WÓJT
GMINY CZARNIA
pow. ostrołęcki
woj. mazowieckie

Czarnia, dnia 29.07.2016

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^{00} do 16^{00}.
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
- w miejscu planowanej inwestycji;
- tablica ogłoszeń w sołectwie Surowe.

WÓJT
Stanisław Pyśk

WÓJT
GMINY CZARNIA
pow. ostrowski
woj. mazowieckie

Czarnia, dnia 29.07.2016

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. 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. Mazowiercka 14, 00-048 Warszawa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwziecia polegajacego 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. Mazowiercka 14, 00-048 Warszawa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwziecia polegajacego 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 rozporzadzeniu RM w § 3 ust. 2 pkt 2, jako przedsięwziecie "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 pimem 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: WOOŚ-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 postępownia 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 uwarunkwaniach 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 chrakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwziecia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji.

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 614 wraz rozbiórką istniejacego 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 planowanj inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami zabudowy mieszkaniowej, w obrebie łąk i pastwisk.
Obecnie most na rzece Trybówka jest obiektem jednoprzęsłowym, żelbetowym, o schemacie staycznym 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 pomiocą kilku warstw papy umieszczonych na przyczółku. Koryto rzeki Trybówka w obrębie istniejacego obiektu mostowego jest w całości uregulowane,. Bezposrednio pod mostem ww. rzeka płynie całą szerokoscią przestrzeni światła poziomego, tj. na szerokosci 8 m, natomiast za i przed ww. obiektem – w obrębiwe koryta o szerokości 5 m. Oś podłużna ww. mostu krzyżuje sie z osia cieku pod katem ok. 77°. Konstrukcja nośna opiera się się obecnie nas dwóch pełnościennych przyczółkach z podwieszonymi skrzydłami. Obecny przekrój poprzeczny na ww. obiekcie jest bezkrawężnikowy. Aktualny stan techniczny obiektu mostowego nie spełnia wymagań wyznaczonych dla obciązenia drogi klasy Z.
Rozpietość teoretyczna istniejącego mostu wynosi 8,9 m, a jego długość cakowita – 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 oberębie istniejącego obiektu brak jest chodników. Po obu stronach krawędzi ww. obiektu znajdują się

balustrady stalowe, wykonane z ceownikóqw 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 poreczy.
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 następujace działania:
- rozbiórkę istniejącego i budowę nowego obiektu mostowego;
- przebudowę dojazdów;
- reprofilacje 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 stronch jezdni, dlatego szerokość całkowita mostu zostanie zwiększona do ok. 12,5 m, przy czym szerokość uytkowa 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 całk,owita długość obiektu – ok. 17 m. Światło poziome planowanego obiektu wyniesie ok. 9,0 m, a światło pionowe – ok. 2,3 m. Zgodnie z przedłożona dokumentacją, nowy obiekt mostowy będzie mastem o klasie A /50 ton/. Powierzchnia zabudowy planowanego mostu wyniesie ok. 430 m², a powierzchnia przebudowywanych dojazdów – ok. 1900 m²
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 obrebie dna pod mostem oraz w odległości ok. 3,0 m od krawędzi` płyty zostanie ułozony 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 długościok. 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 występujacego 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 zostana wykonane z popchyleniem w stosunku 1:1,5. Palisada dreaniana 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 zostaniew ramach prac wykończeniowych, po wykonaniu konstrukcji mostu i umocnień koryta rzeki.
Umocnienia stożka usytuowane będą poza korytem rzeki Trybówka i bęą miały za zadanie zabezpieczenie zakończenia nasypu drogowego przyległego do jednego ze skrzydeł mostu.
W/w umocnienia będą brały swój początek od przyczółka i będą biegły 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 zewnetrznej 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 zdolnoścla pokrywania zarysowań. Kapy gzymsowe zostaną ukształtowane do środka mostu z ok. 3% spadkiem. Wykonane zostaną także pełnościenne przyczółki ze skrzydłami wiszącymi.
Gzymsy skrzydełek, podobnie jak kapy chodnikowe płyty pomostu, będą od zewnątrz zakończone prefbrykowanymi 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/, oddzielajacy 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 zasypki przyczółków zastosowane będą płyty przejściowe długości ok. 4 m. Powierzchnie zewnetrzne 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 przejsciowych wykonane będzie na całej ich szerokości i wprowadzone do seperatorów koalescencyjnych. Odwodnienie płyty pomostu oraz bezposrednich 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 śrdnicy ok. 200 mm do ww. separatorów. Odwodnienie warstwy nawierzchni odbywało sie będzie przez sączki z PCV, oasadzone 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 ścieralne.
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 barieri 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 zanikajace. 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 przedsięwziecia w związku z przebudową istniejacego odcinka drogi, przedmiotowa inwestycja nie będzie powodowała istotnych oddziaływań skumulowanych.

c) wykorzystania zasobów naturalnych:
Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystywane będą miedzy 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 konieczne będziewykonanie 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 swodbodny przepływ wód w rzece Trybówka, a także do wysokości 1 m powyżej poziomu wód zabezpieczy wody ww. rzeki przed ewentualnym zanieczyszcczeniem lub zmąceniem.
Ponadto prace zwiazane 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 zwartość wywożona będzie do oczyszczalnui ścieków.
Powstajace na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady oraz masy ziemne będą zagospodarowywane zgodnie z obowiązujacymi 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 predmiotowej inwestycji nie spowoduje wzrostu poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz poziomu hałasu na terenach s asiednich.
Wody opadowe i roztopowe z projektowanego mostu oraz nawierzchni dróg odprowadzane będą za pomiocą wpustów ulicznych poza mostem oraz sączków mostowych do rzeki Trybówka po uprzednim podczyszczeniu w separatorach koalenscenscjnych.
Planowana przebudowa obiektu mostowego ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystw 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 beriery drogowe i barieroporęcze mostowe. Zmniejszona zostanie także emisja hałasu dziki poprawie płynności ruchu pojazdów oraz ułozeniu nowej nawierzchni bitumicznej. Poprawie ulegnie także odwodnienie pasa drogowego dzieki zastosowaniu spadków poprzecznych i podłuznych płyty pomostu, zamontowaniu wpustów i sączków odwadniajacych, a talkze wykonaniu drenaży podłużnych i ścieków skarpowych odprowadzajacych wodę poza planowany obiekt.

e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:
Planowane przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć stwarzajacych 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 odprawadzane będą na pobliskie tereny zielone, skąd następnie spływały będą bezposrednio do ww. rzeki. Ww. prace ziemne nie wpłyną negatywnie na warunki gruntowo-wodne w rejonie planowanej inwestycji, a parametry techniczne planowanego mostu zapewnia prawidłowy przepływ wód w obrebie rzeki Trybówka.

b) obszary wybrzeży:
Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie i leśne:
Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami górskimi 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 objetych 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 obowiazującym aktem prawnym jest rozporzadzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25 poz 133 ze zmianami).
Realizacja przerdmiotowego przedsięwzięcia nie została zidentyfikowana jako przedsięwziecie mogace znaczaco 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 piołożone na terenie przekształconym antropogenicznie / ciag drogi wojewódzkiej/.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:
Z przedłożonych materiałów nie wynika, aby planowana inwestycja bya realizowana na onbszrach o krajobrazie majacym 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 km² wg danych GUS z 2015r.

i) obszary przylegajace do jezior:
W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie wystepują 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, wynikajace 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 ustapi po zakończniu robót/. Zasieg przestrzenny oddziaływania planowanego przedsięwziecia ograniczy sie do najbliższego otoczenia i miejsca jego eksploatacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwziecia na poszczególne elementy przyrodnicze:
Planowane przedsięwziecie położone jest poza obszarem transgraniczym i oddziaływanie na ten obszar nie będzie występowało.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejacej 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 oddzialywać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:
Inwestycja w niewielkim stopniu będzie oddziaływać na środowisko, nie pogarszając jego stanu, a prawodopodobieństwo zwiększonego oddziaływania na środowisko jest niewielkie i o zasiegu 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 jakośći środowiska zostana 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 zakonczeniu 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 oraganów 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 uwarunkownia, 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. Reginalny 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.

