

Baranowo, dnia 20.09.2024 r.

SOŚ.6220.8.2024

OBWIESZCZENIE WÓJTA GMINY BARANOWO

Na podstawie art. 85 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), oraz zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572)

zawiadamiam

że w dniu 20.09.2024 r. została wydana decyzja Wójta Gminy Baranowo znak: SOŚ.6220.8.2024 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 250117W Zawady – Dąbrowa”.

W związku z powyższym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji oraz dokumentacją sprawy w siedzibie Urzędu Gminy w Baranowie, Rynek 7, 06-320 Baranowo w pok. nr 30 w godzinach pracy urzędu od poniedziałku do piątku od 7.30 do 15.30, w środy od 8.30 do 16.30 w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszego obwieszczenia.

Zgodnie z art. 49 Kpa, zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Termin zamieszczenia obwieszczenia na tablicy ogłoszeń 20.09.2024 r. – 05.10.2024 r.

Wójt Gminy

Marcin Tomasz Wołosz

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85, art. 86 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 (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112, zwanej dalej „ustawą ooś”) §3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572, zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 16.07.2024 r. Gminy Baranowo i uzyskaniu wymaganych przepisami powyżej ustawy opinii:

- 1. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 250117W Zawady – Dąbrowa”.**
- 2. określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, zgodnie z którymi:**
 - 1) podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane;
 - 2) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
 - 3) zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
 - 4) teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;
 - 5) odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
 - 6) wodę na potrzeby socjalne i do celów technologicznych dostarczać beczkowozami, ewentualnie pobierać z sieci wodociągowej;
 - 7) wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu lub rowów przydrożnych; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód;
 - 8) ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych sanitariatów, nie dopuścić do ich przepełnienia (systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty);
 - 9) roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
 - 10) masy bitumiczne na teren przedsięwzięcia dostarczać z wytwórni;

- 11) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia;
- 12) przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową;
- 13) w trakcie robót budowlanych należy zachować ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą;
- 14) zaplecze budowy (park maszynowy, bazy i miejsca składowania odpadów/materiałów) należy zorganizować na terenie utwardzonym (optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie). Zakazuje się składowania materiałów budowlanych pod koronami drzew przeznaczonych do adaptacji;
- 15) w trakcie prowadzenia prac budowlanych prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdy zaistnieje taka konieczność należy umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją;
- 16) podczas prowadzenia prac, w razie konieczności wykonania wykopów, należy zabezpieczyć je w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt;
- 17) zdjętą urodzajną warstwę gleby zdeponować w pryzmach, zabezpieczyć przed przesuszeniem w czasie składowania i wykorzystać do rekultywacji terenu inwestycji po zakończeniu jej realizacji;
- 18) po zakończeniu prac budowlanych teren uprzątnąć i zrekultywować, teren przeznaczony pod powierzchnię biologicznie czynną obsiać mieszkanką traw właściwych siedliskowo na analizowanym terenie;
- 19) odwodnienie jezdni zaprojektować z uwzględnieniem spływu powierzchniowego z terenów przyległych.

Uzasadnienie

Gmina Baranowo wnioskiem z dnia 16.07.2024 r. zwróciła się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi gminnej nr 250117W Zawady – Dąbrowa”.

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

W związku z powyższym Wójt Gminy Baranowo wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ostrołęce, a także do Dyrektora Zarządu Zlewni w Ostrołęce o opinie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie opinią znak WOOŚ-I.4220.965.2024.MŚ z dnia 02.09.2024 r., Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrołęce opinią znak ZNS.7040.161.2024 z dnia 23.07.2024 r. oraz Dyrektor Zarządu Zlewni w Ostrołęce opinią znak BS.ZZŚ.4901.228.2024.MP z dnia 01.08.2024 r. stwierdzili o braku konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w opinii wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. zamierzenia warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 1 lit. b lub c ustawy ooś. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ostrołęce również wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagań, które wymienił w opinii.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji Wójt Gminy Baranowo dokładnie przeanalizował zebrany w sprawie materiał dowodowy pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i uwzględniając łącznie uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, poddał analizie:

1) Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem :

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

Projekt obejmuje rozbudowę drogi gminnej Zawady - Dąbrowa w km 0+000 – 2+718,8 gm. Baranowo powiat ostrołęcki, woj. mazowieckie o długości 2km 718,8 m.

Inwestycja będzie realizowana w drodze procedury ZRID (ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych). Inwestycja będzie zlokalizowana w obszarze pasa drogowego drogi gminnej oraz częściowo na działkach sąsiednich przylegających do pasa drogowego.

W celu doprowadzenia istniejącej drogi gruntowej ulepszonej do wymaganych parametrów projektuje się:

- prędkość do projektowania – 40 km/h
- kategoria gruntu – piaski, żwiry
- klasa techniczna – L
- przekrój poprzeczny: szlakowy 1x2
- szerokość jezdni – od 6,0 m do 5,5 m
- chodnik o szerokości - 2m
- parking wzdłuż jezdni – dł. 50 m i szer. 3 m
- szerokość pobocza - 2 x 0,75m
- szerokość korony – 7,0 m -11,5 m
- kategoria obciążenia ruchem - KR 1
- nawierzchnia bitumiczna
- wykonanie elementów organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome) oraz inne elementy bezpieczeństwa ruchu
- budowa kanału technologicznego

Projektowany przekrój normalny

Droga gminna 250117W km 0+000 – 0+285,6

- jezdnia szerokości – 6,0m,
- chodnik o szerokości – 2m
- parking wzdłuż jezdni – dł. 50 m i szer. 3 m
- zjazdy z kostki brukowej o gr. 8cm
- wyniesione przejście dla pieszych z kostki brukowej o gr. 8 cm
- korona drogi szerokości 9m -12m,
- pobocze z kruszywa łamanego o szerokości 0,75m – 1m i grubości 10cm,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy - 2%,
- spadek poprzeczny poboczy – 6 % do 8%

Droga gminna 250117W km 0+285,6 – 0+518,0

- jezdnia szerokości – 6,0m,
- zjazdy bitumiczne
- zjazdy z kruszywa łamanego
- korona drogi szerokości – 8,5m,
- pobocze z kruszywa łamanego o szerokości 2 x 0,75m i grubości 10cm,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy - 2%,
- spadek poprzeczny poboczy - 8%

Parametry przekroju normalnego dostosowano do istniejących warunków zagospodarowania pasa drogowego.

Projektowany chodnik

Chodnik o szerokości 2 m z kostki brukowej o gr. 6 cm na podbudowie z kruszywa łamanego o grubości 15 cm

Projektowane zjazdy z kostki brukowej

Zjazdy zaprojektowano jako zjazdy z kostki brukowej o gr. 8 cm na podbudowie z kruszywa naturalnego i łamanego, szerokość od 3,6m do 6,0m. Zakończenie zjazdów zabezpieczono zatopionym krawężnikiem betonowym .

Wyniesione przejście dla pieszych

Zaprojektowano wyniesione przejście dla pieszych z kostki brukowej o gr. 8 cm na podbudowie z kruszywa naturalnego oraz łamanego.

Projektowane zjazdy bitumiczne

Zjazdy zaprojektowano jako zjazdy o nawierzchni bitumicznej o gr. 5 cm

Szerokość od 4,0m do 6,0m.

Projektowane zjazdy z kruszywa łamanego

Zjazdy gospodarcze zaprojektowano jako zjazdy o nawierzchni z kruszywa łamanego gr.15cm, o szerokości 5m .

Projektowany parking o nawierzchni bitumicznej

Zaprojektowano parking wzdłuż jezdni o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 3,0m i długości 50m

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie

mieszczą się w obszarze planowanego przedsięwzięcia w zakresie w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Zgodnie z informacjami podanymi w przedłożonej dokumentacji, w rejonie inwestycji brak jest przedsięwzięć, których oddziaływania mogłyby się kumulować z planowanym przedsięwzięciem.

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

Na długości pasa drogowego występuje nieliczna zabudowa jednorodzinna, obszary leśne (las mieszany) i zadrzewienie przydrożne oraz łąki. Projekt nie zakłada wycinki drzew. Powierzchnia zajmowanego terenu ulegnie zmianie ponieważ inwestycja będzie realizowana w drodze procedury ZRID więc nastąpi korekta szerokości pasa drogowego dostosowana do nowych parametrów drogi wg obszaru ujętego na mapach ewidencyjnych. Dalsza eksploatacja oraz forma użytkowania dróg nie ulegnie zmianie.

Projektant założył wykorzystanie istniejącej nawierzchni bitumicznej wraz z wzmocnieniem konstrukcji poprzez dołożenie warstw konstrukcyjnych z niewielkim poszerzeniem aby uniknąć ingerowania w systemy korzeniowe drzew więc droga będzie podniesiona tylko o warstwy konstrukcyjne a obustronne pobocza będą tym samym dopasowane wysokościowo do przyległego terenu w pasie drogowym.

Opisywana droga ma charakter drogi obsługującej ruch lokalny. Będzie na niej prowadzony ruch lokalny, ruch pojazdów zaopatrzeniowych oraz służb oczyszczania. Przedmiotowa inwestycja ma na celu poprawę warunków ruchu kołowego oraz bezpieczeństwa użytkowników drogi, a więc przede wszystkim mieszkańców pobliskich posesji. Natężenie ruchu na planowanym do przebudowy odcinku jest niskie. Nie przewiduje się, by realizacja omawianej inwestycji mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu oraz tym samym zwiększyć ilość zanieczyszczeń przedostających się do środowiska. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

Prowadzenie robót budowlanych będzie miało niewielki wpływ na różnorodność biologiczną. Oddziaływanie będzie minimalizowane dzięki umiejętnej organizacji pracy – prowadzenie robót w godzinach dziennych (6⁰⁰ – 22⁰⁰), sprawnym sprzętem i przy minimalnym wytwarzaniu odpadów. Uciążliwości związane z budową będą miały charakter krótkoterminowy i ustąpią w momencie zakończenia prac budowlanych.

Prace rozpoczną się od wyznaczenia osi projektowanej drogi w terenie, a następnie ustalimy rzędne wysokościowe niwelety tak aby uwzględniały wszystkie projektowane warstwy konstrukcyjne nawierzchni oraz załamania trasy w poziomie i pionie.

Z chwilą zakończenia w/w robót przystępujemy do mechanicznego odhumusowania, a następnie ścinki nadmiaru gruntu z poboczy wraz wywozem urobku.

Kolejnym etapem jest wykonanie koryta (30cm) pod projektowane poszerzenie jezdni . Następnie konieczne jest wykonanie warstwy podbudowy z kruszywa łamanego o gr. 25 oraz warstwy wiążącej o gr. 5cm na przygotowanej podbudowie.

Etapem zasadniczym jest przystąpienie do wykonania warstwy wyrównawczej i finalnie wykonanie warstwy ścieralnej na całości projektowanego odcinka.

Zjazdy do istniejących posesji zaprojektowano jako bitumiczne o gr.5 cm na podbudowie, warstwa dolna z kruszywa naturalnego 10 cm oraz warstwa górna z kruszywa łamanego 0-31,5 o gr. 20 cm.

Zjazdy (gospodarcze) wykonać z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5 mm grubości 15cm.

Zjazdy na działki należące do inwestora przewidziane pod drogi wykonać w technologii zgodnej z technologią dotyczącą jezdni.

W ramach robót uzupełniających po zakończeniu prac bitumicznych jest uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym 0-31,5 o grubości 10cm, a następnie ustawienie projektowanego oznakowania pionowego zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu.

W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny.

Pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). Składowanie substancji mogących skażać 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 bezwzględного 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.

Etap eksploatacji

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

Gospodarka wodami opadowymi – odwodnienie dróg.

Odwodnienie jezdni odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe w nieutwardzoną część pasa drogowego oraz istniejące rowy poprzez infiltrację do gruntu w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia ww. wód. 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.

Wody opadowe i roztopowe pozostaną utrzymane w granicach pasa drogowego.

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.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

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: emulsja asfaltowa kationowa szybkorozpadowa, kruszywa naturalne oraz 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 wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu 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 agregatów prądotwórczych. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię ciepłą 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.

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

- 1) Projektowana droga będzie przebiegać istniejącym pasem drogowym. Projekt przebudowy drogi zakłada oszczędne i uważne korzystanie z terenu szczególnie w okolicach przebudowy drogi nad istniejącymi przepustami pod koroną jezdni w km 0+670, 0+844, 1+243, 2+550 które będą odpowiednio zabezpieczone aby nie uległy uszkodzeniu ścianki przepustu oraz nie przedostały się żadne zanieczyszczenia płynne jak również nadmiary gruntu do ciekłu wodnego pozyskane z wykopu pod poszerzenie jezdni.
- 2) Korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów.
- 3) Tankowanie maszyn roboczych i samochodów – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi.
- 4) Zorganizowanie zaplecza budowy o powierzchni ok. 10 arów, w którym będzie mieściło się biuro budowy, szatnia dla pracowników, sanitariaty oraz garażowana będzie część maszyn. Nie przewiduje się magazynowania materiałów na placu budowy i na zapleczu. Materiały te będą sukcesywnie dowożone na plac budowy i na bieżąco wbudowywane. Zorganizowanie zaplecza budowy jest obowiązkiem Wykonawcy robót, który zostanie wyłoniony w przetargu publicznym.
- 5) Prace będą prowadzone tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰ do 22⁰⁰).
- 6) Wykonawca robót wyłoniony w drodze przetargu powinien dysponować sprzętem spełniającym wymagania Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń użytkowanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U.2005.263.2202 z późn. zm.). Obowiązkiem inwestora będzie egzekwowanie od wykonawcy robót tego wymogu.
- 7) Materiały sypkie będą przywożone na skrzyniach pojazdów zabezpieczonych opończą.
- 8) Prowadzenie robót zgodnie z harmonogramem, wyeliminowanie opóźnień.
- 9) Powstały w trakcie budowy humus zostanie wykorzystany do humusowania skarp oraz do urządzania terenów zielonych na obszarach zurbanizowanych. Odpady budowlane i socjalne będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
- 10) Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. poprzez odeskowanie). W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności prace te będą wykonywane ręcznie. W trakcie prowadzenia robót drogowych może dojść do sytuacji zanieczyszczenia gleby w strefie systemu korzeniowego drzew związkami chemicznymi (olej napędowy i olej silnikowy). W takim przypadku zanieczyszczona gleba zostanie zebrana i zutylizowana (zgodnie z przepisami prawa). Gleba zanieczyszczona zostanie wymieniona na mieszankę ziemi humusowej z piaskiem.

Gruz, beton, resztki pobudowlane podnoszą pH gleby, co utrudnia korzeniom pobieranie składników pokarmowych. Wszystkie odpady budowlane powstałe podczas prowadzenia robót będą na bieżąco usuwane i poddawane utylizacji.

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. 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 odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu. Nie przewiduje się aby zanieczyszczenia powstające w czasie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mogły w istotny sposób wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu. Przebudowa drogi przyczyni się do: zmniejszenia zapylenia, upłynni ruch poprzez obniżenie oporów toczenia, co z kolei ograniczy emisje spalin, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu.

W okresie rozbudowy 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.

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji rozbudowywanej 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.

e) Przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie

Planowana inwestycja nie będzie wytwarzała odpadów w ilościach stwarzających zagrożenie dla środowiska.

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, środki czystości 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. Ilości tego rodzaju odpadów są trudne do oszacowania na tym etapie inwestycji.

Właściwe postępowanie z wytwarzanymi odpadami sprawi, że przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na ten aspekt środowiska.

f) Zagrożenia dla zdrowia i ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie stwarza zagrożenia dla zdrowia ludzi.

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

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

Planowane zamierzenie nie będzie realizowane na obszarach wodno-błotnych bądź w ich bezpośrednim sąsiedztwie oraz na innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, bądź w ujściach rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i nie dotyczy środowiska morskiego

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi. Przedmiotowa droga zlokalizowana jest w sąsiedztwie obszarów rolnych, leśnych oraz obszarów zabudowanych. Przewiduje się wycinkę drzew oraz krzewów kolidujących z rozbudową.

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

Nie występują

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

Planowana inwestycja położona jest na niewielkim obszarze wymagającym specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Doliny Omulwi i Płodownicy na którym obowiązują zapisy Dziennika Urzędowego Województwa Mazowieckiego z dnia 9 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 - Doliny Omulwi i Płodownicy PLB140005.

W bezpośrednim sąsiedztwie na zakończeniu przebudowywanej drogi gminnej występują obszary wodno - błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Obszar Natura 2000 pod nazwą : Bory Chobotkowe Karaska na którym obowiązują zapisy Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 15 kwietnia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Chrobotkowe Karaska PLH140047

W sąsiedztwie planowanej inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania nie ma zlokalizowanych obiektów uzdrowiskowych i sanatoryjnych podlegających przepisom ustawy o uzdrowiskach i lecznictwie uzdrowiskowym.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieją prawdopodobieństwa ich przekroczenia

Nie występują,

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

Nie występują,

h) obszary przylegające do jezior

Nie występują,

i) obszary ochrony uzdrowiskowej i uzdrowiska

Nie występują,

j) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia gminy Baranowo wynosi 34 os./km²

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Według II aktualizacji Planu gospodarowania wodami przedmiotowa inwestycja znajduje się na obszarze dorzecza Wisły wprowadzona Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023r. poz. 300). Zgodnie z ww. planem teren przedsięwzięcia znajduje się w zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP): o nazwie „Omulew od Wałpuszy do ujścia” kod: PLRW200016265499, która jest monitorowaną częścią wód, dokonano oceny stanu/potencjału (na podstawie badań biologicznych w JCWP), z oceny stanu wynika iż posiada zły stan wód czyli jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego.

Cała zlewnia JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art.4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Dla danej JCWP z art. 4 ust.7 nie zostało ustanowione odstępstwo Ramowej Dyrektywy Wodnej. Zgodnie z art. 57 ustawy Prawo wodne celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego.

Przedmiotowa inwestycja zgodnie z Planem zlokalizowana jest w obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200050.

Według planu dla JCWPd PLGW200050 stan chemiczny i stan ilościowy jest dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jako niezagrożone.

Na podstawie art. 59 ustawy Prawo wodne celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu oraz ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem, a zasilaniem tych wód tak aby osiągnąć ich dobry stan.

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

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

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

Informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji stwierdzają brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko

d) prawdopodobieństwo oddziaływania:

Informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego otoczenia inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływań:

Oddziaływanie powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne. Oddziaływania z etapu eksploatacji będą nawiązywały swoją intensywnością do stopnia wykorzystania drogi przez jej użytkowników. Ze względu na niskie natężenie ruchu i minimalny udział samochodów ciężarowych zasięg niekorzystnego oddziaływania drogi na środowisko nie przekroczy granic projektowanego pasa drogowego.

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

Informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji wskazują na brak możliwości wystąpienia oddziaływań związanych z innymi przedsięwzięciami.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania :

Zaplanowana przez Inwestora organizacja i technologia robót budowlanych oraz jakość przewidzianych do wykorzystania materiałów maksymalnie ograniczają prognozowane oddziaływania na środowisko.

Wójt Gminy Baranowo prowadząc postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Po analizie przedłożonych dokumentów i biorąc pod uwagę powyższe oraz opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektoratu Sanitarnego i Dyrektora Zarządu Zlewni w Ostrołęce postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce za pośrednictwem Wójta Gminy Baranowo w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Zrzeczenie wnosi się do organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

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

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Gmina Baranowo
Rynek 7, 06-320 Baranowo
2. Strony postępowania poprzez podanie do publicznej wiadomości (art. 49 Kpa)
3. Aa.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrołęce
ul. Targowa 4, 07-410 Ostrołęka
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Berka Joselewicza 1, 07-410 Ostrołęka
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ostrołęce
ul. Poznańska 19, 07-409 Ostrołęka

SOS.6220.8.2024

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

**Charakterystyka przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
(Dz. U. z 2024 r., poz. 1112)**

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi gminnej Zawady - Dąbrowa gm. Baranowo powiat ostrołęcki, woj. mazowieckie o długości 2km 718,8 m..

Inwestycja będzie realizowana w drodze procedury ZRID (ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych). Inwestycja będzie zlokalizowana w obszarze pasa drogowego drogi gminnej oraz częściowo na działkach sąsiednich przylegających do pasa drogowego.

W celu doprowadzenia istniejącej drogi gruntowej ulepszonej do wymaganych parametrów projektuje się:

- prędkość do projektowania – 40 km/h
- kategoria gruntu – piaski, żwiry
- klasa techniczna – L
- przekrój poprzeczny: szlakowy 1x2
- szerokość jezdni – od 6,0 m do 5,5 m
- chodnik o szerokości - 2m
- parking wzdłuż jezdni – dł. 50 m i szer. 3 m
- szerokość pobocza - 2 x 0,75m
- szerokość korony – 7,0 m -11,5 m
- kategoria obciążenia ruchem - KR 1
- nawierzchnia bitumiczna
- wykonanie elementów organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome) oraz inne elementy bezpieczeństwa ruchu
- budowa kanału technologicznego

Projektowany przekrój normalny

Droga gminna 250117W km 0+000 – 0+285,6

- jezdnia szerokości – 6,0m,
- chodnik o szerokości – 2m
- parking wzdłuż jezdni – dł. 50 m i szer. 3 m
- zjazdy z kostki brukowej o gr. 8cm
- wyniesione przejście dla pieszych z kostki brukowej o gr. 8 cm
- korona drogi szerokości 9m -12m,
- pobocze z kruszywa łamanego o szerokości 0,75m – 1m i grubości 10cm,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy - 2%,
- spadek poprzeczny poboczy – 6 % do 8%

Droga gminna 250117W km 0+285,6 – 0+518,0

- jezdnia szerokości – 6,0m,

- zjazdy bitumiczne
- zjazdy z kruszywa łamanego
- korona drogi szerokości – 8,5m,
- pobocze z kruszywa łamanego o szerokości 2 x 0,75m i grubości 10cm,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy - 2%,
- spadek poprzeczny poboczy - 8%

Parametry przekroju normalnego dostosowano do istniejących warunków zagospodarowania pasa drogowego.

Projektowany chodnik

Chodnik o szerokości 2 m z kostki brukowej o gr. 6 cm na podbudowie z kruszywa łamanego o grubości 15 cm

Projektowane zjazdy z kostki brukowej

Zjazdy zaprojektowano jako zjazdy z kostki brukowej o gr. 8 cm na podbudowie z kruszywa naturalnego i łamanego, szerokość od 3,6m do 6,0m. Zakończenie zjazdów zabezpieczono zatopionym krawężnikiem betonowym .

Wyniesione przejście dla pieszych

Zaprojektowano wyniesione przejście dla pieszych z kostki brukowej o gr. 8 cm na podbudowie z kruszywa naturalnego oraz łamanego.

Projektowane zjazdy bitumiczne

Zjazdy zaprojektowano jako zjazdy o nawierzchni bitumicznej o gr. 5 cm

Szerokość od 4,0m do 6,0m.

Projektowane zjazdy z kruszywa łamanego

Zjazdy gospodarcze zaprojektowano jako zjazdy o nawierzchni z kruszywa łamanego gr.15cm, o szerokości 5m .

Projektowany parking o nawierzchni bitumicznej

Zaprojektowano parking wzdłuż jezdni o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 3,0m i długości 50m

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi nie ulegnie zmianie. Przedmiotowa droga o nawierzchni bitumicznej, obsługuje ruch lokalny pomiędzy miejscowościami stanowiąc bezpośrednie połączenie z drogą powiatową nr 2514W.

Planowana inwestycja położona jest na niewielkim obszarze wymagającym specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Doliny Omulwi i Płodownicy na którym obowiązują zapisy Dziennika Urzędowego Województwa Mazowieckiego z dnia 9 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 - Doliny Omulwi i Płodownicy PLB140005.

W bezpośrednim sąsiedztwie na zakończeniu przebudowywanej drogi gminnej występują obszary wodno - błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Obszar Natura 2000 pod nazwą : Bory Chobotkowe Karaska na którym obowiązują zapisy

Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 15 kwietnia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Chrobotkowe Karaska PLH140047

W sąsiedztwie planowanej inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania nie ma zlokalizowanych obiektów uzdrowiskowych i sanatoryjnych podlegających przepisom ustawy o uzdrowiskach i lecznictwie uzdrowiskowym.