

PKD.6220.01.2016

## O B W I E S Z C Z E N I E

Zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego ( Dz. U. 2016 poz. 23) oraz art. 73 ust. 1 i art. 75 ust.1 pkt 4 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. 2016 poz. 353).

### z a w i a d a m i a m

że w dniu 29.07.2016r. na wniosek z dnia 19.05.2016 - pełnomocnika Grzegorza Borowy reprezentującego i działającego w imieniu i na rzecz Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa, Wójt Gminy w Czarni wydał postanowienie, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji polegającej na: „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 614 wraz rozbiórką istniejącego i budową nowego obiektu mostowego w km 21+753 nad rzeką Trybówka w miejscowości Surowe, gmina Czarnia, pow. Ostrołęcki obejmującej działki nr ew. 2306, 2192, 2987, 2899, 2188, 2193, 2737, 2194/1 i 2738. Inwestorem w/w przedsięwzięcia jest Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa.

Uwagi i wnioski można składać do Urzędu Gminy w Czarni pok. Nr 6, tel. (29) 772 70 18 w godzinach od 8<sup>00</sup> do 16<sup>00</sup>.

Przedsięwzięcie o którym mowa nie jest położone w obszarze Natura 2000 „Dolina Omulwii i Płodownicy”.


Zgodnie z art. 49 kpa niniejsze zawiadomienie uznaje się za doręczone po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Na wydane postanowienie przysługuje zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce za pośrednictwem Wójta Gminy w Czarni w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania

### **Obwieszczenie niniejsze zostało zamieszczone:**

- na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Czarnia;
- na stronie internetowej [www.czarnia.samorzady.pl](http://www.czarnia.samorzady.pl)
- w miejscu planowanej inwestycji;
- tablica ogłoszeń w sołectwie Surowe.

WOJTA  
Stanisław Piśk



PKD.6220.01.2016

## Postanowienie

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz. U. 2016 poz. 23) oraz 75 ust. 1 pkt 4 i art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami zwanej dalej ustawą "ooś") oraz § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. nr 213 poz. 1235), a także na podstawie złożonego wniosku z dnia 18.05.2016r. przez pełnomocnika Grzegorza Borowy działającego w imieniu i na rzecz Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ukl. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 614 wraz rozbiórką istniejącego i budową nowego obiektu mostowego w km 21+753 nad rzeką Trybówka, obejmującej działki nr ew. 2306, 2192, 2987, 2899, 2188, 2193, 2737, 2194/1 i 2738 w miejscowości Surowe, gmina Czarnia.

### postanawiam

**wyrazić opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 614 wraz rozbiórką istniejącego i budową nowego obiektu mostowego w km 21+753 nad rzeką Trybówka, obejmującej działki nr ew. 2306, 2192, 2987, 2899, 2188, 2193, 2737, 2194/1 i 2738 w miejscowości Surowe, gmina Czarnia.**

### Uzasadnienie

Na podstawie wniosku z dnia 18.05.2016r. złożonego przez pełnomocnika Grzegorza Borowy działającego w imieniu i na rzecz Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 614 wraz rozbiórką istniejącego i budową nowego obiektu mostowego w km 21+753 nad rzeką Trybówka, obejmującej działki nr ew. 2306, 2192, 2987, 2899, 2188, 2193, 2737, 2194/1 i 2738 w miejscowości Surowe, gmina Czarnia.

Do wniosku załączono:

1. Kartę informacyjną przedsięwzięcia;
2. Wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
3. Poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej w skali 1:1000, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczone jest do grupy przedsięwzięć wymienionych w rozporządzeniu RM w § 3 ust. 2 pkt 2, jako przedsięwzięcie "polegające na rozbudowie przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu części realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile te progi zostały określone w związku z §3 ust. 1 pkt 60 ww. rozporządzenia RM, tj. "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 zlokalizowanych poza obszarami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody”

W toku prowadzonego postępowania Wójt Gminy w Czarni pitem z dnia 07.06.2016r., Znak sprawy: PKD.6220.01.2016r. wystąpił o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego sporządzenia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko do:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie;
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ostrołęce;

Opinią z dnia 27 czerwca 2016r., Znak sprawy: WOOS-II.4240.896.2016.JCH Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie po wnikliwej analizie przedłożonych materiałów uwzględniając uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy “ooś” odstąpił od nałożenia na Inwestora obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Opinią sanitarną z dnia 13.06.2016r. znak: ZNS.471.52.2016 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrołęce po analizie przedłożonych dokumentów wyraził opinię, że „rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 614 wraz rozbiórką istniejącego i budową nowego obiektu mostowego w km 21+753 nad rzeką Trybówka, obejmującej działki nr ew. 2306, 2192, 2987, 2899, 2188, 2193, 2737, 2194/1 i 2738 w miejscowości Surowe, gmina Czarnia, nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

O wszczęciu postępowania w sprawie rozbudowy w/w drogi poinformowano inwestora oraz strony postępowania w formie obwieszczenia, które wywieszono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Inwestora, w sołectwie Surowe, na trasie planowanej inwestycji oraz zamieszczono na stronie internetowej Gminy Czarnia.

Do dnia wydania niniejszego postanowienia nie wpłynęły żadne uwagi ze strony społeczeństwa w stosunku do trwającego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Odstępując od przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Wójt Gminy Czarnia wziął pod uwagę treść art. 63 ust. 1 ustawy “ooś” argumentując je w poniższy sposób;

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

#### **a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji.**

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 614 wraz rozbiórką istniejącego i budową nowego obiektu mostowego w km 21+753 nad rzeką Trybówka na działkach nr ew. 2306, 2192, 2987, 2899, 2188, 2193, 2737, 2194/1 i 2738 w miejscowości Surowe, gmina Czarnia. Teren planowanej inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami zabudowy mieszkaniowej, w obrębie łąk i pastwisk.

Obecnie most na rzece Trybówka jest obiektem jednoprzęsłowym, żelbetowym, o schemacie stacynym belki swobodnie podpartej, o konstrukcji płytowej. Ustrój nośny składa się z płytowego dźwigara żelbetowego o długości 9,3 m i wysokości 0,5 m, który stanowi monolit z płytą pomostu. Ww. ustrój nośny jest bezłożyskowy, a oparcie konstrukcji wykonany jest za pomocą kilku warstw papy umieszczonych na przyczółku. Koryto rzeki Trybówka w obrębie istniejącego obiektu mostowego jest w całości uregulowane,. Bezpośrednio pod mostem ww. rzeka płynie całą szerokością przestrzeni światła poziomego, tj. na szerokości 8 m, natomiast za i przed ww. obiektem – w obrębiwe koryta o szerokości 5 m. Oś podłużna ww. mostu krzyżuje się z osią cieku pod kątem ok. 77°. Konstrukcja nośna opiera się obecnie na dwóch pełnościennych przyczółkach z podwieszonymi skrzydłami. Obecny przekrój poprzeczny na ww. obiekcie jest bezkrawężnikowy. Aktualny stan techniczny obiektu mostowego nie spełnia wymagań wyznaczonych dla obciążenia drogi klasy Z.

Rozpiętość teoretyczna istniejącego mostu wynosi 8,9 m, a jego długość całkowita – 13,7 m. Światło pionowe mostu wynosi ok. 2,1 m. Szerokość całkowita ww. obiektu wynosi ok. 9,2 m, przy czym szerokość użytkowa – ok. 8,7 m, szerokość jezdni – ok. 6 m, a szerokość opasek bocznych – 2x0,95 . W obrębie istniejącego obiektu brak jest chodników. Po obu stronach krawędzi ww. obiektu znajdują się

balustrady stalowe, wykonane z ceowników i rur. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni mostu odprowadzane są powierzchniowo za pośrednictwem spadków – poprzecznego i podłużnego. Stożki nasypów przy przyczółkach są umocnione. Na końcach skrzydeł zlokalizowane są ścieki betonowe, skarpowe, a bezpośrednio za nimi - schody skarpowe bez poręczy. Na dojazdach do istniejącego obiektu jezdnia ma szerokość 2x3,0 m i jest niezabezpieczona barierami. Od strony dolnej wody w kierunku Myszyńca zlokalizowany jest zjazd indywidualny, oddalony ok. 1,5 m od końca mostu.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planowane są następujące działania:

- rozbiórkę istniejącego i budowę nowego obiektu mostowego;
- przebudowę dojazdów;
- reprofilację i umocnienie poboczy oraz skarp nasypu drogowego;
- zmianę lokalizacji istniejącego;
- reprofilację i umocnienie koryta rzeki Trybówka w obrębie planowanego mostu.

Planowany obiekt mostowy zostanie poszerzony w celu dodania chodników po obu stronach jezdni, dlatego szerokość całkowita mostu zostanie zwiększona do ok. 12,5 m, przy czym szerokość użytkowa wyniesie ok. 11,00 m, szerokość jezdni 2 x 3,50 m, szerokość opasek jezdni 2x0,25 m, a szerokość maksymalna chodników - 2x2,0 m. Nowy obiekt będzie mostem jednoprzęsłowym o konstrukcji ramowej z płytą zespoloną, posadowionym na prefabrykowanych wbijanych palach żelbetowych.

Rozpiętość teoretyczna wynosić będzie ok. 10 m, a całkowita długość obiektu – ok. 17 m. Światło poziome planowanego obiektu wyniesie ok. 9,0 m, a światło pionowe – ok. 2,3 m. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, nowy obiekt mostowy będzie mostem o klasie A /50 ton/. Powierzchnia zabudowy planowanego mostu wyniesie ok. 430 m<sup>2</sup>, a powierzchnia przebudowywanych dojazdów – ok. 1900 m<sup>2</sup>

Planowana reprofilacja i umocnienie koryta rzeki bezpośrednio pod mostem oraz w jego obrębie pozwoli wyprostować linię koryta rzeki oraz dosować przekrój mostu do aktualnego przekroju koryta rzeki przed i za mostem. W obrębie dna pod mostem oraz w odległości ok. 3,0 m od krawędzi płyty zostanie ułożony narzut kamienny o grubości minimalnej 40 cm / kamień hydrotechniczny/ lub gruz czysty betonowy o średnicy ok. 15 – 30 cm/ , z kolei na skarpach koryta i na wyprofilowanych półkach pod mostem zostaną ułożone materace gabionowe o gr. ok 25 cm, oparte na palisadzie z kołków drewnianych o średnicy ok. 7 – 9 cm i długości ok. 1,2 m. Reprofilację wraz z trwałym umocnieniem skarp koryta rzeki zaprojektowano na długości ok. 10 m od krawędzi mostu, w taki sposób, aby jak najłagodniej wyprowadzić koryto z zakrętu występującego pod mostem. Planowany kąt skrzyżowania nowego obiektu z osią rzeki wyniesie ok. 75°. Szerokość dna koryta na umacnianym odcinku wyniesie ok. 4m, a jego skarpy zostaną wykonane z popchyleniem w stosunku 1:1,5. Palisada drewniana z kołków zostanie wykonana na końcach ww. umocnienia. Koryto rzeki poniżej i powyżej umacnianego odcinka poddane zostanie dodatkowo reprofilacji, tak aby nowoprojektowany przekrój koryta rzeki miał płynne połączenie z przekrojem koryta istniejącego. Na odcinku powyżej i poniżej trwałego umocnienia, gdzie skarpy koryta rzeki zostaną podane reprofilacji, wykonane zostanie darniowanie.

Umocnienie stożków skarpowych wykonane zostanie z kostki betonowej na chudym betonie klasy B10. Na końcach umocnienia stożka ułożone zostaną obrzeża betonowe / 8x30 cm/. U podnóża stożków wykonany zostanie fundament oporowy /ok. 30x100 cm/ z betonu klasy B30, na wcześniej zabitych palach drewnianych o średnicy ok. 12 – 15 cm, długości ok. 1,5 m i w rozstawie ok. 0,5 m.

Planowany fundament przedłużony zostanie dalej wzdłuż osi drogi. Umocnienie stożków wykonane zostanie w ramach prac wykończeniowych, po wykonaniu konstrukcji mostu i umocnień koryta rzeki.

Umocnienia stożka usytuowane będą poza korytem rzeki Trybówka i będą miały za zadanie zabezpieczenie zakończenia nasypu drogowego przyległego do jednego ze skrzydeł mostu.

W/w umocnienia będą brały swój początek od przyczółka i będą biegnęły dalej wzdłuż nasypu drogi wojewódzkiej.

Ustrój nośny wykonany zostanie jako ramowy o konstrukcji przęsła zespolonego. Płyta żelbetowa grubości ok. 40 cm będzie zespolona z np. profilem stalowym i połączona monolitycznie z przyczółkami, tworząc ustrój ramowy. Na warstwie nadbetonu wykonana zostanie izolacja termozgrzewalna o grubości ok. 0,5 cm/ pod kapami chodnikowymi wykonana zostanie dodatkowa warstwa papy o grubości ok. 0,5 cm/. Na nowy obiekt będzie miał schemat statyczny ramy jednoprzęsłowej.

Na krawędziach płyty planowanego obiektu wykonane zostaną żelbetowe kapy chodnikowe, połączone z płytą nadbetonu za pomocą dwóch rzędów kotew talerzowych. Od strony zewnętrznej kapy chodnikowe będą zakończone prefabrykowanymi gzymsami z polimerobetonu, a od strony jezdni – krawężnikami kamiennymi, kotwionymi do kap chodnikowych.\

Na krawędzi kapy chodnikowej po obu stronach mostu wykonane zostaną dodatkowo bariero-poręcze, a na powierzchni kap-izolacje z żywic epoksydowych. Nawierzchnia jezdni na płycie wykonana zostanie z dwóch warstw asfaltowych. Spód płyty żelbetowej oraz powierzchnie boczne płyty będą zabezpieczone antykorozyjnie poprzez wykonanie powłok malarskich z minimalną zdolnością pokrywania zarysowań. Kapy gzymsowe zostaną ukształtowane do środka mostu z ok. 3% spadkiem. Wykonane zostaną także pełnościennie przyczółki ze skrzydłami wiszącymi.

Gzymsy skrzydełek, podobnie jak kapy chodnikowe płyty pomostu, będą od zewnątrz zakończone prefabrykowanymi gzymsami z polimerobetonu. Na skrzydełkach zamocowane będą bariero-poręcze, tak samo jak na moście.

Planowany obiekt będzie posadowiony pośrednio na żelbetowych palach, np. prefabrykowanych, wbijanych, Ww. pale zostaną zwieńczone żelbetową ławą wykonaną na warstwie betonu wyrównawczego. Izolacja płyty pomostu wykonana będzie z pap asfaltowych zgrzewalnych o grubości minimalnej 5 mm. Na długości płyty pomostu, wzdłuż krawędzi wewnętrznych kap chodnikowych, będzie wbudowany krawężnik kamienny typu A /18x20 cm/, oddzielający chodnik od jezdni. Przewyższenie krawężnika nad jezdnią wynosić będzie ok. 14 cm. Za krawężnikiem kamiennym, w obrębie dojazdów do mostu, planowane jest wybudowanie krawężnika kamiennego drogowego / ok. 20x30 cm/.

W obrębie zasyпки przyczółków zastosowane będą płyty przejściowe długości ok. 4 m. Powierzchnie zewnętrzne płyt, stale stykające się z gruntem, zabezpieczone zostaną poprzez trzykrotne posmarowanie roztworami asfaltowymi na zimno. Od strony dojazdów do mostu, na końcach płyt przejściowych, wykonane zostanie ich odwodnienie w postaci rury perforowanej o średnicy ok. 110 mm, obsypanej tłuczniem o frakcji uziarnienia ok. 16-32 mm. Odwodnienie płyt przejściowych wykonane będzie na całej ich szerokości i wprowadzone do separatorów koalescencyjnych. Odwodnienie płyty pomostu oraz bezpośrednich dojazdów do mostu odbywać się będzie poprzez spadki poprzeczne nawierzchni jezdni oraz spadki podłużne mostu do dwóch studzienek z wpustem ulicznym D400 oraz osadnikiem o średnicy ok. 1000 mm i dalej przykanalikami z HDPE o średnicy ok. 200 mm do ww. separatorów. Odwodnienie warstwy nawierzchni odbywać się będzie przez sączki z PCV, osadzone w płycie pomostu, na końcu jezdni i dalej za pośrednictwem systemu drenaży wykonanych z kruszywa lakierowanego żywicą, ułożonego na pasku geowłókniny. W linii krawędzi płyty ustroju nosnego, na całej szerokości jezdni, wykonane zostaną dylatacje bitumiczne w warstwie ścieralnej.

Kapy chodnikowe ustroju nośnego oddzielono od tzw. kap pywających, ułożonych na długości skrzydełek przyczółków ok. 4,0 cm szczeliną dylatacyjną, wypełnioną kitem trwale plastycznym.

Na dojazdach do mostu przewiduje się korektę niwelety drogi, wyprofilowanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych wraz nową nawierzchnią, a także wykonanie nowych barier barieroporęczy. Dodatkowo na dojazdach do nowego mostu planowane jest także reprofilacji i umocnień poboczy, a także reprofilacji i ponownego humusowania skarp nasypu drogowego. Na końcach barier drogowych wykonane będą odcinki zanikające. Wykonane zostaną także dwa biegi schodów skarpowych z poręczą. W ramach realizacji planowanej inwestycji nie przewiduje się wykonania żadnych urządzeń obcych bezpośrednio na moście jak i w jego obrębie.

Teren przedmiotowej inwestycji nie jest objęty miejscowym planem przestrzennego zagospodarowania.

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

Z uwagi na skalę i charakter przedsięwzięcia w związku z przebudową istniejącego odcinka drogi, przedmiotowa inwestycja nie będzie powodowała istotnych oddziaływań skumulowanych.

c) wykorzystania zasobów naturalnych:

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystywane będą między innymi woda, energia elektryczna, paliwo oraz surowce i materiały budowlane.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji pyłowych i gazowych do powietrza oraz emisja hałasu, pochodząca z eksploatacji urządzeń i maszyn budowlanych oraz środków transportu. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko stosowany będzie sprzęt sprawny technicznie.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją część prac ziemnych, szczególnie w obrębie miejsc posadowienia planowanego mostu prowadzonych będzie poniżej poziomu występowania zwiercidła wód gruntowych.

Prace prowadzone będą także w obrębie rzeki Trybówka. W związku z powyższym konieczne będzie wykonanie ww/ prac w wykopach zabezpieczonych ściankami szczelnymi. W przypadku napływu wód w obręb wykopów, zastosowane zostaną pompy szlamowe. Wody z odwodnienia odprowadzane będą na pobliskie tereny zielone, skąd następnie spływały będą bezpośrednio do ww. rzeki. Ścianki szczelne zostaną wbite w pobliżu zarysu ław fundamentowych, co umożliwi swobodny przepływ wód w rzece Trybówka, a także do wysokości 1 m powyżej poziomu wód zabezpieczy wody ww. rzeki przed ewentualnym zanieczyszczeniem lub zamięszeniem.

Ponadto prace związane z reprofilacją i umocnieniem koryta rzeki Trybówka wykonywane będą ręcznie. Na etapie realizacji planowanej inwestycji powstawały będą ścieki bytowe, które gromadzone będą w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przewożonych toalet, zlokalizowanych poza korytem ww. rzeki. Zbiorniki będą systematycznie opróżniane, a ich zawartość wywożona będzie do oczyszczalni ścieków.

Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady oraz masy ziemne będą zagospodarowywane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia wiązała się będzie z emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu, pochodzących z pojazdów poruszających się po drodze. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie spowoduje wzrostu poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz poziomu hałasu na terenach sąsiednich.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego mostu oraz nawierzchni dróg odprowadzane będą za pomocą wpustów ulicznych poza mostem oraz sączków mostowych do rzeki Trybówka po uprzednim podczyszczeniu w separatorach koalescencyjnych.

Planowana przebudowa obiektu mostowego ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów poprzez przebudowę ciągów pieszych, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów poprzez poprawę stanu technicznego nawierzchni, likwidację kolein, spękań i wyłomów, wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego, poprawę widoczności, oraz poprzez zastosowanie nowych elementów bezpieczeństwa, takich jak beriony drogowe i barieroporce mostowe. Zmniejszona zostanie także emisja hałasu dzięki poprawie płynności ruchu pojazdów oraz ułożeniu nowej nawierzchni bitumicznej. Poprawie ulegnie także odwodnienie pasa drogowego dzięki zastosowaniu spadków poprzecznych i podłużnych płyty pomostu, zamontowaniu wpustów i sączków odwadniających, a także wykonaniu drenaży podłużnych i ścieków skarpowych odprowadzających wodę poza planowany obiekt.

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

Planowane przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć stwarzających możliwość powstania poważnej awarii.

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

#### a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją prace ziemne realizowane będą poniżej poziomu występowania zwierciadła wód gruntowych oraz obrębie ww. rzeki. W związku z powyższym konieczne będzie wykonanie ww. prac w wykopach zabezpieczonych ściankami szczelnymi. W przypadku napływu wód w obrębie wykopów, zastosowane zostaną pompy szlamowe. Wody z odwodnienia odprowadzane będą na pobliskie tereny zielone, skąd następnie spływały będą bezpośrednio do ww. rzeki. Ww. prace ziemne nie wpłyną negatywnie na warunki gruntowo-wodne w rejonie planowanej inwestycji, a parametry techniczne planowanego mostu zapewnią prawidłowy przepływ wód w obrębie rzeki Trybówka.

#### b) obszary wybrzeży:

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami wybrzeży.

#### c) obszary górskie i leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami górkimi i leśnymi.

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

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby planowana inwestycja realizowana była w miejscu występowania obszarów objętych ochroną, w tym w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych 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 obszar Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Teren planowanej inwestycji położony jest na granicy obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Doliny Omulwii i Płodownicy PLB140005, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25 poz 133 ze zmianami).

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie została zidentyfikowana jako przedsięwzięcie mogące znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszar Natura 2000 – Doliny Omulwii i Płodownicy PLB140005, ze względu na skalę i charakter planowanej inwestycji, a także położone na terenie przekształconym antropogenicznie / ciąg drogi wojewódzkiej/.

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

Z przedłożonych materiałów nie wynika, aby planowana inwestycja była realizowana na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

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

W miejscu planowanej inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują i nie ma udokumentowanych obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gmina Czarnia jest o rozproszonej i kolonijnej zabudowie, w której gęstość zaludnienia średnio na obszarze gminy wynosi ok. 29 osób na 1 km<sup>2</sup> wg danych GUS z 2015r.

i) obszary przylegające do jezior:

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

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

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

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1 i 2, wynikające z:

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

Uciążliwość na etapie realizacji planowanej inwestycji ograniczona będzie do bezpośredniego sąsiedztwa terenu objętego pracami budowlanymi /będzie oddziaływanie krótkotrwałe, chwilowe, które ustąpi po zakończeniu robót/. Zasięg przestrzenny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia i miejsca jego eksploatacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarem transgranicznym i oddziaływanie na ten obszar nie będzie występowało.

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

Ze względu na charakter i skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości występowania oddziaływań o znacznej wielkości i złożoności. Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia w niewielkiej skali ograniczy się do najbliższego otoczenia i miejsca jego realizacji i nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Inwestycja w niewielkim stopniu będzie oddziaływać na środowisko, nie pogarszając jego stanu, a prawdopodobieństwo zwiększonego oddziaływania na środowisko jest niewielkie i o zasięgu lokalnym i

ograniczy się do najbliższego terenu, w czasie jej realizacji, które ustąpią po zakończeniu przedmiotowego przedsięwzięcia.

Z uwagi na skalę i charakter przedsięwzięcia obowiązujące standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania na środowisko i ludzi, powstałe podczas realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter krótkotrwały, odwracalny, powodując jedynie chwilowy wzrost hałasu i emisji spalin i ustąpią po zakończeniu robót budowlanych.

Zaś powstające oddziaływania na etapie eksploatacji drogi będą miały charakter ciągły, której wielkość będzie uzależniona od natężenia ruchu, jednakże prawdopodobieństwo zwiększenia oddziaływania niż obecnie, będzie niewielkie, nieznaczne.

Uwzględniając opinię wymienionych na wstępie organów stwierdzających brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, rodzaj planowanego przedsięwzięcia, jego wielkość i skalę oraz analizą własną tutejszego organu na podstawie złożonych materiałów przez inwestora i własnych oraz biorąc pod uwagę wymienione w treści niniejszego postanowienia uwarunkowania, zasadne staje się odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i dlatego też postanawia się jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Na niniejsze postanowienie służy zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce za pośrednictwem Wójta Gminy Czarnia w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania.

Otrzymują

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie  
ul. H. Sieniewicza 3, 00-015 Warszawa
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrołęce  
ul. Targowa 4, 07-412 Ostrołęka
3. WZMiUW w Ostrołęce, ul. Poznańska 19, 07-410 Ostrołęka.
4. Gawryś Jan, zam. Surowe 13, 07-431 Czarnia
5. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie  
ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa
6. Kaczkowska Teresa, zam. Surowe 10, 07-431 Czarnia.
7. Szymański Jan, zam. Surowe 143, 07-431 Czarnia.
8. Zarząd Województwa Mazowieckiego w Warszawie, ul. Jagiellońska 26,  
03-019 Warszawa.
9. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, Rejon Drogowy  
Ostrołęka z/s w Czerwinie, ul. Świerczewskiego 94, 07-407 Czerwin
10. Strony wg art. 49 kpa
11. a/a.

