiduje się zwiększenia wprowadzanych do środowiska substancji lub energii. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie korzystnie na środowisko poprzez zmniejszenie emisji spalin oraz zużycia elementów pojazdów, zmniejszy się również emisja hałasu oraz poprawi bezpieczeństwo podróży.

Spadki podłużne i porzeczne drogi umożliwią odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających.

W terenie zurbanizowanym, a szczególnie w okolicy skrzyżowań głównych dróg, natężenie ruchu jest największe i występuje kumulacja strumienia emisji oraz z reguły gorsze warunki jej rozpraszania, co często jest przyczyną powstawania lokalnych zagrożeń (długotrwała ekspozycja, smogi). Dużą rolę odgrywa tu przepustowość dróg i związana z tym płynność jazdy, a także lokalizacja dróg tranzytowych (czy w centrum, czy na obrzeżach osiedli).

Zanieczyszczenia komunikacyjne mają charakter fizyko-chemiczny i są to głównie:

- ❖ zanieczyszczenia gazowe jak tlenki azotu, tlenki węgla, węglowodory,
- ❖ zanieczyszczenia pyłowe - w pyłe drogowym występują duże koncentracje metali ciężkich jak ołów i kadm oraz azbestu pochodzącego z klocków hamulcowych, związki biogenne (azot, fosfor, węgiel w postaci sadzy), chlorki, związki organiczne i nieorganiczne określone zawartością węgla całkowitego oraz biochemicznym (BZT) i chemicznym (ChZT) zapotrzebowaniem tlenu, substancje ropopochodne, w tym węglowodory aromatyczne,
- ❖ hałas i drgania.

Wykonawca robót budowlanych winien odpowiednio zorganizować plac budowy oraz zaplecze budowy w sposób minimalizujący zanieczyszczenie środowiska. Powstające w trakcie prac budowlanych odpady komunalne winny być magazynowane w wyznaczonym przez Wykonawcę miejscu i przekazywane odbiorcom posiadającemu zezwolenie na ich odbiór – zgodnie z obowiązującym na terenie Gminy, systemem gospodarowania odpadów. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie na gruntach:

- utwardzonych o niskim poziomie wód gruntowych,
- oddalonych od cieków wodnych,
- położonych poza miejscami spływu wód opadowych.

Ustalenie lokalizacji zaplecza budowy na konkretnych działkach nie jest możliwe na obecnym etapie projektu. Lokalizacja zaplecza będzie zależna od Wykonawcy bądź Wykonawców, którzy zostaną wyłonieni dopiero po uzyskaniu pozwolenia na budowę. W szczególności od ilości i rodzaju sprzętu, jakim dysponować będzie Wykonawca. Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca winien uporządkować teren baz zaplecza i przekazać go Inwestorowi.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze. W obecnej fazie projektowania nie jest możliwe wykonanie prognozy ilości tych zanieczyszczeń. Źródła tych ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zaplecza budowy.

Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych należy zainstalować na zapleczach i placach budowy przenośne sanitariaty. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych należy okresowo po napełnieniu opróżniać przez specjalistyczną firmę. Ważne jest również dbanie o zabezpieczanie składowisk materiałów sypkich oraz nadzór nad stanem technicznym sprzętu. W trakcie prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na właściwą eksploatację sprzętu budowlanego. Powinny być zorganizowane stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego o takich zabezpieczeniach i organizacji, które zapewnią nie przedostawanie się produktów ropopochodnych do gruntu i wód. W związku z uszczelnieniem dystrybutorów i wlewów oraz bliskim usytuowaniem pojazdu tankującego w stosunku do dystrybutora ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego jest niewielkie. Dodatkowo maszyny i urządzenia do dystrybucji posiadają wymagane certyfikaty i zabezpieczenia przed przelaniem wlewanego paliwa. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska będzie mało prawdopodobne. Zaplecze budowy, w tym parking dla maszyn i środków transportu, będą zorganizowane na szczelnym, utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi.

Zanieczyszczenia powietrza

Na etapie budowy występuje emisja na skutek spalania paliwa w silnikach maszyn drogowych i emisja pyłów podczas przemieszczania mas ziemnych. Jest to jednak emisja krótkotrwała, w której występują znaczne wahania zanieczyszczeń w wyniku okresowego prowadzenia poszczególnych robót. Z uwagi na krótki czas prowadzenia prac w jednym miejscu i brak racjonalnych alternatywnych rozwiązań, analiza stężeń maksymalnych i średniorocznych jest bezzasadna. W celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza roboty należy prowadzić z użyciem nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu, pod nadzorem. Na etapie eksploatacji przewiduje się regularną emisję substancji pyłowo-gazowych do powietrza powstających na skutek spalania paliwa w silnikach pojazdów. Zanieczyszczenie powietrza od środków transportu ma charakter ograniczony do okolic dróg o znaczącym natężeniu ruchu. Jest to związane z tym, że źródło emisji zanieczyszczeń znajduje się na wysokości do metra od powierzchni ziemi, a także z unoszeniem pyłu drogowego spowodowanym ruchem pojazdów. Uciążliwości związane z obniżeniem jakości powietrza atmosferycznego wokół szlaków komunikacyjnych mają inny charakter na terenie osłoniętym (zabudowania, wzniesienia, lesistość), a inny na otwartych przestrzeniach. Równocześnie zależą od stałych parametrów pogody dla danego obszaru: kierunku wiatru, pułapu chmur, częstotliwości opadów atmosferycznych.

Hałas drogowy

Na etapie budowy wystąpi emisja hałasu z maszyn i pojazdów, która ma charakter przejściowy o nieznacznym oddziaływaniu na środowisko. Uciążliwości hałasowej nie da się wyeliminować w czasie realizacji inwestycji. Praca typowych budowlanych urządzeń jak: koparki, spycharki, dźwigi itp. oraz ruch pojazdów ciężkich dowożących materiały konstrukcyjne, wywożących materiały rozbiórkowe, itp. - to źródła hałasu zewnętrznego o znacznych poziomach mocy akustycznej.

Niemniej prowadzone prace, a tym samym uciążliwość hałasu będzie okresowa i krótkotrwała. Należy też wybierać jako wykonawców podmioty, które posiadają niezbędne maszyny i urządzenia o możliwie niskim poziomie mocy akustycznej, a przede wszystkim - sprzęt w dobrym stanie technicznym. Prace zaleca się prowadzić wyłącznie w porze dziennej. O poziomie hałasu komunikacyjnego, zarówno w miastach, jak i przy trasach

komunikacyjnych na terenach poza miejskich, decyduje bardzo wiele różnego rodzaju czynników, takich jak:

- ❖ natężenie ruchu pojazdów,
- ❖ procentowy udział pojazdów ciężarowych w strumieniu pojazdów,
- ❖ prędkość strumienia pojazdów,
- ❖ płynność ruchu pojazdów,
- ❖ położenie drogi oraz rodzaj nawierzchni,
- ❖ rodzaj i szerokość drogi,
- ❖ ukształtowanie terenu, przez który przebiega trasa komunikacyjna,
- ❖ rodzaj sąsiadującej z trasą zabudowy,
- ❖ odległość pierwszej linii zabudowy od skraju jezdni

Hałas drogowy z dostępnych danych przy elewacji budynku mieszkalnego większy niż 75 dB stwarza już krytyczne warunki akustyczne, których przez dłuższy czas nie jest w stanie tolerować żaden z mieszkańców tego budynku, bez ujemnego wpływu na jego zdrowie. Prognozowane wartości hałasu drogowego na etapie eksploatacji.

Czynniki mające wpływ na rozprzestrzenianie się hałasu tj:

- ❖ równoważny poziom mocy akustycznej dla źródła liniowego,
- ❖ pochłanianie dźwięku przez grunt w zależności od rodzaju gruntu i jego położenia w stosunku do drogi,
- ❖ średnia temperatura i wilgotność powietrza,
- ❖ natężenie ruchu i jego struktura.

Z dostępnych danych wynika, że standard jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego, wyrażony równoważnym poziomem dźwięku - 60dB dla pory dziennej i 50 dB dla pory nocnej, powinien zostać nieprzekraczalny.

Wody opadowe

Głównymi zanieczyszczeniami wód opadowych spływających z drogi są: zawiesiny ogólne, substancje ropopochodne i metale ciężkie. Odwodnienie powierzchniowe drogi wykonuje się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Prognozowane stężenia zanieczyszczeń w spływach deszczowych z projektowanej drogi są niższe od dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w spływach z dróg określonych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r poz. 1311 z późn. zm.), (100 mg/dm³ zawiesin ogólnych, 15 mg/dm³ węglowodorów ropopochodnych).

Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane z następujących powierzchni:

- nawierzchnia asfaltowa – F1= 7 860,0 m²,
- nawierzchnia z kruszywa łamanego – F2= 2 610,0 m²,

Spływ wód opadowych i roztopowych obliczono z poniższego wzoru:

$$Q = F \times q \times \Psi \text{ [l/s]}$$

gdzie:

F - powierzchnia zlewni w ha

q - natężenie deszczu – przyjęto q = 77 dm³/ha

Ψ- współczynnik spływu powierzchniowego; przyjęto:

Nawierzchnia asfaltowa Ψ= 0,9

Nawierzchnia z kruszywa łamanego Ψ= 0,2

$$Q = [(7,86 \times 0,9) + (2,61 \times 0,2)] \times 77$$

$Q = 584,90 \text{ l/s}$

Zachowany zostanie dotychczasowy sposób odwodnienia drogi za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Spadek poprzeczny daszkowy i jednostronny 2% umożliwi odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających. Powierzchnia zlewni również nie ulega zmianie.

Dopuszczalne maksymalne stężenia zanieczyszczeń w ściekach wprowadzanych do wód i do ziemi zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. *w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych* (Dz. U. z 2019 r poz. 1311 z późn. zm.).

Zgodnie z § 17 ust. 1 Rozporządzenia wody opadowe lub roztopowe, w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej z terenów dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Jednak zgodnie z § 17 ust. 2 Rozporządzenia wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1 mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Przedmiotowa droga jest drogą gminną, ze względu na występujące niskie natężenie ruchu, a także w związku z powyższym Rozporządzeniem nie zachodzi potrzeba oczyszczania wód opadowych i roztopowych przed wprowadzeniem ich do odbiornika.

Odpady

Główna masa odpadów powstanie na etapie budowy omawianego odcinka drogi.

Źródłem odpadów będą:

- ❖ budowa nawierzchni
- ❖ roboty ziemne.

Powstające odpady zaliczane będą, wg Załącznika „Katalog odpadów” do Rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020r. poz. 10) do Grupy 17 - Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W przypadku przedmiotowej inwestycji w jej skład wchodzić mogą: Odpady inne niż niebezpieczne

Oszacowanie ilości powstających odpadów w tej fazie opracowania jest trudne. Uzależnione jest to od wielu czynników niezależnie oddziałujących na siebie jak: rodzaj gruntu, pora roku i warunki w jakich będą prowadzone roboty.

Wszystkie powstające na etapie realizacji i eksploatacji odpady będą gromadzone w wyznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie odbierane z terenu inwestycji przez specjalistyczną firmę.

Odpady takie jak niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne zostaną przewiezione do pobliskiej sortowni posiadającej zezwolenie na ich odbiór. Urobek zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi, odpady z czyszczenia ulic i placów zostaną wykorzystane przy pracach rekultywacyjnych okolicznego składowiska odpadów zgodnie z obowiązującym na terenie Gminy systemem gospodarowania odpadów.

Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne będą magazynowane selektywnie w wyznaczonym miejscu placu budowy, w zamkniętych i szczelnych pojemnikach lub kontenerach, w sposób zabezpieczający przed pyleniem,

rozwiązywaniem odpadów oraz zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego. Odpady zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia. Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne będą magazynowane w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach, odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w miejscu wyznaczonym, ogrodzonym, o utwardzonym podłożu, zadaszonym lub zabezpieczonym przed działaniem warunków atmosferycznych. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych będą oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Odpady niebezpieczne zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia. Nie przewiduje się zwiększonego wpływu na środowisko wytwarzanych odpadów

Wpływ na świat roślinny i zwierzęcy

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

Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby

Przyjęte rozwiązania projektowe nie będą miały wpływu na powierzchnię ziemi oraz glebę.

Wpływ na złoża kopalin, warunki geologiczne, wody podziemne

Ze względu na charakter inwestycji nie wystąpią niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, poziom wód podziemnych ani stosunki gruntowo – wodne. Omawiana inwestycja nie znajduje się w obszarze zagrożonym ruchami masowymi ziemi.

INFORMACJA O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

Realizacja planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi gminnej, nie będzie miała transgranicznego oddziaływania na środowisko.

INFORMACJA O OBSZARACH PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŃNIA 2004 O OCHRONIE PRZYRODY ORAZ KORYTARZACH EKOLOGICZNYCH, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Droga gminna znajduje się w miejscowości Starczewo Wielkie na terenie gminy Dzierżążnia. Analizowany odcinek drogi nie przekracza kompleksów leśnych należących do Lasów Państwowych. Na przedmiotowym odcinku przewiduje się wycinkę pojedynczych drzew i krzewów. Z uwagi na charakter inwestycji jej skalę, zakres i przyjęte rozwiązania nie przewiduje się, aby planowane prace wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody. Na obszarze planowanego przedsięwzięcia nie występuje żaden obszar chronionego krajobrazu ani korytarz ekologiczny.

WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ

Przedmiotowa inwestycja nie jest drogą w transeuropejskiej sieci drogowej i nie wpływa na bezpieczeństwo dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.

**INFORMACJA O PRZEDSIĘWZIĘCIACH REALIZOWANYCH
I ZREALIZOWANYCH, 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**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach:

Jednostka ewidencyjna: 142005_2 Dzierżążnia

Obręb: 0027 Starczewo Wielkie

Działki ewidencyjne: 72, 30/1, 58/1, 29/1, 30/2, 29/2, 126, 28, 27/2, 26/2, 25/2, 24/2, 23/2, 22, 19, 18, 17, 11, 10, 9, 85, 7, 6, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 133, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 68, 58/2 i nie będzie realizowana w obszarze kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Obszar oddziaływania ww. inwestycji nie znajduje się w obszarze kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

**RYZIKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY
NATURALNEJ I BUDOWLANEJ**

Awarie

Możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych związana jest z wystąpieniem rozlewów dużej ilości paliwa czy innych substancji szkodliwych w trakcie transportu na skutek kolizji i wypadków drogowych.

Należy podkreślić, że realizacja przedsięwzięcia spowoduje znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów na dotychczas wykorzystywanych odcinkach dróg, co w istotny sposób zminimalizuje możliwość potencjalnych sytuacji awaryjnych i związanych z tym poważnych awarii.

Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Wypadki drogowe zaliczane do poważnych awarii zalicza się do tzw. zdarzeń przypadkowych. Ocenia się, że prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest rzędu raz na kilkanaście lat lub też rzadziej.

Katastrofy naturalne

Wśród zagrożeń powodowanych destrukcyjnym oddziaływaniem sił natury największe niebezpieczeństwo na obszarze powiatu płońskiego stwarzają powodzie występujące w różnych porach roku i spowodowane gwałtownym topnieniem śniegów, intensywnymi deszczami, zlodzeniem rzek, krótkotrwałymi burzami oraz silnymi wiatrami. Nie ma możliwości określenia czasu, miejsca i wielkości tego zjawiska. Rozmiary i obszary występowania zagrożenia powodziowego są zmienne, natomiast skutki gospodarcze wiążą się ze stanem zabezpieczenia zagrożonych terenów, przede wszystkim w zakresie technicznych urządzeń przeciwpowodziowych.

Zagrożenie powodziowe województwa mazowieckiego związane jest z przepływającą przez nie na odcinku ok. 330 km rzeką Wisłą i jej dużymi dopływami: Narwią, Pilicą i Bzurą oraz rzeką Bug. Katastrofalne zatopienia mogą wystąpić. Obszar inwestycji oraz jej obszar oddziaływania zlokalizowany jest w odległości ok. 15,0 km od rzeki Wkry oraz ok. 30,0 km od rzeki Wisły i nie znajduje się w obszarze zalewowym.

Obszar inwestycji oraz jej oddziaływania jak i teren województwa mazowieckiego oraz całej

Polski zagrożony jest występowaniem niekorzystnych zjawisk atmosferycznych. Zwiększenie ilości ich występowania oraz siły w ostatnich latach wynika z globalnych zmian klimatycznych /ocieplaniem klimatu/. Coraz częściej mamy do czynienia z orkanami i lokalnie występującymi trąbami powietrznymi, długo trwałymi suszami lub ulewnymi deszczami trwającymi kilka dni. Zagrożenia te są zjawiskami losowymi, których wystąpienie jest trudno przewidzieć z odpowiednim wyprzedzeniem i trudno jest się przed nimi uchronić. Powodują zniszczenia materialne jak również są bardzo niebezpieczne dla życia i zdrowia ludzi. Do najczęściej występujących zdarzeń związanych ze zjawiskami atmosferycznym należą:

- a. Susze – wysokie temperatury;
- b. Silne huraganowe wiatry;
- c. Nadmierne opady deszczu oraz szybkie topnienie śniegu;
- d. Nadmierne opady śniegu;
- e. Oblodzenia zalodzenia i zeszronienia.

Katastrofy budowlane

Katastrofa budowlane mogą być spowodowane błędami przy projektowaniu, błędami w czasie wykonawstwa, nieodpowiednimi warunkami eksploatacji, przypadkami losowymi. Obszar inwestycji oraz jej obszar oddziaływania może być narażony na katastrofy związane z katastrofami drogowymi. Największe zagrożenia komunikacyjne w ruchu pasażerskim i towarowym, w tym związane z przewozem substancji i materiałów niebezpiecznych, występuje na głównych arteriach komunikacyjnych oraz na drogach przelotowych prowadzących przez duże miasta. Ocenia się, że ze względu głównie na ruch lokalny mieszkańców takie zagrożenie jest niewielkie.

PRZEWIDYWANYCH ILOŚCIACH I RODZAJACH WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYWIE NA ŚRODOWISKO

Główna masa odpadów powstanie na etapie realizacji omawianego odcinka drogi.

Źródłem odpadów będą:

- ❖ budowa nawierzchni
- ❖ roboty ziemne.

Powstające odpady zaliczane będą, wg Załącznika „Katalog odpadów” do Rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020r. poz. 10) do Grupy 17 - Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W przypadku przedmiotowej inwestycji w jej skład wchodzić mogą: Odpady inne niż niebezpieczne

Oszacowanie ilości powstających odpadów w tej fazie opracowania jest trudne.

Uzależnione jest to od wielu czynników niezależnie oddziałujących na siebie jak: rodzaj gruntu, pora roku i warunki w jakich będą prowadzone roboty.

Wszystkie powstające na etapie realizacji i eksploatacji odpady będą gromadzone w wyznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie odbierane z terenu inwestycji przez specjalistyczną firmę.

Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne będą magazynowane selektywnie w wyznaczonym miejscu placu budowy, w zamkniętych i szczelnych pojemnikach lub kontenerach, w sposób zabezpieczający przed pyleniem, rozwiewaniem odpadów oraz zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego. Odpady zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne będą magazynowane w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach, odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w miejscu wyznaczonym, ogrodzonym, o utwardzonym podłożu, zadaszonym lub zabezpieczonym przed działaniem warunków atmosferycznych. Miejsca

magazynowania odpadów niebezpiecznych będą oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Odpady niebezpieczne zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Odpady takie jak niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne zostaną przewiezione do pobliskiej sortowni posiadającej zezwolenie na ich odbiór. Urobek zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi, odpady z czyszczenia ulic i placów zostaną wykorzystane przy pracach rekultywacyjnych okolicznego składowiska odpadów zgodnie z obowiązującym na terenie Gminy systemem gospodarowania odpadów.

Nie przewiduje się zwiększonego wpływu na środowisko wytwarzanych odpadów

PRACACH ROZBIÓRKOWYCH DOTYCZĄCYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana jest z wykonaniem prac rozbiórkowych polegających na:

- rozbiórce istniejącej nawierzchni gruntowej,
- robotach ziemnych,
- rozbiórce istniejącego przepustu.

Roboty rozbiórkowe prowadzone będą ręcznie oraz mechanicznie za pomocą koparek, spycharek, frezarek. Czas trwania robót uzależniony będzie od pory roku w jakiej wykonywane będą prace oraz ilości ekip.

Podczas robót rozbiórkowych wystąpi emisja hałasu z maszyn i pojazdów, która ma charakter przejściowy o nieznacznym oddziaływaniu na środowisko. Uciążliwości hałasowej nie da się wyeliminować w czasie realizacji inwestycji. Prowadzone prace, a tym samym uciążliwość hałasu będzie okresowa i krótkotrwała. Należy też wybierać jako wykonawców podmioty, które posiadają niezbędne maszyny i urządzenia o możliwie niskim poziomie mocy akustycznej, a przede wszystkim - sprzęt w dobrym stanie technicznym. Prace zaleca się prowadzić wyłącznie w porze dziennej.

WNIOSKI

Faza realizacji

1. W trakcie prowadzenia robót budowlanych Inwestor zapewni bezpieczeństwo ludzi i mienia oraz zadba o to, aby prowadzone roboty stwarzały jak najmniejszą uciążliwość powodowaną pracą urządzeń (hałas, zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby) dla zdrowia i środowiska. Prace budowlane i montażowe będą realizowane w porze dziennej z przestrzeganiem reżimów technologicznych i przepisów bhp.
2. Prace ziemne w zakresie wymiany gruntu ograniczone będą do minimum. Nadmiar ziemi z wykopów będzie wykorzystany gospodarczo w miejscach położonych blisko terenu budowy, i do wykorzystania w celu rekultywacji terenów przekształconych w trakcie prac ziemno-budowlanych oraz do kształtowania przydrogowych terenów zieleni.
3. W trakcie realizacji prac stosowane będą technicznie sprawne pojazdy i maszyny budowlane by nie dopuścić do niekontrolowanych wycieków materiałów napędowych do gruntu.
4. Podczas realizacji otwarte wykopy zabezpieczone będą przed ich zalaniem (nieprzestrzeganie tego może spowodować znaczne pogorszenie ich właściwości geotechnicznych i warunków prowadzenia prac budowlanych).
5. Produkowane odpady pochodzące z budowy nawierzchni drogi oraz z pozostałych prac budowlanych, przed przekazaniem odpowiednim podmiotom, będą magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach.
6. Teren zajęty na czas realizacji inwestycji jak i teren wokół inwestycji, wykonawca będzie starał się utrzymywać w czystości.

7. Uwzględnione będą interesy osób trzecich, polegające na dostępie do drogi (należy wziąć pod uwagę lokalizację drogi zastępczej, tworzenie objazdów).

Faza eksploatacji

1. Stan środowiska w wyniku eksploatacji drogi nie będzie gorszy niż przed jej uruchomieniem (eksploatacja drogi nie będzie powodować ponadnormatywnych negatywnych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska naturalnego), Realizacja inwestycji, poprzez poprawę spójności układu komunikacyjnego z regionalną i ponadregionalną siecią drogową, przyczyni się do rozwoju działalności gospodarczej, polepszenia warunków życia mieszkańców oraz wzrostu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego.

Uwzględniając:

o rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia, o zastosowane środki techniczne mające na celu ograniczenie występowania awarii przemysłowej, ocenia się, że nie zachodzą uwarunkowania określone w art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wskazujące na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Ocenia się, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w związku z §3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029).

WOT

mgr inż. Adam Chabiecki

