

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112), zwanej dalej „ustawą ooś” w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 z późn. zm.), zwanej dalej K.p.a. oraz stosownie do zapisu § 3 ust. 1 pkt 6a Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 z późn zm.) po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Sierpeckiego reprezentowanego przez Zarządu Powiatu Sierpeckiego reprezentowanego przez pełnomocnika Tomasza Kowieszko w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, polegającego na „budowa mostu w m. Gójsk wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 3721W Gójsk – Podlesie – granica województwa – (Sosnowa) stanowiącej dojazd do budynku inżynierskiego”

orzekam

I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu w m. Gójsk wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 3721W Gójsk – Podlesie – granica województwa – (Sosnowa) stanowiącej dojazd do budynku inżynierskiego,

II. określam warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy ooś oraz nakładam obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, z uwzględnieniem następujących elementów:

- 1) prace ingerujące w pokrycie glebowe należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. W terminie od 1 września do końca lutego lub w tym czasie pod nadzorem przyrodniczym specjalisty lub specjalistów posiadających wiedzę z zakresu nauk przyrodniczych (ornitologa); przed przystąpieniem do prac należy również dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, a także analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej; analiza winna być prowadzona w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępianie od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody;
- 2) bezpośrednio przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych przy udziale nadzoru ornitologicznego i herpetologicznego prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdyż istniejąca taka konieczność należy umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, z zastosowaniem przepisów odrębnych;
- 3) podczas prowadzenia prac należy zabezpieczyć wykop w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt (wygrodzenia, przykrycia);
- 4) nie należy zlokalizować placów składowych, tymczasowych dróg przejazdowych i miejsc postoju sprzętu w sąsiedztwie cieku Dopływ spod Brzeszczyk Małej;
- 5) podczas realizacji prac budowlanych stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia, w celu ochrony gatunków i wód prowadzić kontrolę układów paliwowych;
- 6) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
- 7) zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorbcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz

- przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania;
- 8) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania
 - 9) zaplecze budowy oraz ewentualne bazy materiałowe zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków wodnych o nazwie „Dopływ spod Brzesczek Małych” usytuowanego w obszarze oddziaływania inwestycji;
 - 10) zachować szczególną ostrożność w czasie prowadzenia prac w rejonie cieków „dopływ spod Brzesczek Małych”;
 - 11) przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych mostu należy zabezpieczyć ciek „dopływ spod Brzesczek Małych” przed zatamowaniem oraz zanieczyszczeniem; podczas przebudowy mostu należy zabezpieczyć ciek „Dopływ spod Brzesczek Małych” przed dostawaniem się do niego materiałów budowlanych i odpadów poprzez wykonanie zabezpieczeń usytuowanych na takiej wysokości, aby nie zakłócić przepływu wód; po zakończeniu robót uporządkować teren z gruzów i odpadów;
 - 12) wykonać konstrukcję obiektu mostowego w sposób, który nie zmienia parametrów istniejącego cieków oraz nie spowoduje zmian w jego przepływie wód,
 - 13) prace należy prowadzić w okresie niskich stanów wód;
 - 14) zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajduje się cieków wodne, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych;
 - 15) wodę dostarczać na plac budowy beczkowozami;
 - 16) ścieki bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;
 - 17) wody opadowe i roztopowe odprowadzać powierzchniowo poprzez powierzchniowe spływy wód opadowych i roztopowych do przydrożnych rowów lub na przydrożny teren zielony; w terenie zabudowanym, tam gdzie występują chodniki dla pieszych wzdłuż drogi powiatowej, wody odprowadzać za pomocą kanalizacji deszczowej;
 - 18) zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających i odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych;
 - 19) prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych;
 - 20) teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników do gromadzenia odpadów;
 - 21) odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

UZASADNIENIE

W dniu 13 marca 2025 roku Powiat Sierpecki reprezentowany przez Zarząd Powiatu Sierpeckiego reprezentowany przez Tomasza Kowieszko złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, polegającego na budowa mostu w m. Gójsk wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 3721W Gójsk – Podlesie – granica województwa – (Sosnowa) stanowiącej dojazd do budynku inżynierskiego .

Przedsięwzięcie będzie oddziaływać na działki:

Stosownie do treści art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy oś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt, burmistrz, prezydent miasta, a w powyższej sprawie Wójt Gminy Szczutowo.

Na podstawie przedłożonych dokumentów ustalono, iż planowane zamierzenie inwestycyjne należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 z późn zm.): „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w §2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko 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, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Wypełniając dyspozycję art. 64 ust. 1 ustawy oś Wójt Gminy Szczutowo wystąpił w dniu 20 marca 2025 roku pismem znak: RI.6220.7.2025 do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej we Włocławku z wnioskiem dotyczącym wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Do w/w wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem Inwestora oraz informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W odpowiedzi otrzymano Opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu z dnia 09.04.2025 r. (data wpływu: 14.04.2025 r.) znak: ZNS.9022.2.11.2025, w której uznać, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa mostu w m. Gójsk wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 3721W Gójsk – Podlesie – granica województwa – (Sosnowo)stanowiącej dojazd do obiektu inżynierskiego”. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 16 kwietnia 2025 roku (data wpływu 16.04.2025 r.) znak WOOS-I.4220.358.2025.IP.2 wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. opinii Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy oś. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej we Włocławku z dnia 05.05.2025 r. (data wpływu: 06.05.2025 r.) znak: WK.ZZS.4901.61.2025 wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa mostu w m. Gójsk wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 3721W Gójsk – Podlesie – granica województwa – (Sosnowo)stanowiącej dojazd do obiektu inżynierskiego” nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. opinii Dyrektor Zarządu Zlewni we Włocławku wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy oś oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy oś oraz wskazał elementy, które uwzględniono w niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę otrzymane opinie oraz po przeprowadzeniu własnej - uwzględniającej uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, Wójt Gminy Szczutowo uznał, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowa mostu w m. Gójsk wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 3721W Gójsk

– Podlesie – granica województwa – (Sosnowo) stanowiącej dojazd do obiektu inżynierskiego.

O wszczęciu postępowania administracyjnego i o wystąpieniu do organów współdziałających a przed wydaniem decyzji o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań tut. Urząd zawiadomił wszystkie strony postępowania administracyjnego. W niniejszej sprawie ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 10, stąd zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, w myśl którego strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Planowana inwestycja polega na budowie nowego mostu w ciągu drogi powiatowej nr 3721 W Gójsk – Podlesie – granica województwa – (Sosnowa) w miejscowości Gójsk oraz na rozbudowie dwóch odcinków ww. drogi powiatowej o łącznej długości około 0,9 km. Istniejący obiekt inżynierski (przepust drogowy) jest w złym stanie technicznym, nie zapewnia odpowiedniej nośności dla kategorii drogi powiatowej, w ciągu której jest usytuowany. Ze względów technicznych i ekonomicznych wzmocnienie istniejącej konstrukcji obiektu inżynierskiego jest nieopłacalne. W związku z powyższym projektowana budowa mostu polegać ma na rozbiórce istniejącego przepustu drogowego, a następnie budowie nowego mostu w dostosowaniu do aktualnych obciążeni użytkowych oraz normatywnych parametrów.

Okolice mostu stanowią tereny o zabudowie mieszkalnej oraz grunty użytkowane rolniczo-grunty orne oraz łąki.

W ramach rozdudowy drogi powiatowej nr 3721 W planuje się:

- wykonanie nowej nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- umocnienie pobocza z kruszywa łamanego,
- budowa nowych odcinków chodników dla pieszych z kostki brukowej,
- budowa przepustów drogowych i przepustów pod zjazdami, polegająca na rozbiórce istniejących przepustów i budowie nowych przepustów,
- przebudowa istniejących rowów drogowych,
- przebudowa zjazdów do posesji i działek,
- zabezpieczenie istniejącej infrastruktury uzbrojenia terenu,
- wykonanie oznakowania drogowego.

Przebudowa mostu będzie wymagała wykonania następujących robót mostowych;

- rozbiórka konstrukcji istniejącego przepustu drogowego wraz z jego wyposażeniem,
- budowa drogowego obiektu mostowego o konstrukcji wykonanej z prefabrykowanych desk strunobetonowych, zespolonych z żelbetonową płytą pomostu,
- wykonanie dwóch przyczółków żelbetowych, stanowiących podpory jednoprzęsłowego mostu,
- wykonanie urządzeń technicznych wyposażenia mostów takich jak stalowe barieroporce ochronne, krawężniki kamienne, izolacja płyty pomostu i nawierzchnia bitumiczna jezdni na moście, żelbetowa chodnikowa wraz z nawierzchnią z żywic poliuretanowo – epoksydowych, drenaż i sączki odwodnienia izolacji itp.,
- wykonanie umocnienia nasypów przy obiektowych,
- odcinkowe umocnienie ciekłu o nazwie „Dopływ spod Brzesczek Małych”, w ciągu, którego usytuowany jest projektowany most.

Uciążliwość planowanego przedsięwzięcia w fazie realizacji związana będzie z możliwością

wystąpienia chwilowej emisji pyłów i gazów oraz hałasu do środowiska. Jednakże oddziaływania te będą miały charakter przejściowy, krótkotrwały i będą ograniczone przez odpowiednią organizację pracy na placu budowy. Z kíp wynika, że do prac budowlanych wykorzystywane będą maszyny i urządzenia z użyciem sprawnego technicznie sprzętu oraz zastosowane zostaną tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi projektowania dróg, ulic i mostów oraz polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności. Tankowanie maszyn i pojazdów budowlanych zostanie ograniczone doniezbędnego minimum w miejscach do tego wyznaczonych na odpowiednio zabezpieczonym podłożu, paliwem dowożonym w niezbędných ilościach. Serwisowanie maszyn budowlanych będzie odbywało się poza terenem budowy. W razie awarii np. wycieku paliwa lub oleju należy zabezpieczyć miejsca wycieku. Przy małej ilości wycieku substancję niebezpieczną należy zasypać materiałami ochronnymi zebrać do oznakowanych pojemników i poddać odzyskowi bądź unieszkodliwić zgodnie z ustawą o odpadach. Wykonawca zobowiązany jest do utrzymania czystości na placu budowy. Ścieki socjalno bytowe bromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych typu TOI-TOI, obsługiwane przez firmę zewnętrzną, która będzie wywoziła ścieki do oczyszczalni ścieków. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej.

W związku z prowadzeniem prac przy budowie planowanej inwestycji mogą powstawać następujące rodzaje odpadów:

- odpady betonowe z rozbiórki przepustu w ilości 10 Mg
- odpady asfaltobetonu z rozbiórki nawierzchni drogowej w ilości 750 Mg,
- niesegregowane odpady komunalne w ilości 4 Mg

Odpady wytworzone na etapie realizacji inwestycji w wyniku prowadzenia planowanych prac remontowych i budowlanych będą magazynowane selektywnie, w sposób chroniący środowisko przed zanieczyszczeniem, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom do zagospodarowania.

Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu pochodzących z sprzętu budowlanego oraz pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa i budowa silnika. Realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, co może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza i emisji hałasu. Podczas eksploatacji woda nie będzie wykorzystywana.

W trakcie użytkowania inwestycji mogą powstać niewielkie ilości odpadów z czyszczenia ulic i placów. Będą one zbierane bezpośrednio na środki transportu służb porządkowych i przekazywane na wysypisko.

W trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka poważnej awarii przemysłowej.

Na podstawie danych z nowego planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz 300), analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły, na obrzarze jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych, zwanej dalej JCWP o nr RW2000102756529 i nazwie Kanał Gójsk.

Dla JCWP ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: zagrożona. Status JCWP to naturalna część wód. JCWP jest monitorowana. Zły stan JCWP umiarkowany jest umiarkowanym stanem ekologicznym. Wskaźniki determinujące stan ekologiczny to OWO; makrobezkręgowce. Presja determinująca stan wód w obrębie danej JCWP to presja troficzna - źródła bytowe i komunalne (rozproszone); presja hydromorfologiczna - prostowanie koryta - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętzące - rzeki główne i pozostałe.

Celem środowiskowym dla stanu ekologicznego jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [OWO, MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnia drożność cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan

chemiczny.

Dla tej JCWP zostało ustanowione odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej tj. Dyrektywy 2000/60/WE, polegającej na złagodzeniu celów środowiskowych, które jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników; OWO, MMI. Warunkiem odstępstw jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych.

Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych. Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obszarze jednolitych części wód podziemnych o kodzie PLGW200048, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Stan wód jest monitorowany, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych tj. utrzymanie obecnego stanu ilościowego i chemicznego wód jest niezagrażona.

Ponadto, teren inwestycji znajduje się na obszarze objętym ochroną przyrody o nazwie Obszar Chronionego Krajobrazu Przyrzecze Skrwy Prawej, dla której aktualnym prawem jest Uchwała 69/24 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 27 sierpnia 2024 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Z 2024 r. poz 8359). Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 1 ww. uchwały, w obszarze zakazuje się lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zakaz ten, zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2001 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. u. z 2024 poz 1478 z późn zm) nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego.

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi i leśnymi.

W związku z powyższym, stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

Gęstość zaludnienia na terenie Gminy Szczutowo jest mała i wynosi 35 osób/km² (wg danych GUS z 2024 roku).

Mając na uwadze położenie inwestycji oraz wielkość przewidywanej emisji komunikacyjnej uważa się, że nie będzie miała ona znaczenia w sensie oddziaływania transgranicznego.

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

Dzięki budowie mostu i rozbudowie drogi powiatowej nastąpi poprawa stanu technicznego nawierzchni, poprawa komunikacji, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi. Jak i mostu.

W/w inwestycja nie wpłynie na walory przyrodnicze i krajobrazowe, biorąc pod uwagę istniejące użytkowanie terenu. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny. Ponadto skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz wykorzystywanie zasobów naturalnych, emisji jak też występowanie innych uciążliwości jest znikome.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania orzeczono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy o oś „w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 i 1a. stosownie do zapisu ust. 1a, w decyzji właściwy organ może określić warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c.

Na podstawie art. 84 ust. 2 ustawy o oś charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 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 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a w/w ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
2. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu, o którym mowa w art. 72 ust. 3 ww. ustawy, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku za pośrednictwem Wójta Gminy Szczutowo w ciągu 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Załączniki:

Załącznik Nr 1 – charakterystyka przedsięwzięcia

WOJT GMINY
Aneta Rutkowska
mgr Aneta Rutkowska

Otrzymują:

1. Tomasz Kowieszko /pełnomocnik, pełnomocnictwo w aktach sprawy/
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie /zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego/
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Henryka Sienkiewicza 3
00-015 Warszawa
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sierpcu
ul. Piastowska 24a
09-200 Sierpc
5. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku
ul. Okrzei 74 A
87-800 Włocławek
6. A/a

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 ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

2.1. Rodzaj i cel przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie budowlane polega na budowie mostu w ciągu drogi powiatowej nr 3721W Gójsk – Podlesie – granica województwa – (Sosnowo) w miejscowości Gójsk oraz na rozbudowie dwóch odcinków ww. drogi powiatowej o łącznej długości około 0,9 km . Istniejący obiekt inżynierski (przeprawy drogowy) jest w złym stanie technicznym, nie zapewnia odpowiedniej nośności dla kategorii drogi powiatowej, w ciągu której jest usytuowany. Ze względów technicznych i ekonomicznych wzmocnienie istniejącej konstrukcji obiektu inżynierskiego jest nieracjonalne. W związku z powyższym projektowana budowa mostu polegać będzie na rozbiórce istniejącego przeprawy drogowego, a następnie budowie nowego mostu w dostosowaniu do aktualnych obciążeń użytkowych oraz normatywnych parametrów. Budowa nowego mostu drogowego wg aktualnie obowiązujących przepisów wraz z rozbudową dróg dojazdowych na odcinku o długości około 0,9 km zapewni poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów

2.2.1. Droga powiatowa nr 3721W relacji Gójsk – Podlesie – granica województwa – (Sosnowo)

Droga powiatowa nr 3721W posiada następujące parametry:

- długość drogi łącznie z mostem – około 900 m,
- szerokość jezdni drogowej – 6,00 m,
- w terenie niezabudowanym droga posiada tzw. przekrój szlakowy tj. jezdnię o nawierzchni bitumicznej wraz z pobocznymi gruntowymi oraz rowami drogowymi,
- w terenie zabudowanym w ciągu drogi występują chodniki dla pieszych o nawierzchni z betonowych płyt chodnikowych.

Odwodnienie drogi w obrębie mostu i drogi powiatowej odbywa się powierzchniowo, tj. woda opadowa z jezdni drogowej spływa do rowów drogowych lub na przyległy do drogi teren zielony. W miejscach występowania chodników dla pieszych odwodnienie odbywa się za pomocą urządzeń kanalizacji deszczowej takich jak wpusty uliczne.

2.2.2. Istniejący przeprawy drogowy w ciągu drogi powiatowej 3721W

Istniejący przeprawy drogowy zlokalizowany jest w ciągu drogi powiatowej nr 3721W w m. Gójsk. Jest to przeprawy dwuotorowy o konstrukcji żelbetowej. Wlot i wylot z części przelotowej przeprawy drogowego stanowią żelbetowe ściany oporowe.

Obiekt posiada następujące parametry:

- długość części przelotowej przeprawy drogowego – 8,50 m,
- długość ścian oporowych wlotu i wylotu przeprawy – 15,50 m,
- szerokość użytkowa jezdni drogowej na przepuszczenie – 5,00 m,

Nawierzchnia jezdni drogowej na obiekcie inżynierskim (przepuście drogowym) jest bitumiczna. Na zdjęciu poniżej przedstawiono istniejący przepust drogowy oraz teren inwestycji.

2.3. Opis istniejącego zagospodarowania terenu w obrębie inwestycji

Projektowana budowa mostu w miejscowości Gójsk polegająca na rozbiórce istniejącego przepustu drogowego a następnie budowie nowego mostu drogowego oraz planowane do rozbudowy dwa odcinki drogi powiatowej nr 3721W o łącznej długości około 0,9 km znajduje się na terenie gminy Szczutowo. Okolice mostu stanowią tereny o zabudowie mieszkalnej oraz grunty użytkowane rolniczo (grunty orne oraz łąki). Planowane do rozbudowy odcinki drogi powiatowej na całej długości posiadają nawierzchnię z betonu asfaltowego, pobocza gruntowe, rowy odwodnieniowe oraz odcinkowo chodniki dla pieszych. W pasie drogowym lub w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego przebiega infrastruktura uzbrojenia terenu tj. napowietrzna i podziemna sieć elektroenergetyczna, wodociąg, kanalizacja sanitarna, kanalizacja deszczowa oraz linia telekomunikacyjna.

2.4. Skala i zakres przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie dwóch odcinków drogi powiatowej nr 3721W, tj. odcinka o długości 100,00 m stanowiącego dojazdu do projektowanego mostu w miejscowości Gójsk oraz odcinka drogi powiatowej o długości około 800,00 m w miejscowości Podlesie. Łączna długość projektowanej do rozbudowy drogi powiatowej nr 3721W wynosi około 0,9 km.

Rozbudowa drogi powiatowej nr 3721W o długości około 900,00 m będzie wymagała wykonania następujących robót drogowych:

- wykonanie nowej nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- umocnienie poboczy z kruszywa łamanego,
- budowa nowych odcinków chodników dla pieszych z kostki betonowej,
- budowa przepustów drogowych i przepustów pod zjazdami, polegająca na rozbiórce istniejących przepustów i budowie nowych przepustów,
- przebudowa istniejących rowów drogowych,
- przebudowa zjazdów do posesji i działek,
- zabezpieczenie istniejącej infrastruktury uzbrojenia terenu,
- wykonanie oznakowania drogowego.

Przebudowa mostu będzie wymagała wykonania następujących robót mostowych:

- rozbiórka konstrukcji istniejącego przepustu drogowego wraz z jego wyposażeniem,
- budowa drogowego obiektu mostowego o konstrukcji wykonanej z prefabrykowanych desek strunobetonowych, zespolonych z żelbetową płytą pomostu,
- wykonanie dwóch przyczółków żelbetowych, stanowiących podpory jednoprzęsłowego mostu,
- wykonanie urządzeń technicznych wyposażenia mostów takich jak stalowe barieroporcze ochronne, krawężniki kamienne, izolacja płyty pomostu i nawierzchnia bitumiczna jezdni na moście, żelbetowa zabudowa chodnikowa wraz z nawierzchnią z żywic poliuretanowo - epoksydowych, drenaż i sączi odwodnienia izolacji itp.
- wykonanie umocnienia nasypów przyobiektowych,
- odcinkowe umocnienie ciekłu o nazwie „Dopływ spod Brzesczek Małych”, w ciągu którego usytuowany jest projektowany most.

Zakres planowanej inwestycji nie spowoduje zmiany sposobu użytkowania terenu. Można stwierdzić, że realizacja tego przedsięwzięcia nie spowoduje zagrożenia dla środowiska, ani nie pogorszy jego walorów przyrodniczych.

2.5. Lokalizacja przedsięwzięcia

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie, który nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania

przestrzennego.

Planowana budowa mostu drogowego w miejscowości Gójsk wraz z drogami dojazdowymi będzie prowadzona w następującej lokalizacji oraz będzie oddziaływać na tereny przynależne do następujących działek:

Województwo	mazowieckie
Powiat	sierpecki
Gmina	Szczutowo
Obręb: nr dz. ewidencyjnej	Obręb 0010 Gójsk: 121/1, 145, 534, 121/4, 112/1, 113. Obręb 0022 Podlesie: 42, 176/4, 198/2, 185, 299, 293/6, 468.

Dane adresowe właścicieli ww. działek znajdują się w załączonych do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, uproszczonych wypisach z rejestru gruntów.

2.6. 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

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

W pasie drogowym, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie występują obszary wodno-błotne, nie zinwentaryzowano siedlisk łąkowych. W pobliżu inwestycji nie występuje ujście rzeki.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Na obszarze projektowanej inwestycji nie występują obszary wybrzeży.

c) obszary górskie i leśne:

Przedmiotowy most wraz z drogami dojazdowymi nie przebiega przez tereny górskie i tereny leśne.

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

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują strefy ochronne ujęć wód oraz 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 natury 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Planowana inwestycja znajduje się na obszarze chronionego krajobrazu pn. „Przyrzecze Skrwy Prawej”. W sąsiedztwie inwestycji nie występują obszary Natura 2000.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

W związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardów jakości środowiska w stosunku do stanu istniejącego, nie występuje również prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

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

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

h) gęstość zaludnienia:

Droga przebiega przez obszary użytkowane głównie rolniczo, o niewielkiej gęstości zaludnienia.

i) obszary przylegające do jezior:

Nie występują jeziora w pobliżu projektowanej inwestycji.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej w pobliżu projektowanej inwestycji.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Usytuowanie przedmiotowego zamierzenia względem zlewni i jednolitych części wód powierzchniowych jest następujące:

Nazwa jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP rzeczna): Kanał Gójsk
Europejski kod jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): RW2000102756529
Region wodny: region wodny Środkowej Wisły
Dorzecze: obszar dorzecza Wisły
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej: RZGW w Warszawie
Stan / potencjał ekologiczny: umiarkowany stan ekologiczny
Rzeczywista długość JCWP: 35,46 km
Powierzchnia zlewni JCWP: 94,75 km²

Usytuowanie przedmiotowego zamierzenia względem zlewni i jednolitych części wód podziemnych jest następujące:

Numer jednolitych części wód podziemnych (JCWPd): 48
Kod jednolitych części wód podziemnych (JCWPd): GW200048
Region wodny: Środkowej Wisły
Obszar dorzecza: obszar dorzecza Wisły
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej: RZGW w Warszawie
Stan JCWPd: dobry
Powierzchnia JCWPd: 2967,56 km²

3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną

3.1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego

Planowane przedsięwzięcie obejmuje działki na terenie gminy Szczutowo o łącznej powierzchni około 10000 m² czyli 1,0 ha. Po budowie mostu i dróg dojazdowych nie nastąpi zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej działek, ani też nie zmieni się sposób ich użytkowania. Występująca w granicach zajmowanych działek szata roślinna nie zostanie zniszczona, ani uszkodzona.

3.2. Dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości

Planowane przedsięwzięcie tj. przebudowa mostu wraz z dwoma odcinkami drogi powiatowej nr 3721W znajduje się w całości na terenie gminy Szczutowo. Szerokość istniejącej drogi powiatowej planowanej do rozbudowy wynosi od 5,00 m do 6,00 m. Odwodnienie drogi odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych i roztopowych do przydrożnych rowów lub na przydrożny teren zielony. W terenie zabudowanym, tam gdzie występują chodniki dla pieszych wzdłuż drogi powiatowej, odwodnienie drogi odbywa się za pomocą kanalizacji deszczowej. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego mostu i dróg dojazdowych znajduje się infrastruktura elektroenergetyczna, telekomunikacyjna, wodociąg, kanalizacja sanitarna i kanalizacja deszczowa.

3.3. Istniejąca szata roślinna

Szata roślinna w pobliżu planowanej inwestycji składa się z pospolitej roślinności trawiastej porastającej brzegi cieków, nad którym zlokalizowany jest przedmiotowy most. Wśród traw rosnących w okolicy przedmiotowego mostu i drogi należy wymienić m.in. kostrzewę trzcinową, kostrzewę łąkową, wiechlinę

łąkową, zycię trwałą, wyczyniec łąkowy, perz właściwy, pokrzywę zwyczajną, bylicę pospolitą. Nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin i grzybów na terenie objętym przedmiotowym przedsięwzięciem. Na terenie przedmiotowej inwestycji nie występują również pomniki przyrody.

4. Rodzaj technologii

4.1. Faza realizacji

Przed przystąpieniem do robót mostowych, wykonawca robót będzie zobowiązany wprowadzić organizację ruchu na czas robót oraz zabezpieczyć ciek o nazwie „Dopływ spod Brzesczek Małych” przed zatamowaniem oraz zanieczyszczeniem materiałami pochodzącymi z rozbiórki przepustu drogowego. Roboty rozbiórkowe będą wykonane za pomocą młotów wyburzeniowych, specjalistycznych pił do betonu, koparek i samochodów transportowych do odwiezienia gruzu betonowego. Po wykonaniu robót rozbiórkowych nastąpi budowa mostu o konstrukcji wykonanej z prefabrykowanych desek strunobetonowych, zespolonych z żelbetową płytą pomostu, opartej na żelbetowych przyczółkach posadowionych na palach fundamentowych. Prace wykonywane będą sprzętem mechanicznym poruszającym się i korzystającym z drogi powiatowej nr 3721W. Część prac wykończeniowych wykonana będzie ręcznie. Przeprowadzone czynności związanych z budową nowego mostu zostanie wykonana w osłonie grodzie stalowych. Przebudowa odcinka drogi powiatowej będzie wymagała użycia frezarek drogowych do sfrezowania istniejącej nawierzchni bitumicznej, w miejscach, gdzie nie będzie możliwe podniesienie niwelety drogi. Do robót ziemnych wykorzystane będą koparki oraz wozy transportowe. Do robót drogowych zostaną zastosowane koparki, rozściełacze masy asfaltowej, walce drogowe, samochody ciężarowe itp. W ramach inwestycji prowadzony będzie transport surowców, materiałów, prefabrykatów oraz odpadów powstałych w trakcie budowy. Woda potrzebna do celów technologicznych w trakcie realizacji budowy drogi i mostu będzie dowożona beczkowozami na teren budowy.

4.2. Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji inwestycji, poza przeprowadzeniem drobnych prac konserwacyjnych oraz remontów, nie przewiduje się prowadzenia prac mogących powodować uciążliwość dla środowiska. Zastosowanie barier ochronnych na moście spowoduje istotną poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na natężenie ruchu drogowego w ciągu drogi powiatowej 3721W.

5. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Wybór możliwych wariantów budowy mostu oraz dwóch odcinków drogi powiatowej o łącznej długości około 0,9 km ogranicza się do przyjęcia przebiegu projektowanej infrastruktury drogowej po istniejącym śladzie. Inwestor nie przewiduje innego wariantu lokalizacyjnego usytuowania mostu i drogi powiatowej. Wariantowaniu może podlegać jedynie rodzaj technologii budowy mostu. Poniżej przedstawiono opisy możliwych wariantów przedsięwzięcia.

Wariant zerowy.

W przypadku braku środków na przedmiotową inwestycję i nie podejmowania realizacji planowanej inwestycji (wariant zerowy) należy liczyć się ze stałym pogarszaniem się stanu technicznego istniejącego przepustu drogowego i drogi powiatowej, co będzie skutkowało możliwością awarii przepustu. Dalsza degradacja nawierzchni drogowej spowoduje również wzrost zanieczyszczenia powietrza przez zwiększone pylenie oraz wzrost poziomu hałasu w bezpośrednim otoczeniu projektowanego mostu drogowego i drogi powiatowej.

Warianty technologiczne budowy mostu.

Ze względu na budowę obiektu mostowego nad ciekim wodnym brano pod uwagę jedynie budowę mostu z zastosowaniem dźwigarów prefabrykowanych, które można przywieźć na teren inwestycji bezpośrednio z wytworni i wybudować bez konieczności stosowania szalunków i podpór montażowych ustawianych w korycie rzeki. Jednym z dwóch wariantów budowy mostu jest zastosowanie konstrukcji zespolonej tj.

dźwigarów stalowych zespolonych z płytą żelbetową. Drugim wariantem budowy mostu jest zastosowaniem prefabrykowanych dźwigarów strunobetonowych zespolonych z płytą z betonu zbrojonego. W obydwu wariantach budowy mostu, płyta pomostu oparta będzie na żelbetowych przyczółkach usytuowanych na brzegach cieku wodnego. Zastosowanie obydwu wariantów konstrukcji mostu ma jednakowy wpływ na środowisko.

Uzasadnienie wyboru wybranego wariantu budowy mostu.

Ze względów ekonomicznych i utrzymaniowych inwestor wybrał wariant budowy mostu z zastosowaniem prefabrykowanych dźwigarów strunobetonowych zespolonych z płytą z betonu zbrojonego. Jest to rozwiązanie tańsze w realizacji inwestycji, jak również tańsze na etapie konserwacji i utrzymania wybudowanego mostu.

6. Rodzaje i przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

a. Faza realizacji

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie głównie takich surowców i materiałów jak stal, beton, beton asfaltowy, kruszywo.

Wielkości przewidywanych do wykorzystania podstawowych surowców i materiałów do budowy mostu i drogi powiatowej pokazuje poniższa tabela:

Lp.	Nazwa	Jednostka	Ilość
1.	Beton asfaltowy	m ³	650
2.	Beton	m ³	150
3.	Stal	t	30
4.	Kruszywo	m ³	3000
5.	Kostka betonowa	m ²	2500

Tabela 1 Przewidywane wielkości zużycia surowców i materiałów

Zastosowane materiały powinny posiadać świadectwa jakości dopuszczające do stosowania w budownictwie oraz spełniać wymagania obowiązujących norm budowlanych.

Woda potrzebna do celów technologicznych w trakcie realizacji budowy drogi i mostu będzie dowożona beczkowozami na teren budowy. Przy założeniu zużycia wody ok. 20 l/dobę/osobę i pracy w szczycie do 20 zatrudnionych, zapotrzebowanie na wodę będzie wynosić około 0,40 m³/dobę. Na tym samym poziomie kształtować się będzie ilość powstałych ścieków socjalno-bytowych. Paliwo zużywane będzie do sprzętu zmechanizowanego wg norm zużycia dla poszczególnych maszyn i urządzeń. Nie planuje się zużycia energii cieplnej, elektrycznej, gazowej.

b. Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się wykorzystywania materiałów, surowców i wody.

7. Rozwiązania chroniące środowisko

7.1. Rozwiązania minimalizujące ujemny wpływ na powietrze

7.1.1 Faza realizacji

Jakość powietrza to jeden z podstawowych czynników mających wpływ na warunki życia człowieka oraz środowisko przyrodnicze.

Emisje do powietrza w czasie realizacji inwestycji będą miały charakter przejściowy.

Ograniczenie oddziaływania realizacji inwestycji na powietrze można osiągnąć poprzez:

- transport materiałów budowlanych po drogach utwardzonych,
- transport materiałów sypkich pojazdami do tego przystosowanymi, przykrywanie skrzyń ładunkowych

plandekami,

- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych od wiatru,

- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy,

Działania powyższe są istotne szczególnie w rejonie występowania zabudowy mieszkaniowej.

Stosowanie właściwej organizacji pracy, użycie sprawnego technicznie sprzętu zmechanizowanego, eliminowanie pracy maszyn budowlanych na biegu jałowym będzie również działaniem mającym na celu ochronę powietrza podczas realizacji przedsięwzięcia.

7.1.2 Faza eksploatacji

Źródłem emisji zanieczyszczeń będą przejeżdżające po drodze samochody. Biorąc pod uwagę niewielkie natężenie ruchu pojazdów, przejeżdżających po przedmiotowej drodze, wielkość emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych z tym związane, nie będą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w otoczeniu obiektu, stąd nie ma potrzeby stosowania rozwiązań ochronnych. Budowa nowej nawierzchni drogowej poprawi płynność jazdy i ograniczy emisję spalin do powietrza.

7.2. Rozwiązania minimalizujące ujemny wpływ na środowisko gruntowo-wodne

7.2.1 Faza realizacji

Dla zapewnienia maksymalnej ochrony wód powierzchniowych i gruntowych najważniejsza jest właściwa organizacja prac budowlanych i zaplecza budowy (w tym bazy materiałowo-sprzętowej).

Podczas realizacji przedsięwzięcia inwestor i wykonawca robót zobowiązani są do przestrzegania następujących zasad:

- 1) Prace budowlane powinny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu zmechanizowanego, prawidłowo eksploatowanego i konserwowanego.
- 2) Magazynowane na placu budowy substancje, materiały oraz odpady należy zabezpieczyć przed możliwością kontaktu z wodami opadowymi, tak aby nie dopuścić do skażenia środowiska gruntowo-wodnego w wyniku wymywania z nich substancji toksycznych.
- 3) W razie awarii np. wycieku paliwa lub oleju należy zabezpieczyć miejsca wycieku. Przy małej ilości wycieku substancję niebezpieczną należy zasypać materiałem ochronnym np. piaskiem lub ziemią okrzemkową, zebrać do oznakowanych pojemników i poddać odzyskowi lub unieszkodliwić zgodnie z ustawą o odpadach. Przy dużych wyciekach natychmiast powiadomić odpowiednie służby w celu likwidacji skutków awarii. Zbierającą się ciecz obwałować, odpompować i przekazać do odzysku.
- 4) Powstające podczas realizacji obiektu zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi masy ziemi przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji.
- 5) Nie należy magazynować paliw na terenie budowy.
- 6) Tankowanie maszyn i pojazdów budowlanych należy ograniczyć do niezbędnego minimum w miejscach do tego wyznaczonych na odpowiednio zabezpieczonym podłożu, paliwem dowożonym w niezbędnych ilościach.
- 7) Serwis maszyn budowlanych może odbywać się tylko poza terenem budowy, odpowiedzialnym za serwis będzie wykonawca prac.
- 8) Zaplecze technologiczne budowy należy zlokalizować z dala od koryta cieku oraz terenów podmokłych i użytków rolnych. Obecnie lokalizacja zaplecza technologicznego nie jest znana, lecz zostanie ono ograniczone do niezbędnego minimum. Roboty fundamentowe związane z budową mostu będą prowadzone w osłonie szczelnych grodzic stalowych, uniemożliwiających przedostanie się ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych do cieku.
- 9) Teren po wykopach należy obsiać trawą w celu ograniczenia erozji powierzchniowej i nie przedostawaniu się zawiesin do wód powierzchniowych.
- 10) Wykonawca robót zobowiązany jest do utrzymania w czystości placu budowy oraz dojazdów do placu budowy.

Ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi szczelnymi zbiornikami i opróżniane przez specjalistyczne firmy.

Odpady komunalne w postaci stałej będą tymczasowo gromadzone w specjalnie do tego przystosowanych kontenerach a następnie przekazywane podmiotom posiadającym zezwolenia na ich przekazanie na wysypisko.

Zaplecze budowy zostanie zabezpieczone na wypadek ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych

do ciekłu.

Zastosowane rozwiązania techniczne i technologiczne pozwolą na ograniczenie niekorzystnego oddziaływania inwestycji na stan czystości gleby i środowiska wodnego zarówno w odniesieniu do wód powierzchniowych jak i gruntowych.

7.2.2. Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji wpływ projektowanej infrastruktury drogowej na środowisko gruntowo-wodne nie zmieni się w stosunku do stanu obecnego. Oddziaływanie przedmiotowego mostu wraz z odcinkami drogi powiatowej o łącznej długości 0,9 km w fazie eksploatacji na środowisko gruntowo-wodne będzie nieznaczące.

7.3. Rozwiązania minimalizujące ujemny wpływ na klimat akustyczny

7.3.1. Faza realizacji

W celu minimalizacji hałasu maszyny i pojazdy mechaniczne będą sprawne technicznie. Nie stwierdza się konieczności podejmowania specjalistycznych środków ochrony akustycznej na etapie budowy z wyjątkiem zakazu prowadzenia robót w porze nocnej od godz. 22:00 do 6:00. Z uwagi na usytuowanie inwestycji z dala od terenów przemysłowych nie przewiduje się możliwości kumulacji oddziaływań z innych źródeł.

7.3.2. Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się pogorszenia oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny, wręcz przeciwnie, budowa nowej nawierzchni na moście i na drodze powiatowej poprawi płynność jazdy i ograniczy emisję hałasu.

Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pojazdów w obrębie planowanej inwestycji nie zastosowano urządzeń chroniących przed hałasem.

7.4. Rozwiązania minimalizujące ujemny wpływ na florę i faunę

7.4.1. Faza realizacji.

Aby zminimalizować ujemny wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze w trakcie realizacji prac budowlanych należy:

- podczas prowadzenia robót ziemnych należy unikać tworzenia pułapek dla małych zwierząt poprzez zabezpieczenie placu budowy, w razie stwierdzenia obecności zwierząt należy je uwolnić poza teren budowy,
- prace prowadzić przy użyciu sprawnego sprzętu w sposób uniemożliwiający przedostanie się np. wycieków paliw, olejów, smarów do ciekłu,
- bazy materiałowo – sprzętowe (magazyny, składy, bazy transportowe), urobek z wykopów oraz odpady powstające podczas prowadzenia prac (gruz budowlany, elementy prefabrykowane itp.) nie będą lokalizowane w korycie ciekłu lub w zasięgu obrysu koron drzew,
- przed przystąpieniem do prac należy zdjąć wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi (humus) oraz składować w sposób uporządkowany (pryzmy) w celu wykorzystania,
- na czas prowadzenia robót wykonawca będzie posiadał instrukcje postępowania w okresie ewentualnego wystąpienia powodzi,
- w przypadku natrafienia w trakcie realizacji lub eksploatacji przedsięwzięcia na obiekty o wartości archeologicznej należy niezwłocznie powiadomić służby Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków,
- po zakończeniu prac budowlanych, teren zostanie uprzątnięty i przywrócony do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami.

W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania na florę i faunę planowane prace budowlane powinny zostać przeprowadzone w możliwie najkrótszym czasie.

7.4.2. Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji inwestycji należy utrzymać tereny zielone w sąsiedztwie mostu poprzez zachowanie

naturalnej roślinności w obrębie koryta cieku. Optymalizowane będą sposoby zimowego utrzymania drogi i mostu, przy zastosowaniu środków wykluczających możliwość spowodowania zagrożenia dla wód cieku. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby minimalizować możliwość zanieczyszczenia wód cieku lub ingerowania w przyległy teren. W trakcie eksploatacji utrzymanie terenów zielonych w sąsiedztwie mostu tj. na brzegach i skarpach cieku będzie zapewnione poprzez ich koszenie. Nie będą stosowane herbicydy.

7.4.3. Faza likwidacji

Faza likwidacji jest związana z rozbiórką istniejącego przepustu drogowego. Podczas rozbiórki poszczególnych elementów istniejącego przepustu należy zwrócić szczególną uwagę na wykonanie szczelnych zabezpieczeń w postaci rusztowań uniemożliwiających przedostanie się gruzu budowlanego oraz innych odpadów pochodzących z rozbiórki mostu do cieku wodnego. Materiały pochodzące z rozbiórki istniejącego przepustu zostaną wywiezione do miejsc wskazanych przez inwestora. Odpady betonu i betonu asfaltowego zostaną wykorzystane do ponownego wbudowania. Po zakończeniu prac rozbiórkowych teren zostanie uprzątnięty i przygotowany do dalszych prac budowlanych związanych z budową nowego mostu drogowego.

8. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

8.1. Faza realizacji

Najbardziej istotne negatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze będą miały miejsce podczas realizacji inwestycji. Oddziaływania te będą jednak miały charakter tymczasowy, krótkotrwały i ograniczony do najbliższego otoczenia placu budowy.

Podczas prac związanych z budową mostu wraz z odcinkiem drogi powiatowej do środowiska będą wprowadzane:

- emisje gazów i pyłów,
- emisje hałasu,
- odpady.

8.1.1. Emisje gazów i pyłów do powietrza

Źródłem emisji gazów i pyłów będą:

- maszyny i urządzenia drogowe,
- pojazdy transportujące materiały służące do budowy,
- materiały sypkie używane do budowy.

W fazie realizacji inwestycji należy spodziewać się zwiększonej emisji tlenków azotu, tlenku węgla i węglowodorów zawartych w spalinach pracujących na budowie maszyn i pojazdów.

Wzrost emisji pyłów pochodzenia mineralnego związany będzie z transportem oraz wykorzystaniem do budowy materiałów sypkich i pylistych.

Stopień zapylenia w fazie realizacji inwestycji będzie zależał od warunków atmosferycznych (kierunek i prędkość wiatru, wilgotność powietrza, opady atmosferyczne itp.), wilgotności materiału mineralnego (kruszywa), wilgotności podłoża, prędkości pojazdów pracujących na budowie oraz ich stanu technicznego.

Z uwagi na dużą zmienność danych nie jest możliwe dokładne oszacowanie wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie budowy.

Dopuszczalne wartości stężeń substancji zanieczyszczających powietrze podano poniżej w tabeli; zgodnie z Rozp. Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r. nr 16, poz. 87)

Nr CAS	Substancja	Wartości odniesienia w mikrogramach na metr sześcienny ($\mu\text{m}/\text{m}^3$) uśrednione dla okresu
		1 godziny
630-08-0	Tlenek węgla	30 000
10102-44-0	Dwutlenek azotu NO ₂	200
7446-09-5	Dwutlenek siarki SO ₂	350
-	Węglowodory aromatyczne	1 000
-	Węglowodory alifatyczne do C 12	3 000
-	Pył zawieszony PM ₁₀	280

Tabela 2 Wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu dla terenu kraju oraz okresy dla których uśrednione są wartości odniesienia, z wyłączeniem obszarów ochrony uzdrowiskowej

Czas emisji będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych. Oddziaływanie występujące na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie miało charakter lokalny, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego najbliższego otoczenia.

W związku z rodzajem zastosowanej technologii oraz niewielką skalą inwestycji nie przewiduje się wystąpienia istotnych emisji, które mogą negatywnie i trwale wpłynąć na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego.

8.1.2. Emisje hałasu

Hałas emitowany podczas realizacji inwestycji będzie związany wyłącznie z pracą maszyn budowlanych i ruchem samochodów ciężarowych.

W tabeli poniżej przedstawiono poziom emisji hałasu przy pracy dla wybranych maszyn budowlanych.

Rodzaj urządzenia	Poziom hałasu (dB)
Spycharki, koparki, ładowarki	106-110
Maszyny budowlane	89-107
Samochody transportowe	88
Sprężarki	101-104
Zmechanizowane ręczne kruszarki betonu i młoty o masie:	
m < 20 kg	108
20 < m < 35 kg	111
m > 35 kg	114

Tabela 3 Poziom emisji hałasu określona poziomem mocy akustycznej

Odczuwalne natężenie hałasu będzie zależało od odległości obiektów narażonych na oddziaływanie hałasu od miejsca prowadzonych prac. Można ograniczyć emisję hałasu poprzez zastosowanie nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu i prawidłową eksploatację urządzeń. Obudowy maszyn i urządzeń powinny być szczelne i wyłożone wewnątrz materiałem tłumiącym drgania i dźwięki. Uciążliwości akustyczne podczas fazy budowy będą miały ograniczony zasięg oraz czas trwania, szacowany na około 5 miesięcy. Jest to uciążliwość przemijająca. Praca wyłącznie w porze dziennej ograniczy oddziaływanie hałasu na okoliczne środowisko.

8.1.3. Odpady

Podczas realizacji inwestycji będą powstawać głównie odpady z grupy 17 tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej.

Zgodnie z ustawą o odpadach, zasadą gospodarki odpadami jest ich ograniczanie u źródła ich powstawania, usuwanie z miejsc powstawania oraz wykorzystanie lub unieszkodliwienie odpadów w sposób zapewniający

ochronę zdrowia i życia ludzi oraz ochronę środowiska.

Zgodnie z tą zasadą wszystkie odpady z grupy 17 będą składowane na zapleczu budowy lub wywożone bezpośrednio z placu budowy samochodami transportowymi. Wykonawca prac budowlanych zobowiązany jest do przestrzegania przepisów i zasad obowiązujących przy gospodarowaniu odpadami. W myśl przepisów ustawy o odpadach wytwórcą odpadów jest każdy, którego działalność lub bytowanie powoduje powstawanie odpadów. Odpady powstające w trakcie budowy będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych do tego miejscach. Miejsca gromadzenia odpadów będą oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich.

Podczas przebudowy mostu wraz z drogami dojazdowymi będą powstawać również odpady komunalno-bytowe o kodzie 20 03 01- niesegregowane odpady komunalne. Przy założeniu, że wskaźnik nagromadzenia odpadów na jedną osobę/rok to ok. 400 kg, podczas prac budowlanych wykonywanych przez średnio 20 robotników, trwających przez około 6 miesięcy tylko w dni robocze i w porze dziennej do 10 h/dobę, wielkość nagromadzonych odpadów wyniesie ok. 4,0 Mg.

Odpady te będą gromadzone w sposób uniemożliwiający niekontrolowane przedostawanie się ich do środowiska. Na bieżąco będą przekazywane do odbioru uprawnionym podmiotom.

Odpady komunalne w postaci płynnej pochodzące z przenośnych toalet będą zabierane z miejsca budowy przez specjalistyczne firmy.

Szacunkowe wielkości wytwarzanych w trakcie budowy odpadów oraz sposób ich wykorzystania przedstawione są w tabeli.

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Sposób czasowego składowania	Sposób wykorzystania	Ilość Mg
17 01 01	Odpady betonu z rozbiórki przepustu	Bezpośredni załadunek na samochody transportowe	Recykling- do ponownego wbudowania w miejsca wskazane przez Inwestora	10,0
17 03	Odpady asfaltobetonu z rozbiórki nawierzchni drogowej	Bezpośredni załadunek na samochody transportowe	Recykling- do ponownego wbudowania w miejsca wskazane przez Inwestora	750,0
20 03 01	Niesegregowane odpady komunalne	W zamkniętych pojemnikach na placu budowy	Wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	4,0

Tabela 4 Szacunkowe ilości odpadów powstające podczas realizacji inwestycji oraz sposób postępowania

8.2. Faza eksploatacji

Wpływ przedsięwzięcia na środowisko na etapie eksploatacji będzie miał charakter stały i nie będzie oddziaływał negatywnie na środowisko i zdrowie ludzi.

8.2.1. Emisje gazów i pyłów do powietrza

W fazie eksploatacji inwestycji, źródłem emisji gazów i pyłów do powietrza będzie ruch pojazdów. Budowa mostu wraz z dwoma odcinkami drogi powiatowej o łącznej długości 0,9km nie spowoduje zwiększenia emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych. Inwestycja, poza poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, którą zapewni budowa nowego mostu oraz budowa nowej nawierzchni jezdni drogowej, wpłynie także korzystnie na płynność ruchu, co przełoży się wprost na poprawę warunków związanych ze zmniejszeniem ilości spalin emitowanych do atmosfery, a zatem wiąże się ze zmniejszeniem szkodliwości ekologicznej. Emisje zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza po realizacji budowy omawianych obiektów nie

spowodują istotnego oddziaływania na środowisko.

8.2.2. Emisje hałasu

W pobliżu przedmiotowej inwestycji nie występują punktowe, silne źródła hałasu. O klimacie akustycznym środowiska decyduje praktycznie liniowy hałas drogowy, którego poziom zależy od natężenia ruchu drogowego, które na terenie przedmiotowej inwestycji jest niewielkie. W otoczeniu projektowanej inwestycji nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

8.2.3. Odpady

Eksploracja obiektów drogowych nie jest źródłem powstawania odpadów. W trakcie użytkowania inwestycji mogą powstać niewielkie ilości odpadów o kodzie 20 03 03 tj. odpady z czyszczenia ulic i placów. Będą one zbierane bezpośrednio na środki transportu służb porządkowych i przekazywane na wysypisko.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem jakiegokolwiek oddziaływania na przyrodę państwa sąsiedniego.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Planowana inwestycja jest położona na obszarze podlegającym ochronie. Pas przedmiotowej drogi powiatowej nr 3721 W jest zlokalizowany na Obszarze Chronionego Krajobrazu Przyrzecze Skrwy Prawej. Obszar Chronionego Krajobrazu Przyrzecze Skrwy Prawej położony jest na granicy południowej części Równiny Urszulewskiej i Równiny Raciąskiej i chroni wyróżniające się krajobrazowo i przyrodniczo tereny o różnych typach ekosystemów.

Na terenie ww. obszaru chronionego krajobrazu wprowadza się następujące ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów leśnych tj. m. in.:

- utrzymanie ciągłości i trwałości ekosystemów leśnych poprzez niedopuszczenie do ich nadmiernego użytkowania,
- wspieranie procesów sukcesji naturalnej przez inicjowanie i utrwalanie naturalnego odnowienia o składzie i strukturze odpowiadającej siedlisku, na obszarach, gdzie nie są możliwe odnowienia naturalne – używanie do odnowień gatunków miejscowego pochodzenia przy ograniczaniu gatunków obcych rodzimej florze czy też modyfikowanych genetycznie,
- zwiększanie udziału gatunków domieszkowych i biocenotycznych, tworzenie układów ekotonowych z tych gatunków,
- pozostawienie drzew o charakterze pomnikowym, przestojów, drzew dziuplastych oraz części drzew obumarłych aż do całkowitego ich rozkładu,
- zwiększanie istniejącego stopnia pokrycia terenów drzewostanami,
- utrzymywanie, a w razie potrzeby podwyższanie poziomu wód gruntowych,
- zachowanie i utrzymywanie w stanie zbliżonym do naturalnego istniejących śródleśnych cieków, mokradeł czy torfowisk,
- zwalczanie szkodników owadzych i patogenów grzybowych,
- stopniowe usuwanie gatunków obcego pochodzenia,
- ochrona stanowisk chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów.

Na terenie ww. obszaru wprowadza się następujące ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów łąkowych tj. m. in.:

- przeciwdziałanie zarastaniu łąk, pastwisk i torfowisk,
- maksymalne ograniczanie zmiany użytków zielonych na grunty orne,
- preferowanie ochrony roślin metodami biologicznymi,
- ochrona zieleni wiejskiej, zadrzewień, zakrzewień, parków wiejskich,

- zachowanie śródpolnych torfowisk, zabagnień, podmokłości oraz oczek wodnych,
- zachowanie zbiorowisk wydmowych, śródpolnych muraw napiaskowych, wrzosowisk,
- melioracje odwadniające,
- prowadzenie racjonalnej gospodarki łowieckiej.

Na terenie ww. obszaru wprowadza się następujące ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów wodnych tj. m. in.:

- zachowanie i ochrona zbiorników wód powierzchniowych wraz z pasem roślinności okalającej, poza rowami melioracyjnymi,
- tworzenie stref buforowych wokół zbiorników wodnych w postaci pasów zadrzewień i zakrzewień,
- prowadzenie prac regulacyjnych i utrzymaniowych rzek tylko w zakresie niezbędnym dla rzeczywistej ochrony przeciwpowodziowej,
- ograniczenie zabudowy na krawędziach wysoczyznowych, w celu zachowania ciągłości przyrodniczo – krajobrazowej,
- zapewnienie swobodnej migracji rybom w ciekach, poprzez budowę przepławek na istniejących i nowych budowlach piętrzących,
- zachowanie i ewentualne odtwarzanie korytarzy ekologicznych opartych o ekosystemy wodne celem zachowania dróg migracji gatunków związanych z wodą,
- zwiększenie retencji wodnej,
- utrzymanie i odtwarzanie meandrów na wybranych odcinkach cieków, w razie możliwości wprowadzanie wtórnego zabagnienia terenów.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie miała wpływu na powyższe ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów leśnych, lądowych i wodnych w ramach Obszaru Chronionego Krajobrazu Przyrzecze Skrzy Prowej.

W celu usytuowania przedmiotowego przedsięwzięcia względem obszarów chronionych, poniżej opisano korytarze ekologiczne oraz obszary chronione zlokalizowane w określonej odległości od planowanej inwestycji.

Korytarze ekologiczne.

Korytarze ekologiczne to obszary linearne, umożliwiające migrację zwierząt, roślin lub grzybów. Prawidłowe funkcjonowanie i struktura korytarzy ekologicznych są szczególnie istotne w zmienionym antropogenicznie krajobrazie o mozaikowej, rozczłonkowanej strukturze, gdzie poszczególne siedliska gatunków występują w postaci tzw. płatów, oddzielonych od siebie przestrzennie. Korytarze ekologiczne umożliwiają wędrówki zwierząt w poszukiwaniu pożywienia, nowych miejsc bytowania i rozrodu. Zapobiegają także tworzeniu się izolowanych populacji o zawężonej puli genowej. Przez teren planowanej inwestycji przebiega korytarz ekologiczny o randze krajowej, łączący Dolinę Środkowej Wisły oraz Puszcze Kampinoską. Korytarz ten stanowi w krajowej sieci korytarzy ekologicznych fragment Głównego Korytarza Północno-Centralnego.

Przedmiotowa inwestycja nie stworzy barier i ograniczeń dla migracji zwierząt, roślin lub grzybów w obrębie korytarza ekologicznego przebiegającego przez teren inwestycji.

Obszary Natura 2000.

Najbliższym obszarem Natura 2000 jest Torfowisko Mieleńskie PLH040018 (obszar siedliskowy). Z uwagi na niewielką skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz odległość przedmiotowej inwestycji od ww. obszaru Natura 2000, wynoszącą około 10 km, nie przewiduje się możliwości wystąpienia jakiegokolwiek negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000.

Parki narodowe.

Najbliższym parkiem narodowym jest Kampinoski Park Narodowy, rezerwat biosfery, odległy od analizowanego terenu o około 80 km. Nie przewiduje się możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na obszary Kampinoskiego Parku Narodowego.

Rezerwy przyrody.

W pobliżu projektowanej inwestycji rezerwy przyrody nie występują.

11. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

Nie dotyczy.

12. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące 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

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie są planowane inne przedsięwzięcia, stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się (skumulowania) oddziaływań na środowisko.

13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej. Planowana technologia robót drogowych i mostowych ogranicza również do minimum możliwość wystąpienia katastrofy budowlanej.

14. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Podczas realizacji inwestycji będą powstawać głównie odpady z grupy 17 tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej.

Zgodnie z ustawą o odpadach, zasadą gospodarki odpadami jest ich ograniczanie u źródła ich powstawania, usuwanie z miejsc powstawania oraz wykorzystanie lub unieszkodliwienie odpadów w sposób zapewniający ochronę zdrowia i życia ludzi oraz ochronę środowiska.

Zgodnie z tą zasadą wszystkie odpady z grupy 17 będą wywożone z placu budowy samochodami transportowymi. Wykonawca prac budowlanych zobowiązany jest do przestrzegania przepisów i zasad obowiązujących przy gospodarowaniu odpadami. W myśl przepisów ustawy o odpadach wytwórcą odpadów jest każdy, którego działalność lub bytowanie powoduje powstawanie odpadów. Odpady powstające w trakcie budowy będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych do tego miejscach. Miejsca gromadzenia odpadów będą oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich.

Podczas budowy mostu wraz z drogami dojazdowymi będą powstawać również odpady komunalno-bytowe o kodzie 20 03 01- niesegregowane odpady komunalne. Przy założeniu, że wskaźnik nagromadzenia odpadów na jedną osobę/rok to ok. 400 kg, podczas prac budowlanych wykonywanych przez średnio 20 robotników, trwających przez około 6 miesięcy tylko w dni robocze i w porze dziennej do 10 h/dobę, wielkość nagromadzonych odpadów wyniesie ok. 4,0 Mg.

Odpady te będą gromadzone w sposób uniemożliwiający niekontrolowane przedostawanie się ich do środowiska. Na bieżąco będą przekazywane do odbioru uprawnionym podmiotom.

Odpady komunalne w postaci płynnej pochodzące z przenośnych toalet będą zabierane z miejsca budowy przez specjalistyczne firmy.

Szacunkowe wielkości wytwarzanych w trakcie budowy odpadów oraz sposób ich wykorzystania przedstawione są w tabeli nr 4 zamieszczonej w niniejszym opracowaniu.

Eksploatacja obiektu nie jest źródłem powstawania odpadów. W trakcie użytkowania inwestycji mogą powstać niewielkie ilości odpadów o kodzie 20 03 03 tj. odpady z czyszczenia ulic i placów. Będą one zbierane bezpośrednio na środki transportu służb porządkowych i przekazywane na wysypisko.

15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W ramach projektowanego przedsięwzięcia zaplanowano roboty rozbiórkowe związane z budową mostu i dróg dojazdowych o długości około 0,9 km. Ze względu na zły stan techniczny istniejącego przepustu

drogowego oraz brak możliwości jego modernizacji, zaprojektowano rozbiórkę istniejącego przepustu, a następnie budowę nowego mostu drogowego. Prace rozbiórkowe będą prowadzone przy użyciu sprawnego sprzętu w sposób uniemożliwiający przedostanie się elementów rozbieranego przepustu do cieku wodnego. Gruz betonowy oraz destruk bitumiczny pochodzący z robót rozbiórkowych zostanie przekazany do recyklingu, natomiast elementy stalowe zostaną wywiezione do składowiska złomu. W wyniku prac rozbiórkowych, w szczególności w czasie frezowania bitumicznej nawierzchni drogowej dojdzie do podwyższonej emisji pyłów, którą przy sprawnym sprzęcie (zraszacze, spryskiwacze) łatwo jest zminimalizować. Podwyższona emisja pyłów będzie miała charakter krótkotrwały.

Podsumowanie

W/w inwestycja nie wpłynie na walory przyrodnicze i krajobrazowe, biorąc pod uwagę istniejące użytkowanie terenu. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Wpływ inwestycji na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny.

Ponadto skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz wykorzystywanie zasobów naturalnych, emisji jak też występowanie innych uciążliwości jest znikome.

WÓJT GMINY
Aneta Ruszkowska
mgr Aneta Ruszkowska