

RRGKB 7624-4/09

Rościszewo, dnia 04.06.2009r.

## DECYZJA NR 4/09

### O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks Postępowania Administracyjnego* ( tj. Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), art. 71 ust. 1 i 2 pkt.2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 79 i 84 ust. 1 i 2, art. 85 ust. 1 i 2 pkt. 2 oraz ust. 3 i art. 86 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227) a także zgodnie z § 3 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 04.05.2009r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach polegającej na „Przebudowie drogi gminnej w miejscowości Topiąca gm. Rościszewo”, jak również po zasięgnięciu opinii Starostwa Powiatowego w Sierpcu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu

#### ustalam

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej w miejscowości Topiąca , gm. Rościszewo”.

#### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia :

- Planowane przedsięwzięcie polega na położeniu nawierzchni z masy bitumicznej na ustabilizowanym podłożu żwirowym szerokość nawierzchni jezdni 4,0 m, długość 1,05 km. Początek drogi stanowi krawędź istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 3707 W Łukomie- Mierzęcin- Dziki Bór, koniec we wsi Topiąca.
- Teren objęty planowanym przedsięwzięciem dotyczy działek o nr: 148,207/1 i 172 w obrębie ewidencyjnym Topiąca.
- Planowana przebudowa obejmuje:
  - nawierzchnia jezdni bitumiczna, wykonana na ustabilizowanym podłożu żwirowym,
  - odwodnienie na pobocza do istniejących rowów przydrożnych
  - zjazdy wykonane na wszystkie działki według potrzeb użytkowników

#### 2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:

- w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane prowadzić w porze dziennej tj. w godzinach od 7<sup>00</sup> do 17<sup>00</sup>;
- roboty ziemne prowadzić w sposób, który nie powoduje zniszczeń istniejącej szaty roślinnej oraz gruntu;
- nie składować urobku z wykopów ani innych materiałów i środków chemicznych;
- powstające w trakcie budowy odpady należy segregować i przechowywać w przeznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie wywozić z placu budowy;
- po zakończeniu prac budowlanych uporządkować plac budowy.

### 3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- wszelkie roboty związane z planowanym przedsięwzięciem powinny być prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami, zatwierdzoną dokumentacją projektową i w sposób nie zagrażający zdrowiu i życiu ludzi;
- drogę zaprojektować z materiałów dopuszczonych do obrotu, posiadających atesty, certyfikaty oraz aprobaty techniczne;
- oddziaływanie związane z fazą przygotowywania przedsięwzięcia i budowy będą miały charakter odwracalny oraz będą występowały w relatywnie krótkim czasie.

### 4. Ochrona wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków:

- Teren objęty decyzją nie wchodzi w obręb żadnej ze stref ochrony konserwatorskiej, ale jeżeli w trakcie prac ziemnych odkryty zostanie przedmiot posiadający cechy zabytku, należy powstrzymać roboty ziemne, a przedmiot i miejsce znalezienia zabezpieczyć i niezwłocznie powiadomić o tym fakcie właściwego Konserwatora Zabytków lub Wójta Gminy Rościszewo (zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami – Dz. U. z 2003r. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.).

### 5. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

- Planowane przedsięwzięcie nie stwarza zagrożenia wystąpienia poważnych awarii.

### 6. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

- Z uwagi na położenie planowanego przedsięwzięcia i strefę jego oddziaływania nie zachodzi obawa transgranicznego oddziaływania na środowisko.

### 7. Czy dla planowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkownika ( dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska ), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

- Planowane przedsięwzięcie nie należy do inwestycji, dla których tworzy się obszar ograniczonego oddziaływania. Przyjęte rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne zapewniają wyeliminowanie szkodliwego oddziaływania na środowisko poza teren przedmiotowej działki.

### 8. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znacznego oddziaływania przedsięwzięcia.

- Inwestycja będzie realizowana na **Obszarze Chronionego Krajobrazu Przrzeczce Skrwy Prawej** jednak nie podlega rygorom wynikającym z Rozporządzenia Nr 16 Wojewody Mazowieckiego z dnia 27 lipca 2006 roku w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Przrzeczce Skrwy Prawej (Dz. Urz. Woj. Maz. z dnia 11 sierpnia 2006 roku Nr 157 poz. 6154), tym samym jest możliwa do realizacji.

## UZASADNIENIE

W dniu 05.05.2009r. zostało wszczęte z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej w miejscowości Topiąca, gm. Rościszewo”. Powyższe zadanie zostało zakwalifikowane w myśl § 3 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko /Dz. U. z 2004r. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm./ do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego sporządzenie raportu może być wymagane.

W związku z tym w myśl art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego wszczęto postępowanie, o czym Wójt Gminy Rościszewo zawiadomił strony postępowania. Następnie Wójt Gminy Rościszewo przeprowadził dla przedmiotowej inwestycji postępowanie opiniujące w sprawie przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu. W jego wyniku, zgodnie z art.51 ust.3 w/w ustawy, uzyskano następujące opinie w formie postanowień:

1. Starosty Powiatu Sierpeckiego znak: ZŚ.7633-44/09 z dnia 19.05.2009r., który stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Starosta po dokonaniu analizy przedłożonych dokumentów stwierdził, iż realizacja w/w inwestycji nie wpłynie znacząco na żaden komponent środowiska i nie będzie oddziaływała na obszar Natura 2000. Ponadto zastosowanie nowej nawierzchni sprawi, że zmniejszy się emisja spalin i poziom hałasu do środowiska oraz ulegną poprawie warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarówno w odniesieniu do pojazdów jak i pieszych korzystających z drogi.

2. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu znak: ZNS/712/29/1746/09 z dnia 11.05.2009r., który stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla tej inwestycji. W uzasadnieniu podał, że zakres projektowanej inwestycji nie będzie uciążliwy dla fauny i flory, negatywnie oddziaływać na środowisko, dobra kultury i zdrowie ludności.

Mając na względzie powyższe oraz po zapoznaniu się z charakterystyką planowanej inwestycji tutejszy organ ostatecznym postanowieniem znak: RRGKB 7624-4/09 z dnia 29.05.2009r. stwierdził nie wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla danego przedsięwzięcia.

Po dokonaniu analizy przedłożonych dokumentów uznano, że planowana inwestycja na etapie realizacji i eksploatacji przy zakładanej technologii oraz rozwiązaniach technicznych nie będzie miała negatywnego wpływu na żaden komponent środowiska i nie będzie stanowiła zagrożenia dla zdrowia ludzi. W toku prowadzonego postępowania administracyjnego strony były każdorazowo informowane o podejmowanych czynnościach administracyjnych, a w trakcie prowadzonego postępowania nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż zamierzone przedsięwzięcie nie spowoduje zmiany standardów jakości środowiska, nie wprowadzi też nowych czynników mających wpływ na jego degradację a poprawi płynność ruchu, bezpieczeństwo pieszych, postanowiono jak w sentencji decyzji.

## Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku za pośrednictwem Wójta Gminy Rościszewo w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.
2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.
3. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, przy czym wniosek ten, powinien być złożony nie później niż przed upływem 2-ech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

### Załącznik:

- Charakterystyka przedsięwzięcia



WÓJTA  
Jan Sugajski

Prawomocność niniejszej decyzji  
stwierdzam dnia 06.07.2009

**URZĄD GMINY**  
09-204 Rościszewo, ul. Armii Krajowej 1  
województwo mazowieckie  
tel. 024-276-40-76

### Otrzymują:

1. Starostwo Powiatowe w Sierpcu Wydział Zarządzania Środowiskiem  
09-200 Sierpc, ul. Świętokrzyska 2a
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sierpcu  
ul. Piastowska 24 a, 09-200 Sierpc
3. Strony postępowania – w formie zawiadomienia
4. Tablica ogłoszeń w UG w Rościszewie
5. A/a





## **CHARAKTERYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia :**

Projektowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej w miejscowości Topiąca. Szerokość nawierzchni jezdni wynosić będzie 4,0 m, długość drogi 1,05 km. Zjazdy nie są elementem opracowania, droga z rowami, zjazdy wykonane na wszystkie działki według potrzeb użytkowników. Początek przebudowy drogi przyjęty został w opracowaniu jako krawędź istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 3707W Łukomie-Mierzęcin –Dziki Bór koniec we wsi Topiąca. Droga przebiega ustabilizowanym i wzmocnionym lokalnie pasem drogowym, w otoczeniu są istniejące i powstające budynki wolnostojące. Lokalizacja drogi: obręb Topiąca, działki o nr 148, 207/1 i 172.

### **2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokrycia szatą roślinną:**

**Dotychczasowy sposób wykorzystania** – terenem inwestycji jest dotychczasowa droga o nawierzchni żwirowej- szerokość korony do 12 ,0 m. wraz z przyległym terenem pasa drogowego. Pokrycie szatą roślinną – brak. Projektowane przedsięwzięcie przebiegać będzie po działkach o nr ew. 148, 207/1 i 172. Powierzchnia jezdni wynosi 4,2 tyś. m<sup>2</sup>.

### **3. Rodzaj technologii ( ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia ) :**

Nawierzchnia bitumiczna wykonana na ustabilizowanym podłożu żwirowy, odwodnienie na pobocza w otoczeniu drogi gruntu przepuszczalne.

### **4.Warianty przedsięwzięcia : (z uwzględnieniem tzw. wariantu zero, polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia)**

Wariant A – przebieg drogi w dotychczasowym pasie z niezbędnymi podzieleniami

Wariant B – droga w nowym pasie

**Wybrano wariant A** – najkorzystniejszy, najmniejsza ingerencja w otoczenie.

### **5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii :**

**Woda**- ilość technologiczne niezbędne do podniesienia wilgotności podsypki, przy opadach woda zbędna,

**Energia elektryczna**- wykonawca korzystać będzie z własnego agregatu, ilości znikome tylko obsługa zaplecza budowy,

**Gaz**- nie jest przewidziany w procesie technologicznym.

## **6. Rozwiązania chroniące środowisko w trakcie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia.**

- wody opadowe z powierzchni jezdni sprowadzone zostaną na pobocza
- zlikwidowane zostanie kurzenie z drogi uciążliwe szczególnie w okresie suszy oraz błoto w okresie roztopów i opadów,
- poprawie ulegnie bezpieczeństwo ruchu kołowego i pieszego,
- poprawi się estetyka drogi, osiedli mieszkaniowych, terenów leśnych,
- poprawa w komunikacji z sąsiednią gminą,

## **7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko :**

### **a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych :**

Wykonawca zapewni przenośne kabiny WC dla personelu i pracowników.

### **b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych**

Nie dotyczy

### **c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych**

Wody opadowe będą odprowadzane na pobocza, ilość wód z nawierzchni zostanie wchłonięta przez grunt w pasie drogowym, nadmiar zostanie odprowadzony do istniejących rowów przydrożnych.

### **d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami**

Odpadami będą ścinki bitumiczne nawierzchni o kodzie 17 03 02, wywóz do recyklingu – baza wykonawcy: ilość do 0,5 Mg

### **e) ilość i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn , urządzeń**

Maszyny i inne urządzenia nie będą instalowane.



## DECYZJA

### o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 1 i 2, oraz art. 85 ust. 1, 2 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, póź. 1227 zwanej dalej „ustawą o oś”) oraz zapisu § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, póź. 2573 z późn. zm.), stosownie do art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, póź. 1071 z późn. zm. zwanej dalej „K.p.a”), po rozpatrzeniu wniosku złożonego w dniu 17 maja 2010 roku przez kierownika Referatu Rolnictwa, Rozwoju, Gospodarki Komunalnej i Budownictwa w Urzędzie Gminy w Rościszewie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Topiąca”.

### u s t a l a m

**środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegające na:  
„Przebudowie drogi gminnej w miejscowości Topiąca”:**

#### 1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

##### a) skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej w miejscowości Topiąca, na odcinku o długości ok. 0,7 km. Obecnie teren inwestycji stanowi drogę o nawierzchni zwirowej o szerokości około 4m. Droga posiada wydzielony pas drogowy o szerokości do 8 m. Projektuje się: drogę klasy technicznej : D, prędkość projektowana : 50 km/h, szerokość jezdni : 4m, szerokość pobocza min.: 0,50 m, pas drogowy o szerokości w granicach istniejących działek do : 10 m, długość projektowanego odcinka drogi: 0,7 km, nawierzchnia jezdni ok.: 2,8 tys. m<sup>2</sup>.

Nawierzchnia projektowanej drogi zostanie wykonana z asfaltu na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Szerokość jezdni wyniesie 4 m z pobocznymi umocnionymi o szerokości min. 0,50 m. Profil podłużny drogi zostanie poprowadzony po istniejącym profilu drogi szutrowej. W jego kształcie dokonane zostaną tylko

40

nieznaczne poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych oraz do prawidłowego odwodnienia drogi.

**b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie,**

Planowana inwestycja nie jest powiązana z innymi przedsięwzięciami, a zatem brak jest możliwości kumulowania się jej oddziaływań z innymi.

**c) wykorzystywania zasobów naturalnych**

Materiały, które zostaną wykorzystywane w fazie przebudowy drogi to np. kruszywa, woda, masa bitumiczna czy piasek.

**d) emisji i występowania innych uciążliwości**

W trakcie budowy drogi wystąpią w analizowanym rejonie okresowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały, a także robotami ziemnymi. Uciążliwości te ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W celu minimalizacji oddziaływań będzie zastosowany m. in. sprzęt sprawny technicznie. Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją substancji do powietrza oraz hałasu, pochodzących z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń substancji ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa, budowa silnika, na co zarządzający drogą nie ma wpływu. Wymiana nawierzchni drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu, a zwiększenia płynności ruchu może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza.

Odpady powstałe na etapie realizacji inwestycji będą odpowiednio gromadzone, a następnie zostaną przekazane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia. Odwodnienie drogi odbywać się będzie poprzez system spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe.

**e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii**

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoż i bhp minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii.

Istnieje jednak możliwość wystąpienia awarii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, gdy w przypadku kolizji drogowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, materiały te zostaną uwolnione do środowiska. Poprawa stanu technicznego drogi zdecydowanie zmniejszy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia w porównaniu z sytuacją obecną.

**2. 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**

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza miejscem występowania obszarów wodno-błotnych i innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

**b) obszary wybrzeży**

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

**c) obszary górskie lub leśne**

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi i leśnymi.

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

W rejonie inwestycji nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

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

Planowane przedsięwzięcie będące inwestycją celu publicznego, znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Przyczecze Skrzy Prawej. Zgodnie z art. 24 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220) na terenie obszaru chronionego krajobrazu zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jednak w myśl art. 24 ust. 2 pkt. 3 ww. ustawy, zakaz ten nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego, w rozumieniu art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. 1997 Nr 115 poz. 741).

Najbliższym obszarem Europejskiej sieci Ekologicznej Natura 2000 jest:

- obszar specjalnej ochrony (OSO) Natura 2000, pn. „Dolina Wkry i Mławki” PLB 140008, oddalony o około 8 km, od planowanej inwestycji.

Uwzględniając charakter, zakres i skalę przedsięwzięcia, mając na względzie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, należy stwierdzić, że przedmiotowe zamierzenie inwestycji nie spowoduje znaczącego negatywnego wpływu na cele ochrony tych obszarów Natura 2000, w szczególności na ich spójność i integralność.

**f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone**

Z przedłożonych materiałów nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

**g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne**

W miejscu realizacji inwestycji, zgodnie z dokumentacją brak jest obszarów o krajobrazie mającym, znaczenie kulturowe lub archeologiczne.

**h) gęstość zaludnienia**

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Rościszewo: 36 os./km<sup>2</sup>.

**i) obszary przylegające do jezior**

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

**j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej**

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

**3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 wynikające z:****a) zasięgu oddziaływania — obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać**

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

**b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze**

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

**c) wielkości i złożoności oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej**

Informacje zawarte we wniosku stwierdzają brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

**d) prawdopodobieństwa oddziaływania**

Informacje zawarte we wniosku potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji.

**e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania**

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Natomiast w fazie eksploatacji będą występowały oddziaływania spowodowane emisją hałasu i substancji do powietrza.

## UZASADNIENIE

Z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej w miejscowości Topiąca” wystąpił do Wójta Gminy Rościszewo w dniu 17 maja 2010 roku, kierownik Referatu Rolnictwa, Rozwoju Gospodarki Komunalnej i Budownictwa- Pan Stanisław Woźniak z Urzędu Gminy w Rościszewie.

Do wniosku załączono następujące dokumenty:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną w trzech egzemplarzach;
- poświadczoną przez właściwy organ mapę ewidencyjną obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać planowane przedsięwzięcie (w odniesieniu do części obszaru);
- wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (w odniesieniu do części obszaru).

Stosownie do treści art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy oś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt, burmistrz, prezydent miasta.

Informacje o wniosku Inwestora zostały zamieszczone w dniu 20 maja 2010 roku w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Rościszewie [www.rosciszewo.bip.org.pl](http://www.rosciszewo.bip.org.pl)

Zgodnie z art. 61 § 4 i art. 106 § 2 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego Wójt Gminy Rościszewo zawiadomił w dniu 20 maja 2010 roku strony postępowania (wyznaczone zgodnie z art. 28 K.p.a.) o wszczęciu postępowania administracyjnego i o wystąpieniu do organów współdziałających.

Ponadto, w/w informacje zostały podane do publicznej wiadomości, w drodze Obwieszczenia Wójta Gminy Rościszewo z dnia 20 maja 2010 roku znak: RRGKB 7624-3/10, poprzez zamieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Rościszewie ([www.ugrosciszewo.bip.org.pl](http://www.ugrosciszewo.bip.org.pl)). wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Rościszewie przy ulicy Armii Krajowej 1 oraz przesłanie do Zarządu Dróg Powiatowych w Sierpcu, do sołtysów wsi Topiąca, Łukomie – Kolonia i Mierzęcín z prośbą o poinformowanie mieszkańców ze względu na miejsce inwestycji i jej oddziaływanie.

Jednocześnie strony postępowania zostały pouczone o możliwości zapoznania się z dokumentacją w przedmiotowej sprawie a także o prawie składania uwag i wniosków dotyczących powyższego przedsięwzięcia w terminie 21 dni licząc od dnia 21 maja 2010 roku. W wyznaczonym terminie uwag i wniosków nie wniesiono.

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, póź. 2573 z późn. zm.) w związku z art. 173 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy oś planowane do realizacji w/w przedsięwzięcie zaliczane jest do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 w/w ustawy obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Stosownie zaś do art. 64 ust. 1 przedmiotowej ustawy postanowienie, o którym mowa wyżej, wydaje się po

zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego.

W związku z powyższym Wójt Gminy Rościszewo wystąpił w dniu 20 maja 2010 roku pismem znak: RRGKB 7624-3/10 do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie Oddział Spraw Terenowych II w Płocku oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu z wnioskiem dotyczącym wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Do w/w wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem Inwestora, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać planowane przedsięwzięcie. Dodatkowo dołączono wykaz stron postępowania administracyjnego w prowadzonej sprawie.

W odpowiedzi otrzymano: Opinię Sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu nr ZNS 23/10 z dnia 27 maja 2010 roku (data wpływu do Urzędu Gminy – 31 maj 2010 r.) znak: ZNS/712/23/1841/10, który uznał, że nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla tego przedsięwzięcia. Natomiast w dniu 31 maja 2010 roku (07.06.2010 rok data wpływu do tut. Urzędu) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w myśl art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku *K.p.a.* (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071ze zm.) wezwał Inwestora do usunięcia braków we wniosku. Braki zostały uzupełnione i wysłane w dniu 10.06.2010 roku pismem nr RRGKB 7624-2/10.

W odpowiedzi otrzymano: Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 21 czerwca 2010 roku (data wpływu do Urzędu Gminy – 25 czerwiec 2010r.) znak: RDOŚ-14-WOOS-II-OŁ-6614-1003/10 stwierdzające, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej w miejscowości Topiąca, nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. O wydanych dokumentach : Opinii Sanitarnej i Postanowieniu przez powyższe organy, zostały poinformowane strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Rościszewie ([www.roszcziszewo.bip.org.pl](http://www.roszcziszewo.bip.org.pl)), wywieszenie: na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Rościszewie oraz przesłanie do Zarządu Dróg Powiatowych w Sierpcu, do sołtysów wsi Topiąca, Łukomie-Kolonia i Mierzęcín.

Mając na względzie powyższe oraz po zapoznaniu się z charakterystyką planowanej inwestycji tutejszy organ ostatecznym postanowieniem znak: RRGKB 7624-3/10 z dnia 30 czerwca 2010 roku stwierdził nie wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla danego przedsięwzięcia. O wydanym Postanowieniu Wójta Gminy Rościszewo zostały poinformowane strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Rościszewie ([www.roszcziszewo.bip.org.pl](http://www.roszcziszewo.bip.org.pl)), wywieszenie: na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Rościszewie, przesłanie do Zarządu Dróg Powiatowych oraz przesłanie do sołtysa wsi Topiąca z prośbą o poinformowanie mieszkańców ze względu na miejsce realizacji inwestycji oraz do sołtysa wsi Łukomie-Kolonia i Mierzęcín z prośbą o poinformowanie mieszkańców ze względu na oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia.

Ponadto w drodze obwieszczenia z dnia 06 lipca 2010 roku Wójt Gminy Rościszewo poinformował strony postępowania o zakończeniu postępowania administracyjnego w prowadzonej sprawie. Powyższe informacje zostały podane także w dniu 06 lipca 2010 roku do publicznej wiadomości, w drodze obwieszczenia Wójta Gminy Rościszewo, poprzez zamieszczenie na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w

Rościszewie ([www.roszczewo.bip.org.pl](http://www.roszczewo.bip.org.pl)), wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Rościszewie, przesłanie do Zarządu Dróg Powiatowych oraz przesłanie do sołtysa wsi Topiąca, Łukomie - Kolonia oraz Mierzęcín z prośbą o poinformowanie mieszkańców ze względu na miejsce realizacji inwestycji oraz jej oddziaływanie. Stosownie do art. 10 § 1 i 73 § 1 *K.p.a.* pouczone strony o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w Urzędzie Gminy w Rościszewie, w Referacie Rolnictwa, Rozwoju, Gospodarki Komunalnej i Budownictwa. W wyznaczonym terminie nie zostały zgłoszone żadne zastrzeżenia i uwagi.

Biorąc po uwagę otrzymane opinie oraz po przeprowadzeniu własnej - uwzględniającej uwarunkowania przedstawione w 63 ust. 1 ustawy ooś - analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, Wójt Gminy Rościszewo ustalił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „*Przebudowie drogi gminnej w miejscowości Topiąca*” argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony powyżej sposób.

Dogłębna analiza przedłożonych dokumentów wskazuje, iż zamierzone przedsięwzięcie nie spowoduje zmiany standardów jakości środowiska i nie wprowadzi nowych czynników wpływających degradujące na środowisko jeżeli spełnione zostaną wszystkie wymogi określone w treści niniejszej decyzji. Podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na walory przyrodnicze i krajobrazowe, przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu i stężenia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oraz negatywnego wpływu na glebę, szatę roślinną, wody podziemne i powierzchniowe, ani na warunki życia i zdrowia lokalnej społeczności. Oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe, przez co nie wpłyną negatywnie na środowisko w perspektywie czasu dłużej niż okres trwania robót. Eksploatacja drogi wpłynie natomiast pozytywnie na klimat akustyczny, stan jakości powietrza atmosferycznego, a także środowiska gruntowo-wodnego.

Po przeprowadzonej analizie przedłożonych materiałów oraz opinii PPIS i postanowienia z RDOŚ oraz biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, postanowiono jak w sentencji.

## POUCZENIE

**1. Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Kolegium Odwoławczego w Płocku z pośrednictwem organu wydającego decyzję, w terminie 14-dni od dnia doręczenia decyzji**

2. Zgodnie z art. 86 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i Jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, póź. 1227) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-13 tej ustawy.

3. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 w/cyt. ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Wskazany termin może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

4. Niniejsza decyzja nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

5. W myśl art. 85 ust. 3 wyżej powołanej ustawy organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podaje do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniem dokonany z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie oraz opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu. Informacje o wydaniu niniejszej decyzji zostały podane w dniu 24 lipca 2010 roku do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Rościszewie ([www.rosciszewo.bip.org.pl](http://www.rosciszewo.bip.org.pl)), wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Rościszewie przy ulicy Armii Krajowej 1 oraz przesłanie do Zarządu Dróg Powiatowych w Sierpcu oraz do sołtysa wsi Ostrów z prośbą o poinformowanie mieszkańców ze względu na miejsce realizacji inwestycji oraz do sołtysów wsi Nowe Rościszewo i Rzeszotary-Zawady ze względu na oddziaływanie przedsięwzięcia.

### Załączniki:

Nr 1 – Karta informacyjna przedsięwzięcia



**URZĄD GMINY**

09-204 Rościszewo, ul. Armii Krajowej 1 \*  
 woj. mazowieckie  
 tel. 024-276-40-76

Z up. WÓJTA  
 SEKRETARZ GMINY  
*Romana Hoffman*

Prawomocność niniejszej decyzji  
 stwierdzam dnia 03.09.2010

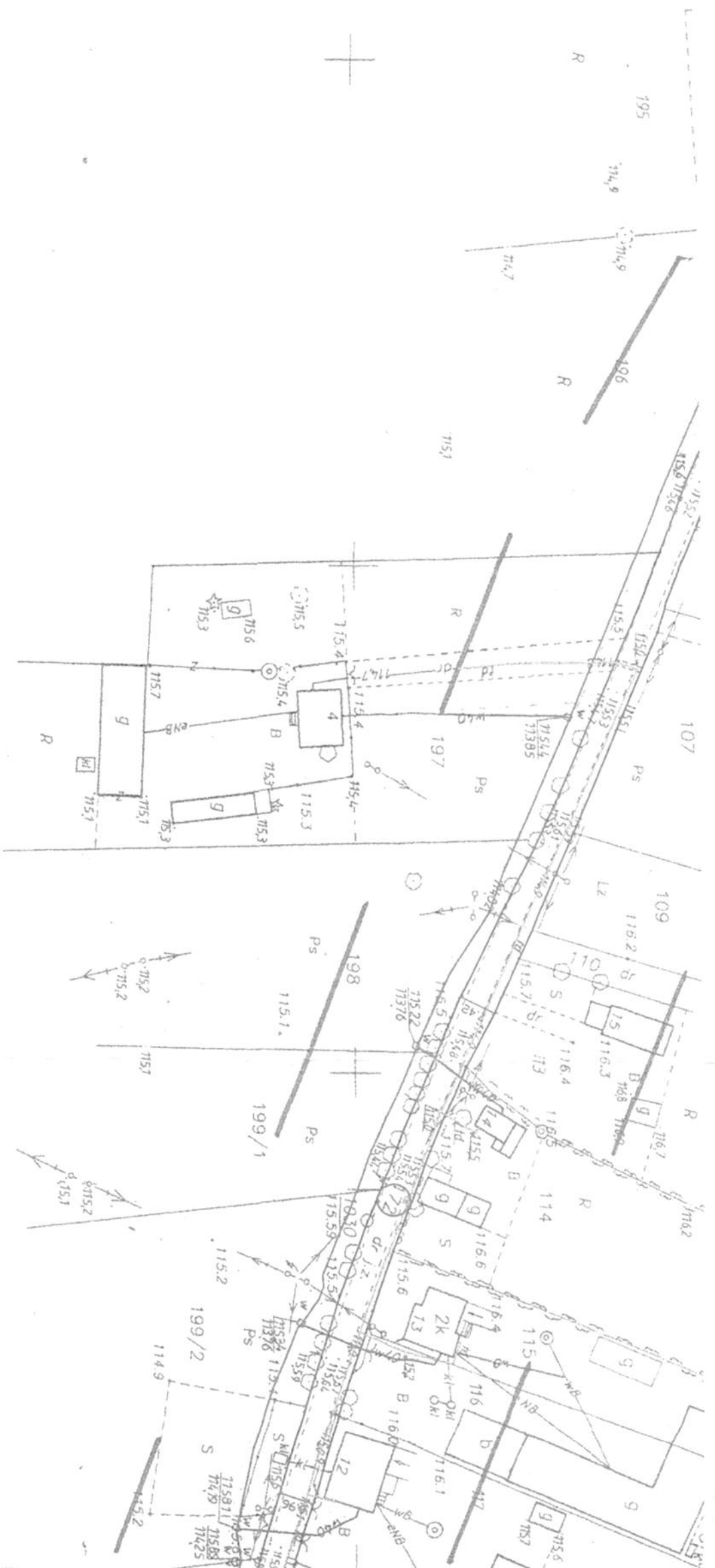
### Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Powiatowych w Sierpcu /adres według odrębnego załącznika/
2. Pozostałe strony postępowania poprzez obwieszczenie (zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199 poz.1227)
3. tablica ogłoszeń Urzędu Gminy w Rościszewie ul. Armii Krajowej 1 09-204 Rościszewo
4. Strona internetowa: [www.rosciszewo.bip.org.pl](http://www.rosciszewo.bip.org.pl)
5. A/a

### Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie  
 ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sierpcu  
 ul. Piastowska 24 a, 09-200 Sierpc





Nie wyklucza się istnienia w terenie urzędzeń podziemnych nie wyznaczonych na niniejszej mapie, które nie zostały odzwierciedlone podczas wyodrębniania pomiarów, lub nie były zgłoszone do inwentaryzacji przed zasypaniem albo dla których brak informacji branżowych.

## MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH

Skala 1 : 1000

Aktualna w zakresie opracowania na dzień 12.04.2010

**USŁUGI GEODEZYJNE**  
**Artur Kowalski**  
 09-204 Rokiszewo, ul. M. Kompanickiej 4  
 tel. 024-278 42 27 tel. 608 194 735  
 NIP 776 104 27 83; REG. 810250195

woj. mazowieckie  
 pow. sierpecki  
 gmina Rościszewo  
 wieś **TOPIĄCA**  
 sekcja mapy 242.333.164

Granice zgodne z operatem ewidencji gruntów.

Mapę sporządzili dn. 12.04.2010

**GEODEZJA UPRAWNIIONA**  
**Artur Kowalski**  
 NIP 776 104 27 83



### KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

zawierająca dane określone w art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) – wymagana jako załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

#### 1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Projektowana jest przebudowa drogi gminnej w miejsc. Topiąca, odcinek o dług. około 0,7 km. Teren przeznaczony pod drogę stanowi dotychczas drogę o nawierzchni zwirowej o szerokości około 4 m; ruch lokalny, odcinek ze zjazdami na pola i gospodarstwa. Droga posiada wydzielony pas drogowy szerokości do 8,0 m, rowy nie występują. Inwestycja zlokalizowana została w obrębie Topiąca działka nr 172. W celu doprowadzenia istniejącej drogi – bitumicznej do uzgodnionych z inwestorem parametrów projektuje się:

- drogę klasy technicznej D
- prędkość projektowa 50 km/h
- szerokość jezdni 4,0m
- szerokość pobocza min. 0,50 m
- pas drogowy o szerokości w granicach istniejących działek, do 10,0 m.
- długość projektowanego odcinka drogi około 0,7 km.
- powierzchnia jezdni około 2,8 tys.m<sup>2</sup>

Nawierzchnia projektowanej drogi zostanie wykonana z asfaltu na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Szerokość jezdni wyniesie 4,0m z poboczami umocnionymi o szerokości min 0,50 m. Profil podłużny drogi zostanie poprowadzony po istniejącym profilu drogi szutrowej. W jego kształcie dokonane zostaną tylko nieznaczne poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych, oraz do prawidłowego odwodnienia drogi. Parametry łuków poziomych w planie dobrano optymalnie w taki sposób, aby nie wykroczyć poza linie graniczne działek wyznaczonych dla drogi.

*Przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 56 i 63 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. nr 257, poz. 2573 z 2005r; Dz. U. nr 92 poz. 769) jest klasyfikowane jako „przedsięwzięcie mogące znacząco pogorszyć stan środowiska”.*

## 2. Powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu szatą roślinną.

Droga gminna o długości około 0,7 km, szerokość jezdni 4 m, pobocza gruntowe po której odbywa się głównie ruch pojazdów. Powierzchnia jezdni – około 2,8 tys m<sup>2</sup>

### 2.1. Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu (istniejące zagospodarowanie):

Dotychczasowy sposób wykorzystania odcinka drogi powiatowej nie ulega zmianie. Przedmiotowa droga o nawierzchni żwirowej obsługuje ruch lokalny miejscowości. Jezdnia drogi jest usytuowana w pasie drogowym o szerokości do 8,0 m. Korona drogi posiada jedną jezdnię o nawierzchni gruntowej o szerokości 4,0 m, brak chodników oraz odwodnienia drogi. Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi jako drogi gminnej nie ulegnie zmianie. Wzdłuż granicy pasa drogowego na fragmentach rosną drzewa i zakrzaczenia. Nie przewiduje się usunięcia drzew. Do nieruchomości zlokalizowanych przy drodze istnieją zjazdy, niektóre utwardzone różnymi materiałami, wykonane przez właścicieli przyległych posesji.

Powierzchnia zajmowanego terenu nie ulegnie zmianie podczas budowy i dalszej eksploatacji. Forma użytkowania drogi nie ulegnie zmianie. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe.

### 3. Rodzaj technologii, sposób budowy przedsięwzięcia, oraz eksploatacja przedsięwzięcia.

Projektuje się nawierzchnię dla ruchu KR1 – ruch lekki. Konstrukcja nawierzchni składać się będzie z nawierzchni bitumicznej - warstwy ścieralnej z podbudową z kruszywa łamanego. Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych.

### 4. Warianty przedsięwzięcia

- wariant „0” nic nie robimy
- wariant „A” przebieg drogi w dotychczasowym pasie bez dodzieleń,
- wariant „B” droga w nowym pasie

Wariant „A” najkorzystniejszy, najmniejsza ingerencja w otoczenie, ma wydzieloną działkę przewidzianą pod jej przebudowę.

#### 4.1. Wariant zerowy

Na drodze gminnej w miejsc. Topiąca gmina Rościszewo występują nierówności, wyboje i dziury, w których gromadzą się wody deszczowe. Natomiast w okresie letnim następuje pylenie nawierzchni. W przypadku niepodejmowania realizacji planowanej inwestycji (wariant zerowy) należy liczyć się z możliwością wypadków drogowych oraz stałym pogarszaniem się stanu technicznego drogi, przekładającego się na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu.

#### 4.2. Wariant proponowany przez wnioskodawcę oraz racjonalny wariant alternatywny

Wybór możliwych wariantów trasy drogi gminnej był w zasadzie ograniczony do przyjęcia przebiegu zgodnie z istniejącym śladem. Droga przebiega tradycyjnie od wielu lat utartym szlakiem komunikacyjnym, według którego wykształciły się stałe formy osiedli ludzkich.

Wariantem proponowanym przez inwestora jest pełna realizacja drogi gminnej, tj. jezdni o nawierzchni bitumicznej, zjazdy gospodarcze - sprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe G-1, pobocza ziemne, odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren z wykorzystaniem istniejącego systemu odwodnienia.

Na odcinku projektowanej drogi występują istniejące przepusty, które nie są objęte zakresem projektu. Jest to wariant optymalny. Wariant przedsięwzięcia przewidywany do budowy zawiera wszystkie podstawowe zabezpieczenia dla tego typu instalacji. Są to metody powszechnie stosowane w krajowych rozwiązaniach technologicznych dla tego typu inwestycji. Niweleta drogi zaprojektowana została w oparciu o dostosowanie do wysokości istniejących zjazdów oraz istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę drogi oraz ekonomikę kosztów budowy. Są zgodne z katalogiem projektowania typowych nawierzchni drogowych. Wykonana nawierzchnia zabezpieczać będzie drogę przed rozmywaniem w czasie padających, ulewnych deszczy. Powierzchnia warstwy jezdnej i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny.

Mając powyższe uwarunkowania na względzie należy uznać, że racjonalny wariant: alternatywny – jest jednocześnie wariantem proponowanym przez wnioskodawcę.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to również wariant zaproponowany przez wnioskodawcę ze względu na:

- *zachowanie istniejącego drzewostanu,*
- *obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego oraz obniżenie poziomu spalania paliw poprzez upłynnienie jazdy pojazdów.*

Ze względu na istotną poprawę warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości w jej otoczeniu nie przewiduje się innych wariantów niż opisany w karcie informacyjnej.

#### 4.3. Przebieg w nowym śladzie

Nie ma uzasadnienia ekonomicznego. Wymaga potężnych kosztów związanych z pozyskaniem gruntów, wycinki drzew, budowy dojazdów do osad i gospodarstw. Na etapie uzgadniania zostanie zablokowany przez mieszkańców, ekologów i samorząd.

Inne warianty to tylko zaniechanie przebudowy tego odcinka drogi, co nadal będzie stanowić duże utrudnienie dla dojazdu mieszkańców do posesji i pól po istniejącej drodze gruntowej. Należy liczyć się z protestami mieszkańców.

### 5. Przewidziana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw, energii

Paliwa będą zużywane do agregatów prądotwórczych, urządzeń i pojazdów mechanicznych  
Woda będzie wykorzystywana tylko w niewielkich ilościach, do zagęszczenia kruszywa,  
Masa bitumiczna – około 350 Mg na nawierzchnię drogi.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: grysy, emulsja kationowa kruszywa łamane, inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają starożytnych zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

### 6. Rozwiązania chroniące środowisko w trakcie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia.

Wykonanie drogi w znaczący sposób poprawi bezpieczeństwo ruchu, obecnie utrudnione przez nawierzchnię zwirową jak i szerokość jezdni zmuszająca do zjazdu na pobocze przy wymijaniu, dojazd do zabudowań będzie możliwy przez cały rok. W trakcie realizacji budowy mogą wystąpić uciążliwości związane z hałasem wywołanym przez wykorzystywane przy budowie urządzenia i pojazdy mechaniczne. Przewidywane przedsięwzięcie ma na celu poprawę warunków ruchu pojazdów i pieszych. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie nastąpi wycinka drzew, drzew w pasie drogowym i rosnące poza pasem nie kolidują z projektowaną nawierzchnią.

Obszar oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek nr: 172.

Istniejąca droga spełnia swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny. Przebudowa istniejącej drogi ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi gminnej. Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań. Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni, ze względu na zły stan techniczny wpłynie na: zmniejszenie zapylenia, dzięki

obniżeniu oporów toczenia pojazdów nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji drogi po przebudowie. Wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji nieprzyjaznych środowisku do gruntu. Roboty będą wykonywane w obrębie istniejących obiektów drogowych, w trakcie realizacji inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew jak również ingerencji w istniejącą w obrębie drogi szatę roślinną. W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny. Emisja hałasu może krótkotrwałe oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych po tym okresie emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe.

### **7. Rodzaje i ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.**

#### **A. Emisja zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i do ziemi:**

ilość wód opadowych i roztopowych wynosi ok. 25,0 l/s

#### **B. Emisja zanieczyszczeń charakterystycznych dla spalin samochodowych:**

benzen 0,061 kg/rok

tlenki azotu 3,6 kg/rok

dwutlenek siarki 0,031 kg/rok

ołów 0,000671 kg/rok

pył ogółem 0,078 kg/rok

tlenek węgla 5,8 kg/rok

amoniak 0,21 kg/rok

węglowodory alifatyczne 2,66 kg/rok

węglowodory aromatyczne 0,76 kg/rok

#### **C. Emisja hałasu:**

wynosi do 53 dB (A) w odległości 10 m od osi drogi

Oddziaływanie tras komunikacyjnych, w tym również planowanego odcinka drogi gminnej o długości ok. 0,7 km związane jest przede wszystkim z trzema aspektami:

- zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego wodami opadowymi
- zagrożeniem hałasem
- zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego

7.2. Zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego wodami opadowymi

7.2.1. Etap budowy

Pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zabezpieczeń zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). Składowanie substancji mogących skazić górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne.

Aby zminimalizować jakiegokolwiek niebezpieczeństwa, dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, aby:

- wykonywanie wykopów odbywało się ze szczególną ostrożnością, a roboty ziemne ograniczyły się do bezwzględniego minimum, aby uniemożliwić penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do warstwy wodonośnej,
- sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych był sprawny /bez wycieków paliwa i olejów/,
- materiały użyte do budowy nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- wprowadzono zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt.

7.2.2. Etap eksploatacji

Zarówno wody podziemne jak i wody powierzchniowe, w przypadku właściwie prowadzonych robót budowlanych oraz właściwym odwodnieniu nie powinny być zagrożone.

7.2.3. Gospodarka wodami opadowymi – odwodnienie drogi

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe. Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu i składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni drogi na istniejące pobocza. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów powyższą drogą, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne na istniejące pobocza nie będą zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych i podziemnych.

7.2.4. Ochrona powierzchni ziemi – gospodarka odpadami

Na terenie budowy mogą powstawać odpady niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne związane z:

- pracami ziemnymi przy realizacji drogi,
- użytkowaniem sprzętu budowlanego,



- funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników.

Wskazane jest prowadzenie robót budowlanych w oparciu o nowoczesne technologie, a powstałe w trakcie budowy odpady powinny być w miarę możliwości wtórnie wykorzystywane bądź usuwane zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wykonywania robót budowlanych.

Odpady niebezpieczne – zużyte oleje, czyściwo i opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi będą powstawały podczas konserwacji i eksploatacji maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania powinien się odbywać z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych. Odpady inne niż niebezpieczne - powstają podczas robót rozbiórkowych oraz przygotowania terenu do budowy.

Maksymalne wykorzystanie tego typu odpadów możliwe jest tylko przy odpowiednio zaprogramowanym systemie gromadzenia i usuwania tych odpadów. Planując organizację placu budowy należy więc przewidzieć selektywne gromadzenie odpadów z podziałem na składniki mające charakter surowców wtórnych. W sposób selektywny należy również wywozić te odpady do zakładu przetwórczego jak i na składowisko. Na terenie budowy będą również powstawały odpady bytowe pracowników budowy tj. puszki, butelki, papier. Należy na nie przygotować odpowiednie pojemniki, które powinny być systematycznie opróżniane. Gleba i grunt z wykopów - stanowią urobek ziemny z wykopów. Grunt tego typu zostanie częściowo wykorzystany na podbudowę projektowanych poboczy. Pozostała część urobku zostanie przekazana Zarządcy drogi w celu późniejszego wykorzystania na nasypy drogowe. Ilości tego rodzaju odpadów są trudne do oszacowania na tym etapie inwestycji. Ustawa o odpadach wyłącza z kategorii odpadów masy ziemne usuwane albo przemieszczane w związku z realizacją inwestycji, jeżeli miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, decyzja o warunkach zabudowy lub o pozwoleniu na budowę określają warunki i sposób ich zagospodarowania. Stąd należałoby w pierwszej kolejności, w miarę możliwości, przemieszczane masy ziemne wykorzystać w granicach posiadanego terenu. Gdyby natomiast wystąpił brak możliwości zagospodarowania mas ziemnych na miejscu, wówczas należałoby je wywieźć w miejsce uzgodnione z lokalnymi władzami. Właściwe postępowanie z wytwarzanymi odpadami sprawi, że przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na ten aspekt środowiska.

### **7.3. Zagrożenie hałasem terenów otaczających przebudowany układ komunikacyjny**

#### **7.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku**

Zjawiskiem niepożądanym, ściśle jednak związanym z ruchem pojazdów samochodowych jest hałas drogowy. W zależności od poziomu, hałas ten może być odbierany jako :

*nieuciążliwy  $L_{eq} < 52 \text{ dB(A)}$*

średnio uciążliwy  $52 \text{ dB(A)} < Leq < 62 \text{ dB(A)}$

uciążliwy  $62 \text{ dB(A)} < Leq < 70 \text{ dB(A)}$

bardzo uciążliwy  $Leq > 70 \text{ dB(A)}$

W myśl obowiązujących przepisów prawnych dopuszczalne wartości poziomu hałasu ściśle zależą od charakteru terenu i są związane ze stałym przebywaniem ludzi na tych terenach. Na podstawie zapisów Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U Nr 120, poz. 826) dla terenu lokalizacji zabudowy zagrodowej (występującej przy omawianej trasie komunikacyjnej) dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

- pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - 60 dB(A)
- pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom - 50 dB(A)

Poza terenami zabudowy mieszkaniowej i innymi przeznaczonymi na stały pobyt ludzi obowiązujące przepisy nie nakładają ograniczeń dotyczących emisji hałasu.

### 7.3.2. Etap realizacji

W okresie przebudowy wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego.

### 7.3.3. Etap eksploatacji

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji przebudowanej drogi będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przyjazdem samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przed wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu

### 7.3.4. Prognozowany wpływ układu drogowego na poziom hałasu

Do oceny wpływu przebudowanego układu drogowego wykorzystano holenderskiego program VLGALC autorstwa D.G. de Gruyter /M. van der Berg umożliwiającego ocenę uciążliwości akustycznej ruchu samochodów. Założenia do obliczeń :

- Natężenie ruchu pojazdów dobowe 148 poj/dobę
- Natężenie ruchu pojazdów godzinowe średnie 25,1 poj/h
- Udział ruchu dziennego w ruchu dobowym 95 %
- Udział ruchu nocnego w ruchu dobowym 5 %
- Struktura ruchu

**Ruch dzienny**

Motorowery 0,1 poj/h  
Samochody osobowe 8,6 poj/h  
Samochody dostawcze 1,7 poj/h  
Pojazdy hałaśliwe (ciężarowe i traktory) 1,9 poj/h

**Ruch nocny**

Motorowery 0 poj/h  
Samochody osobowe 0,4 poj/h  
Samochody dostawcze 0,1 poj/h  
Pojazdy hałaśliwe (ciężarowe i traktory) 0,1 poj/h  
Prędkość średnia ruchu w porze dziennej 30 km/h  
Prędkość ruchu w porze nocnej 30 km/h  
Obliczone poziomy hałasu wynoszą :

**Pora dzienna**

odległość 5 m 55 dB(A)  
odległość 10 m 53 dB(A)  
odległość 15 m 51 dB(A)  
odległość 20 m 50 dB(A)

**Pora nocna**

odległość 5 m 48 dB(A)  
odległość 10 m 46 dB(A)  
odległość 15 m 44 dB(A)  
odległość 20 m 43 dB(A)

*Na podstawie wyników obliczeń przeprowadzonych z wykorzystaniem programu VLGALC można wnosić, że w odległości 5 m i dalej od centrum drogi zachowane będą normy hałasu zarówno w porze dziennej jak i nocnej.*

**7.3.5. Wpływ wibracji na otoczenie****Etap realizacji**

Wibracje przy realizacji tras drogowych są powodowane pracą maszyn ziemnych, pracami nawierzchniowymi, pracą walców drogowych. Widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkaset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie natomiast składowe o częstotliwościach do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny nawet znacznie oddalone od trasy drogowej. Oddziaływania wibracji podczas budowy dróg mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych.

**Etap eksploatacji**

Wibracje powstają na styku kół poruszających się pojazdów drogowych z nawierzchnią trasy, a następnie przenoszą się przez podłoże gruntowe do otoczenia: budynków, ich wyposażenia i użytkowników. Amplituda wibracji istotnie zależy od rodzaju nawierzchni. Nierówności w nawierzchni wzbudzają

58

drgania kilkakrotnie wyższe od drgań powodowanych przy nawierzchni równej. Drgania w czasie eksploatacji dróg są powodowane jedynie ruchem pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe stanowiąc będą docelowo około 15 % przewidywanego strumienia pojazdów). W ocenianym przypadku należy zaprojektować równą nawierzchnię jezdni z masy bitumicznej na podbudowie tłuczniowej dla ruchu ciężkiego, co znacznie ograniczy generowanie drgań. Nie przewiduje się więc znaczącego oddziaływania w zakresie drgań – amplituda drgań przekazywanych przez podłoże na budynki znajdujące się w sąsiedztwie projektowanej drogi nie powinna przekroczyć dolnej granicy strefy drgań, na które będzie reagował budynek.

### 7.3.6. Wnioski

*Analiza wpływu projektowanej inwestycji na klimat akustyczny wykazała, że pod względem obliczeniowym analizowany układ drogowy nie będzie stanowił zagrożenia akustycznego przekraczającego normy hałasu komunikacyjnego na terenie zabudowy mieszkaniowej.*

*Realizacja inwestycji przyniesie zmniejszenie emisji hałasu.*

## 7.4. Prognozowany wpływ przebudowanego układu drogowego na zanieczyszczenie powietrza

### 7.4.1. Normy czystości powietrza

Dopuszczalne stężenia substancji zanieczyszczających powietrze zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu ( Dz. U. Nr 1 poz. 12). Wartości odniesienia substancji wprowadzanych do powietrza z terenu odcinka drogi gminnej.

Substancja Numer CAS D1, µg/m<sup>3</sup> Da, µg/m<sup>3</sup>

benzen 71-43-2 30 5

dwutlenek azotu 10102-44-0 200 30

dwutlenek siarki 7446-09-5 350 20

pył zawieszony PM10 - 280 40

tlenek węgla 630-08-0 30000 0

węglowodory alifatyczne - 3000 1000

węglowodory aromatyczne - 1000 43

### 7.4.2. Emisja zanieczyszczeń do powietrza w fazie budowy

Przebudowa drogi gminnej w miejsc. Topiąca sama w sobie nie niesie istotnych zagrożeń dla środowiska.

W tej fazie wystąpią oczywiście źródła zanieczyszczeń powietrza, którymi będą

- maszyny drogowe i samochody ciężarowe – powodujące emisję spalin;
- gorąca masa bitumiczna – powodująca emisję par ciężkich węglowodorów;
- roboty ziemne – powodujące powstanie pyłu ziemnego.

Należy jednak wziąć pod uwagę, że wszelkie roboty związane są na ogół z poważnym ograniczeniem ruchu co pociąga za sobą zmniejszenie emisji związanej z normalnym ruchem pojazdów. Można zatem przyjąć, że emisja substancji szkodliwych w fazie realizacji będzie zdecydowanie mniejsza niż w fazie eksploatacji. Ponadto prace związane z fazą przebudowy drogi powodują występowanie jedynie oddziaływań czasowych, bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji, nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym. W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko zadba się o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. W przeciwnym wypadku wystąpi wzrost zużycia paliwa oraz ilości wydzielanych spalin i poziomu hałasu. Maszyny i pojazdy nie będą przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach silników, gdyż zwiększa to emisję spalin. Sprzęt używany podczas robót będzie spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi. Transportowane i składowane na terenie budowy kruszywo i materiały budowlane będą w miarę możliwości przykryte a teren budowy będzie systematycznie zraszany wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia. Nie dopuszczalne jest na terenie budowy palenia papy, opon, rozpuszczalników, farb itp.

#### **7.4.3. Zanieczyszczenie powietrza w fazie eksploatacji**

Planowana przebudowa drogi gminnej ma na celu poprawę jej stanu technicznego co wiąże się ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza i w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia jej uciążliwości. Istotnym bezpośrednim zagrożeniem dla środowiska powodowanym przez ruch drogowy jest emisja spalin samochodowych. Spaliny zawierają gazy zanieczyszczające atmosferę takie jak: dwutlenek siarki, ołów, sadza, azbest, kadm, fenol, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne.

Zasięg oddziaływania zanieczyszczeń komunikacyjnych można określić przy pomocy obliczeń modelowych. Na podstawie danych dotyczących natężenia ruchu z podziałem na kategorie została obliczona wielkość emisji analizowanych zanieczyszczeń z komunikacji w obrębie projektowanej drogi. Metodę obliczeń oraz wartości odniesienia przyjęto wg „Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu” (Dz. U. z 2003 r. Nr 1, poz. 12) oraz Model CALINE3 (California Line Source Dispersion Model). Model ten uwzględnia wpływ turbulencji wynikającej z mieszania powietrza przez ruch samochodów, został pozytywnie zweryfikowany przez US EPA w oparciu o pomiary kontrolne. Model CALINE został zalecony do stosowania przez Ministerstwo Środowiska m.in. we "Wskazówkach metodycznych dotyczących modelowania matematycznego w systemie zarządzania jakością powietrza", wydanych w marcu 2003 roku.

#### **7.4.4. Wnioski**

***Eksploatacja drogi gminnej w miejsc. Topiaca, nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego przy przyjętym do analizy natężeniu ruchu***

samochodów. Maksymalne zanieczyszczenie powietrza wystąpi w pasie drogowym. Poza pasem drogowym zanieczyszczenie powietrza będzie kształtować się poniżej wartości dopuszczalnych. Przebudowa drogi gminnej dzięki poprawie płynności ruchu zmniejszy także zanieczyszczenie powietrza. Zrealizowanie inwestycji przyniesie niewymierne korzyści dla środowiska i mieszkańców przyległych do przebudowywanej drogi gminnej, ze względu na poprawę ruchu pojazdów oraz zmniejszenie poziomu hałasu związanego z ruchem pojazdów po zniszczonej w stanie istniejącym nawierzchni jezdni.

Wody opadowe odprowadzane będą na pobocza, na całym odcinku droga z poboczami mieści się w istniejącym pasie drogowym.

#### 7.5 Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

Pozostałości z budowy wywiezione będą na składowisko przerobu materiałów bitumicznych wykonawcy. odpadami będą: ścinki masy bitumicznej o kodzie 17 03 03, ilość do 0,2 Mg.

W fazie budowy ziemia o kodzie 17 05 04 w ilości około 50 m<sup>3</sup> zostanie wykorzystana do wyrównania poboczy, a jej nadmiar zostanie wywieziony na utwardzenie dróg gruntowych.

#### a) ilość i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

nie dotyczy

#### 8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na to, że projektowana przebudowa drogi gminnej nie leży na szlaku prowadzącym ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny nie wystąpi na tym obszarze transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

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

Na terenie gminy Rościszewo brak jest przyrodniczo cennych terenów o znaczeniu krajowym takich jak parki narodowe czy krajobrazowe. Nie ma także rezerwatów ani pomników przyrody.

**Obszary NATURA 2000 utworzone na terenie województwa mazowieckiego i powiatu Sierpc nie obejmują gminy Sierpc.**

Do obszarów NATURA 2000 położonych najbliższej planowanej inwestycji zaliczyć można następujące obszary:

1. Dolina Dolnej Wisły - kod obszaru: **PLB040003** pow. : 33 559,0 ha - 40 km
2. Dolina Wkry i Mławki (Olszyny Rumockie) kod obszaru: **PLB 140008** ok. 10 km.
3. Gostyńsko-Włocławski Park Krajobrazowy 50 km;
4. Obszary siedliskowe, „Sikórz” kod obszaru **PLH 140012** ok. 50 km

Kierując się charakterem planowanego przedsięwzięcia należy uznać, że jego realizacja nie będzie miała wpływu na najbliższej usytuowane przedsięwzięcia planowane obszary NATURA 2000 oraz nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary i formy ochrony przyrody wymienione w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004r. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.).

**10. Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.**

Biorąc pod uwagę uzyskane z obliczeń wyniki oddziaływania przebudowanego układu drogowego na środowisko, na obecnym etapie nie zachodzi potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Należy podkreślić, że dotrzymane będą standardy jakości środowiska poza terenem do którego inwestor ma tytuł prawny.

**11. Podsumowanie zagrożeń dla środowiska wynikających z:**

**11.1. Rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia z uwzględnieniem:**

**1) Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:**

Projektowana przebudowa drogi gminnej w miejsc. Topiąca, gmina Rościszewo nie zmienia sposobu zagospodarowania terenu. Przedsięwzięcie usytuowane będzie w istniejących liniach rozgraniczających drogi. Celem inwestycji jest poprawienie warunków ruchu. Wykonanie nawierzchni drogi przyczyni się do zwiększenia komfortu jazdy i bezpieczeństwa uczestników ruchu a także podniesie walory estetyczne terenu.

**2) Powiązanie z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie:**

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie będą realizowane inne przedsięwzięcia, stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się (kumulowania) oddziaływań na środowisko.

**3) Wykorzystanie zasobów naturalnych:**

Do realizacji przedsięwzięcia mogą być użyte materiały do wykonania nasypów drogowych w postaci piasków, oraz kruszywa naturalne do wykonania podbudów pozyskane z pobliskich kopalni piasku i żwiru dopuszczonych do eksploatacji. Przedsięwzięcie nie będzie naruszać zasobów naturalnych oraz nie będzie wymagało użycia dużej ilości surowców, wody, materiałów, paliw i energii.

**4) Emisji i występowania innych uciążliwości:**

Wykonywanie robót drogowych może wiązać się z okresowymi uciążliwościami związanymi z hałasem maszyn budowlanych. Zagrożenia te będą duże na obszarach, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie frontu budowy. Przy odpowiedniej organizacji robót budowlanych uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych. Zastosowany sprzęt budowlany powinien mieć możliwie najlepsze parametry ekologiczne. Na etapie użytkowania przedsięwzięcia na skutek wymiany istniejącej, nierównej, miejscami uszkodzonej nawierzchni drogi

62  
 gruntowej poprawią się warunki akustyczne związane z większą płynnością ruchu. W czasie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić pogorszenie jakości powietrza na obszarach w bezpośrednim sąsiedztwie robót. Przy odpowiedniej organizacji robót budowlanych uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych. Na etapie użytkowania, poprzez poprawę standardów drogi (jakość nawierzchni, szerokość jezdni) poprawi się płynność jazdy, co przyczyni się do zmniejszonej emisji spalin i kurzu do powietrza. Postępowanie i zasady gospodarowania odpadami na etapie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia winny być zgodne z wymogami ustawy o odpadach. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe.

**5) Ryzyka wystąpienia poważnych awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:**

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z używanymi do przebudowy dróg materiałami i technologią robót drogowych.

**11.2. Usytuowania 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:**

Istniejąca droga gminna biegnie na projektowanym odcinku zarówno przez tereny niezabudowane, rolnicze (pola, łąki i pastwiska) lokalne nieużytki oraz odcinki w terenie o luźnej zabudowie. Przedsięwzięcie nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu. Usytuowane jest na terenie, na którym nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary wybrzeży, obszary górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników śródlądowych, obszary przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej. Inwestycja ta jest także neutralna w stosunku do zabytków geologicznych i obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji zmianie i przekształceniu nie ulegną obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.). Przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarem NATURA 2000. Jakość oraz zdolność do samooczyszczania środowiska, zasobów naturalnych i krajobrazowych zostaje zachowana.



11.3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 11.1 i 11.2 (charakterystyka i usytuowanie przedsięwzięcia) wynikające z:

1) Zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Wpływ przedsięwzięcia w odniesieniu do jego rozmiaru i zakresu nie jest znacząco negatywny na obszar geograficzny i ludność go zamieszkującą. Zasięg oddziaływania przebudowywanej drogi gminnej z nawierzchni gruntowej na asfaltową będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie może oddziaływać na budynki mieszkalne i gospodarcze związane z ruchem pojazdów samochodowych, co występuje również i w chwili obecnej. Przedsięwzięcie nie powinno być źródłem konfliktów społecznych z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształconym, w obrębie istniejącego pasa drogowego i nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. podziału miejsc zamieszkiwania, połączeń komunikacyjnych. Obecny i perspektywiczny sposób korzystania z terenów okolicznych w charakterze obszaru zasiedlanego, turystyczno-wypoczynkowego, rolniczego i dla celów gospodarki leśnej nie jest narażony na negatywny wpływ przedmiotowej inwestycji, tak jak i inny sposób jego wykorzystania do celów publicznych tj. komunikacja publiczna.

2) Transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na to, że przebudowywana droga nie leży na szlakach prowadzących ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny nie wystąpi na tym obszarze transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

3) Wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie na zwiększenie i złożoność oddziaływania na istniejącą infrastrukturę techniczną. Planowane przedsięwzięcie pod względem technologicznym nie jest złożone - jest to inwestycja liniowa. Bezwzględnie przebudowa drogi wpłynie pozytywnie na środowisko ze względu na uszczelnienie nawierzchni i ograniczenie emisji szkodliwych spalin i pyłów.

4) Prawdopodobieństwa oddziaływania:

Inwestycja nie spowoduje niekorzystnego oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego. Nie spowoduje dodatkowej wycinki zieleni, w tym drzew, nie spowoduje zmian stosunków wodnych, nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego, a raczej przewiduje się, że zwiększenie płynności ruchu poprzez ułożenie nawierzchni spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Maksymalne zanieczyszczenie powietrza wystąpi w pasie drogowym. Poza pasem drogowym zanieczyszczenie powietrza będzie kształtować się dużo poniżej wartości dopuszczalnych. Zarówno na etapie realizacji i eksploatacji nie będzie stanowić zagrożenia dla powierzchni ziemi, wód powierzchniowych i podziemnych. Skutkiem inwestycji będzie poprawa

64

istniejącego stanu odwodnienia oraz uregulowanie gospodarki wodami opadowymi. Realizacja przedmiotowej inwestycji, wpłynie w sposób pozytywny na stan klimatu akustycznego w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynność jazdy) zmniejszy się wielkość emisji hałasu do środowiska. Biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu pojazdów, należy stwierdzić, że analizowany układ drogowy nie będzie stanowił zagrożenia akustycznego przekraczającego normy hałasu komunikacyjnego na terenie zabudowy mieszkaniowej.

**5) Czas trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:**

Czas trwania oddziaływania odnosi się do czasu realizacji inwestycji, a odwracalność oddziaływania nastąpi poprzez roboty związane z bieżącym utrzymaniem dróg gminnych. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter krótkotrwały, lokalny, ograniczony do terenu realizacji przedsięwzięcia, odwracalny. Po zakończeniu prac teren inwestycji będzie uprzątnięty i przywrócony do stanu funkcjonalności przyrodniczej.

Z up. WÓJTA  
SEKRETARZ GMINY  
*Roman Hoffmann*  
Roman Hoffmann