

Mały Płock, dn. 04.12.2023 r.

OGPŚ. 6220.6.2023

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 oraz art. 85 ust.2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z zm.), § 3 ust. 1 pkt. 54 lit. b Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie określenia przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U z 2019 r., poz. 1839) oraz art. 104 k.p.a. po rozpatrzeniu wniosku Gminy Mały Płock, ul. Jana Kochanowskiego 15, 18 – 516 Mały Płock w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na „Przebudowie drogi na działce o nr geod. 1090” obręb Kąty, gm. Mały Płock

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi na działce o nr geod. 1090”

określam

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację w/w przedsięwzięcia inwestycyjnego.

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Rodzaj przedsięwzięcia wg rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) – § 3 ust. 1 pkt. 62 „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”.

Planowane przedsięwzięcie polega na: **Przebudowie drogi gminnej na działce o nr geod. 1090.**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w jedn. ewidencyjnej 200604_2 Gmina Mały Płock na działce o nr geod.1090: Obręb 0007 Kąty

Podstawowe dane projektowe:

- klasa drogi: L,

- kategoria ruchu: KR1,
- długość: około 2,83 km,
- szerokość jezdni: 5,0 m,
- szerokość poboczy: 0,5 m.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno – asfaltowej,
- wykonanie poboczy z mieszanki niezwiązanej – kruszywa łamanego,
- wykonanie remontu przepustu pod drogą z rur PEHD,
- wykonanie oznakowania pionowego.

2. Cel przedsięwzięcia

Celem przedsięwzięcia jest stworzenie bezpiecznego oraz wygodnego dla użytkowników ciągu komunikacyjnego.

3. Rodzaj technologii

Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem. Nie planuje się budowy dróg i technicznych. Materiały będą transportowane po istniejącej drodze w trakcie realizacji inwestycji. W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada nawierzchnię drogi gruntową o szer. ok.4,0 m. Pobocza gruntowe. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu stanowią znaki pionowe. Zjazdy o nawierzchni nieutwardzonej. Odwodnienie powierzchniowe na teren przyległy oraz o istniejących rowów przydrożnych. W trakcie realizacji inwestycji nie planuje się montażu krawężników betonowych na granicy jezdni i gruntowego pobocza. Nie przewiduje się ingerencji w systemy korzeniowe korytowaniem pod pobocza. Roboty będą polegać na zdjęciu warstwy humusu na odkład, który następnie zostanie wbudowany w skarpy. Przewiduje się pobocza z kruszywa łamanego o grubości warstwy 20 cm.

Planowane jest jedynie odtworzenie rowów przydrożnych. Rowy będą profilowane tak aby nie naruszać korzeni drzew przeznaczonych do pozostawienia. W dokumentacji projektowej zostanie zapisana konieczność ostrożnego prowadzenia prac ziemnych w obrębie strefy korzeniowej, minimalizując uszkodzenia korzeni drzew.

W ciągu drogi przewiduje się remont przepustu pod drogą, polegający jedynie na wymianie rur na nowe rury PEHD o tej samej średnicy i tych samych rzędnych posadowienia wlotu i wylotu przepustów.

Podczas przebudowy nie powstaną nowe przepusty lub przejścia dla zwierząt, na drodze przewidywany jest średni ruch pojazdów.

Planuje się jedynie modernizację drogi poprzez wykonanie:

- 1) Nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno – asfaltowej szer. drogi 5,0 m wraz z poboczami z kruszywa łamanego o szer. 0,5 m
- 2) Zjazdów na działki sąsiednie z mieszanki mineralno – asfaltowej
- 3) Remontu przepustu pod drogą w ilości 1 sztuki
- 4) Oznakowania pionowego.

W ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew.

Przeгляdu terenu inwestycji, dokonano w maju i czerwcu 2023 r. Oględziny polegały na dwukrotnej penetracji terenu planowanej inwestycji w poszukiwaniu śladów bytowania zwierząt chronionych, oraz oceny czy w obrębie planowanej inwestycji (w strefie zagrożonej intensywnymi pracami) występują siedliska chronione. Sprawdzano także czy na tym terenie występują rośliny należące do gatunków chronionych. W celu zweryfikowania czy na terenie

inwestycji występują zwierzęta chronione zastosowano metodę na upatrzonego tzn. aktywnie przeszukiwano miejsca potencjalnego występowania (glebę, ściółkę, miejsca pod kamieniami). Poszukiwano też martwych zwierząt lub ich szczątków w obrębie drogi.

W ciągu przebudowywanej drogi gminnej nie są zlokalizowane korytarze ekologiczne.

Działaniami ograniczającymi negatywne oddziaływanie inwestycji na występujące gatunki roślin, grzybów i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych jest ograniczenie zajęcia terenu pod prace tylko do niezbędnego minimum. W miejscach gdzie potrzebna będzie większa przestrzeń dla prowadzenia prac muszą one zamknąć się w projektowanym pasie drogowym. Bazy sprzętu i materiałów będą organizowane poza terenem budowy na terenach już zagospodarowanych, z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Dla przedsięwzięcia polegającego na: **Przebudowie drogi gminnej na działce o nr geod. 1090.** możliwe jest rozważenie następujących wariantów przedsięwzięcia:

„Wariant nieinwestycyjny”

Wariant bezinwestycyjny polegać będzie na remoncie istniejącej nawierzchni jezdni drogi. Zakres robót, jak można wykonać, obejmowałby remont istniejącej nawierzchni gruntowej, w technologii uzupełniania ubytków mieszanką żwiru. Wykonywanie tego rodzaju robót nie zwiększy szerokości jezdni, nie poprawi profilu poprzecznego i podłużnego, nie wzmocni konstrukcji jezdni drogi, jak też nie wpłynie na poprawę odwodnienia jezdni. Bez wykonania robót budowlanych z zakresu przebudowy dróg nie jest możliwe wyposażenie drogi w równe i bez ubytków jezdnie oraz nie będzie możliwości usprawnienia warunków ruchu. Wykonanie remontów cząstkowych będzie kosztem niewspółmiernie dużym w odniesieniu do krótkotrwałych efektów. Zarówno społeczność lokalna jak i społeczność korzystająca z istniejącego ciągu komunikacyjnego w dalszym ciągu będzie miała drogę nie spełniającą ich oczekiwań i o nieodpowiednich parametrach technicznych. Użytkownicy, korzystając z tej drogi, w dalszym ciągu będą znaczne koszty związane z naprawą uszkodzonych pojazdów samochodowych wskutek stanu technicznego nawierzchni jezdni.

„Wariant inwestycyjny”

1. Przebiegi alternatywne

W przypadku analizowanych odcinków trudno jest mówić o przebiegach alternatywnych. Droga przebiega od wielu lat w tym samym miejscu i posiada ustalony pas drogowy. Wystarczające wydaje się więc dostosowanie drogi (szerokości jezdni, parametrów łuków poziomych i pionowych) do obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne. Zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę drogi po nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (długotrwałe wywłaszczenia, duże koszty wykupu gruntów, wydłużenie ciągu drogi), przyrodnicze (zmiany w środowisku przyrodniczym i sposobie użytkowania terenów), gospodarcze (wyłączenia gruntów z gospodarki rolnej i leśnej) a także społeczne przemawiają za tym, by omawiane ciągi komunikacyjne zachowały istniejący zasadniczy przebieg w ustalonym pasie drogowym, ponieważ łączą się z innymi ciągami dróg.

2. Ukształtowanie trasy w planie

W omawianym terenie niemożliwe są rozwiązania projektowe polegające na zmianach ukształtowania drogi w planie. Pas drogowy posiada szerokość ok. 6 m. Powyższe uniemożliwia więc zasadniczą zmianę trasy w planie. Wariantowość rozwiązań projektowych ograniczono do wyboru trasy przebiegającej w miejscu istniejącym oraz w granicach istniejącego pasa drogowego, w celu maksymalnego wykorzystania terenu do przebudowy jezdni.

3. Warianty niwelety

Wybrano wariant minimalizujący koszty przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego odwodnienia pasa drogowego. Przebudowa zasadniczo nie wymaga zmian niwelety.

4. Szerokość jezdni

Ze względu na szerokość pasa drogowego i istniejącego korpusu drogowego zastosowano przewidywaną rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r., szerokość jezdni równą 5,0 m.

Znaczne zwiększenie szerokości jezdni ponosiłoby za sobą duże koszty związane z poszerzaniem korpusu drogowego oraz konieczność wycinki drzew. Biorąc pod uwagę koszty budowy przyjmowanie większej szerokości jezdni przy prognozowanych natężeniach ruchu nie ma uzasadnienia ekonomicznego, a związana z tym ewentualna konieczność wycinki bardzo dużej ilości drzew nie ma uzasadnienia przyrodniczego.

5. Konstrukcja jezdni

Biorąc pod uwagę klasę drogi, oczekiwane natężenia ruchu oraz efektywność kosztową przyjęto, że najbardziej optymalnym wariantem przebudowy dróg będzie wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego oraz mieszanki niezwiązanej (KŁSM). Wybranie innego rozwiązania materiałowego do budowy dróg i zagospodarowania pasa drogowego (np. nawierzchnie powierzchniowo utrwalone, nawierzchnia z betonu cementowego), nie spełniłoby oczekiwań co do funkcji i sposobu użytkowania ciągu komunikacyjnego oraz wpłynęłoby niekorzystnie na koszty związane z eksploatacją przedmiotowej inwestycji.

Przeprowadzona analiza wariantów dowodzi, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie „Wariant inwestycyjny”. Przyjęte rozwiązania techniczno – technologiczne przyniosą największe korzyści przyrodnicze, społeczne i mają uzasadnienie ekonomiczne z tytułu niższego kosztu przebudowy drogi.

5. Rozwiązania chroniące środowisko.

Przedmiotowa inwestycja położona jest w województwie podlaskim. Zanieczyszczenia mogą pochodzić z następujących źródeł: spływy wód opadowych i roztopowych z terenu budowy, wypłukiwanie zanieczyszczeń z materiałów wykorzystywanych do budowy dróg, nieodpowiednie składowanie materiałów budowlanych, niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz brak zaplecza sanitarnego lub jego zła organizacja, zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi z maszyn budowlanych (tankowanie na terenie budowy, zły stan techniczny lub w przypadku awarii). W celu zapobiegania zagrożeniu zanieczyszczeniami przewidziano następujące rozwiązania:

Zaplecze techniczne i sanitarne zlokalizowane zostanie poza strefą przybrzeżną jezior. Ze względu na niewielki charakter inwestycji materiały dowożone będą bezpośrednio na budowę bez etapu magazynowania w pobliżu terenu robót. Do wykorzystania na terenie budowy zostaną dopuszczone tylko sprawne maszyny i urządzenia. Tankowanie i uzupełnianie płynów eksploatacyjnych będzie się odbywało poza terenem prowadzonych prac na zapleczu technicznym.

Cele środowiskowe dla JCWP (RW200023262925) określono jako: dla stanu/potencjału ekologicznego - dobry stan ekologiczny, dla stanu chemicznego - dobry stan chemiczny. Rodzaj użytkowania JCWP określono jako działalność rolnicza. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych określono jako niezagrożone.

Cele środowiskowe dla JCWP (PLGW200031) określono jako: dla stanu chemicznego – dobry stan chemiczny, dla stanu ilościowego – dobry stan ilościowy. Przeważający rodzaj użytkowania JCWP określono jako rolniczo-leśny. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów

środowiskowych została opisana jako niezagrażona. (źródło IaPGW: Jednolite części wód - Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły , 2023).

Głównym źródłem zanieczyszczeń po zrealizowaniu inwestycji będzie spływ powierzchniowy z drogi (pył, materiały eksploatacyjne, środki utrzymania drogi: zimą). Oddziaływanie tego typu zanieczyszczeń będzie takie samo jak dotychczas. Po podwyższeniu parametrów drogi może zmienić się nieznacznie natężenie ruchu (droga jest lokalna), natomiast ze względu na lepszą nawierzchnię i odtworzenie rowów przydrożnych przewiduje się zmniejszenie ilości i spływu zanieczyszczeń bezpośrednio do środowiska.

W ramach przebudowy dróg przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań przyczyniających się do ochrony środowiska:

Działaniami ograniczającymi negatywne oddziaływanie inwestycji na występujące gatunki roślin, grzybów i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych jest ograniczenie zajęcia terenu pod prace tylko do niezbędnego minimum. W miejscach gdzie potrzebna będzie większa przestrzeń dla prowadzenia prac muszą one zamknąć się w projektowanym pasie drogowym. Bazy sprzętu i materiałów będą organizowane poza terenem budowy na terenach już zagospodarowanych, z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza.

W trakcie budowy ciągu komunikacyjnego:

- Zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe nie będą lokalizowane na terenie budowy ani w bezpośredniej bliskości.

- Na terenie budowy może być zlokalizowany kontener Kierownika Budowy, kontener socjalny pracowników oraz przewoźna toaleta i zlokalizowane będą na terenie działki, będącej własnością Inwestora. Nieczystości z zaplecza budowy będą w zamkniętych zbiornikach, usuniętych z placu budowy po jej zakończeniu. Utylizację przeprowadzi uprawniona jednostka zgodnie z obowiązującymi przepisami

- Samochody ciężarowe będą tankowane w stacjach paliw. Maszyny robocze na budowę zatankowane.

- W trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów. Materiały rozbiórkowe oraz inne nieprzydatne do wbudowania wywiezione będą poza obszar budowy.

- W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny.

- Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych.

- Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej.

- W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Ponadto dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosowane będą sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia.

- W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie jedynie na stacjach paliw.

- Drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i deskami.

Ewentualne prace w obrębie systemu korzeniowego drzew należy prowadzić ręcznie.

6. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Oddziaływanie transgraniczne wiąże się ze zjawiskiem migracji zanieczyszczeń z terenu danego kraju na obszar innych państw. Emitowane zanieczyszczenia przenoszone są głównie z masami powietrza i wodami płynącymi.

Z uwagi na niewielki zakres przedsięwzięcia oraz znaczne oddalenie od granic państwa, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

7. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

W zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

Obszar działania planowanego przedsięwzięcia zlokalizowano poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położone tereny nienależące do obszaru Natura 2000 to:

- Równina Kurpiowska i Doliny Narwi o powierzchni 48 793,8800 ha, położony na terenie powiatów: łomżyński, kolneński, Łomża, Gminy: Piątnica (gmina wiejska), Kolno (gmina wiejska), Łomża (gmina wiejska), Mały Płock (gmina wiejska), Turośl (gmina wiejska), Nowogród (gmina miejsko-wiejska),

Miastkowo (gmina wiejska), Łomża (gmina miejska), Zbójna (gmina wiejska) w odległości ok.1,6 km

- Mokradła Kolneńskie i Kurpiowskie o powierzchni 1 446,5700 ha, położony na terenie powiatów:

łomżyński, kolneński, Gminy: Piątnica (gmina wiejska), Kolno (gmina wiejska), Mały Płock (gmina wiejska), Jedwabne (gmina miejsko-wiejska), Turośl (gmina wiejska), Stawiski (gmina miejsko-wiejska), Zbójna (gmina wiejska), w odległości ok. 2,9 km

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie powinno negatywnie wpływać na gatunki roślin i zwierząt oraz siedliska przyrodnicze, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych czy innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich, obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną. Przebieg inwestycji znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000, jednak w bezpośrednim sąsiedztwie.

Inwestycja usytuowana jest częściowo wzdłuż zabudowań mieszkalnych jednorodzinnych położonych poza rozległym obszarem zabudowanym, wykorzystywanym przez mieszkańców miejscowości Kąty. Takie usytuowanie terenów zabudowanych w stosunku do terenów chronionych wiąże się z istnieniem efektu odstraszenia, którego skutek jest zauważalny na terenie inwestycji oraz dalej poza miejscem jej lokalizacji. Tym samym teren inwestycji jest narażony na silną i względnie stałą antropopresję, co nie sprzyja występowaniu gatunków stosunkowo rzadkich i wrażliwych na obecność człowieka, do których należą gatunki ptaków wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Względem wymagań siedliskowych teren inwestycji jest daleki od optymalnych siedlisk przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000. Po dokonaniu analizy możliwości oddziaływania planowanej inwestycji na cel, integralność oraz

przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, mało prawdopodobne jest, aby realizacja przedsięwzięcia mogłaby się wiązać ze znaczącym negatywnym oddziaływaniem na taki obszar. W fazie realizacji inwestycji nastąpi czasowa zwiększona antropopresja związana z ponadnormatywnym hałasem, przenoszeniem mas ziemnych, jakkolwiek nie doprowadzi to do istotnej zmiany sposobu wykorzystania przestrzeni przez awifaunę chronioną, ponieważ prace wymagające użycia ciężkiego sprzętu przeprowadzone zostaną poza okresem lęgowym ptaków. Proponowany wariant polegający na wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego w aktualnym przebiegu drogi zdecydowanie poprawi jakość środowiska w otoczeniu drogi, wpłynie na obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego, upłynnienie ruchu, komfortu jazdy oraz poprawi dojazd do zabudowań. W obrębie drogi zastosowane będą odpowiednie oznakowania drogowe, a modernizacja drogi nie będzie naruszać przepisów bhp i ppoż. Po realizacji inwestycji nie zmieni się istniejący układ urbanistyczny i architektoniczny, przebieg drogi pozostanie bez zmian. Konstrukcja nawierzchni jezdni zostanie wzmocniona na obciążenie ruchem KR1. W trakcie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i maszyn budowlanych oraz pyleniem. Prace budowlane mogą powodować chwilowe zapylenie w miejscu prowadzenia prac.

Kładzenie nawierzchni asfaltowych powodować będzie emisję lotnych składników masy asfaltowej, jednakże prace te będą krótkotrwałe, a zasięg tego oddziaływania ograniczy się do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter krótkoterminowy i nie spowoduje istotnych bądź długotrwałych zmian w środowisku. Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie również ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się większym natężeniem. Na wielkość uciążliwości akustycznej wpływ będzie mieć czas realizacji procesu inwestycyjnego i ilość pracujących maszyn i urządzeń. W związku z powyższym, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną akustyczną wykonywane będą tylko w godzinach dziennych (od 600 do 2200). Ponadto dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosowane będą sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia. Uciążliwości związane z budową będą miały charakter krótkoterminowy i ustąpią w momencie zakończenia prac budowlanych. Przedsięwzięcie po jego wykonaniu nie będzie wymagało wykorzystywania i zabezpieczenia dodatkowych zasobów wody, paliw i energii oraz innych materiałów. Rodzaj, skala inwestycji oraz fakt, że w wyniku jej realizacji zachowana zostanie dotychczasowa funkcja terenów objętych zakresem (nadal będzie to droga), przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko.

U z a s a d n i e

Wnioskiem z dnia 08.09.2023 Gmina Mały Płock, ul. Jana Kochanowskiego 15 wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi na działce o nr geod. 1090”

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r, w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z zm.) oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z art. 77 ust. 1, pkt. 1 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, wystąpiono z wnioskiem o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kolnie, oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Giżycku.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem Nr. WOOŚ.4220.419.2023.AS2 z dnia 03.10.2023 r. r., stwierdziła, że dla w/w przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kolnie opinią z dnia 27.09.2023 (wpłynęło 02.10.2023) Nr. NZ.7040.53.2023 nie stwierdza, obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Dyrektor Zarządu Zlewni w Giżycku opinią nr. BI.ZZŚ.3.4901.157.2023.MK z dnia 25.10.2023 r. (wpłynęło do urzędu 30.10.2023 r.) nie stwierdza potrzeby oceny oddziaływania na środowisko.

Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Biorąc pod uwagę powyższe, orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowe Kolegium Odwoławczego w Łomży, za pośrednictwem Wójta Gminy Mały Płock w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i pozwoleniu na budowę.

Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, termin ten może ulec wydłużeniu o 2 lata jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji środowiskowych uwarunkowaniach.



WÓJT
[Signature]
mgr Józef Dymerski

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymuje:

1. Gmina Mały Płock
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
3. a/a

ZAŁĄCZNIK DO DECYZJI OGPŚ.6220.6.2023 z dnia 04.12.2023 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na **Przebudowie drogi gminnej na działce o nr geod. 1090**. Planowana inwestycja zlokalizowana jest w jedn. ewidencyjnej 200604_2 Gmina Mały Płock na działce o nr geod.1090 obręb 0007 Kąty.

Podstawowe dane projektowe:

- klasa drogi: L,
- kategoria ruchu: KR1,
- długość: około 2,83 km,
- szerokość jezdni: 5,0 m,
- szerokość poboczy: 0,5 m.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno – asfaltowej,
- wykonanie zjazdów na działki sąsiednie z mieszanki mineralno – asfaltowej,
- wykonanie poboczy z mieszanki niezwiązanej – kruszywa łamanego,
- wykonanie remontu przepustu pod drogą z rur PEHD,
- wykonanie oznakowania pionowego.

Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem. Nie planuje się budowy dróg dojazdowych i technicznych.

W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada nawierzchnię drogi gruntową o szer. ok.4,0 m. Pobocza gruntowe. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu stanowią znaki pionowe. Zjazdy o nawierzchni nieutwardzonej. Odwodnienie powierzchniowe na teren przyległy oraz o istniejących rowów przydrożnych.

W ciągu drogi przewiduje się remont przepustu pod drogą, polegający jedynie na wymianie rur na nowe rury PEHD o tej samej średnicy i tych samych rzędnych posadowienia wlotu i wylotu przepustów.

WÓJT

mgr Józef Dymerski

