

RBR.RP.6220.3.2026

### **Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2025 r., poz. 1691) dalej zwanym „kpa” w związku z art. 71 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 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2026 r., poz. 670 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 marca 2026 r. (data wpływu do Urzędu Gminy Bulkowo 25.03.2026 r.) Gminy Bulkowo, 09-454 Bulkowo, ul. Szkolna 1 - w imieniu której działa pełnomocnik Pan Leszek Pietrzak, [REDAKTOWANE], w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Rozbudowa drogi gminnej nr 290416W w miejscowości Szasty”**, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Płocku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie,

#### **orzekam co następuje:**

**I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi gminnej nr 290416W w miejscowości Szasty”,**

**II. Wskazuję 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 ooś oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, z uwzględnieniem następujących elementów:**

1. Roboty budowlane poprzedzić szczegółowym planem i harmonogramem robót, w którym zapewni się odpowiednią organizację placu budowy, stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami w celu ochrony środowiska.
2. Stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia bez wycieków paliwa i olejów.
3. Przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw.
4. Prawidłowo eksploatować i konserwować sprzęt używany na placu budowy.

5. Nie przeładowywać i nie przeciążać maszyn i pojazdów używanych w trakcie realizacji inwestycji; nie eksploatować maszyn na najwyższych obrotach silników.
6. Kruszywo składować na terenie budowy, w miarę możliwości przykryć; teren budowy systematycznie zraszać wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia.
7. Miejsce postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód.
8. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np.: wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu.
9. W przypadku wystąpienia kolizji inwestycji z podziemną siecią drenarską, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne na wykonanie, odbudowę, rozbudowę, nadbudowę, przebudowę, rozbiórkę lub likwidację tych urządzeń zgodnie z zapisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2025 r., poz. 960 ze zm.), zwanej dalej ustawą Prawo wodne.
10. Przed rozpoczęciem prac związanych z budową rowów przydrożnych oraz rozbiórką i odtworzeniem/ wymianą przepustów uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne.
11. Odwodnienie dogi prowadzić za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych rowów; pierwszy odcinek rowu ok 400 mb odpływ wód odprowadzać do istniejącego rowu przy drodze gminnej nr 290415W, drugi odcinek 1300 mb odprowadzać do istniejącego rowu przy drodze powiatowej nr 3059W Ilinek – Kucice – Bulkowo – Bodzanów; w powyższym zakresie uzyskać pozwolenie wodnoprawne.
12. Miejsca postoju maszyn, magazynowania odpadów, posadowienia sanitariatów oraz ewentualnego tankowania i serwisowania urządzeń należy zlokalizować w jak największej odległości od punktu czerpalnego wody nieuzdatnionej zlokalizowanej na działce o numerze ewidencyjnym 31/2.
13. Pojazdy oraz maszyny wykorzystywane w trakcie realizacji inwestycji tankować oraz serwisować poza terenem inwestycji; w przypadku zaistnienia konieczności uzupełnienia paliw w sprzęcie budowlanym należy prowadzić na powierzchni utwardzonej, np.: płytami betonowymi, płytami drogowymi; miejsce to wyposażać w sorbenty i zestawy do usuwania ewentualnych wycieków.
14. Grunt z wykopów wykorzystywać na miejscu, ewentualny nadmiar wywozić z przeznaczeniem na utwardzenie innych dróg gruntowych w gminie.
15. Odpady ze ścinków i masy bitumicznej wywozić na składowisko przerobu/recyklingu materiałów bitumicznych wykonawcy robót bitumicznych.
16. Odpady bytowe magazynować w pojemnikach i sukcesywnie wywozić do Zakładu Gospodarki Odpadami.

17. Odpady niebezpieczne (sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny) magazynować w szczelnych, nieprzepuszczalnych pojemnikach, np.: na twardym podłożu.
18. Odpady inne niż niebezpieczne magazynować w sposób selektywny, np.: w pojemnikach; sukcesywnie wywozić do zakładu przetwórczego jak i na składowisko.
19. Podczas realizacji inwestycji wodę niezbędną do wykonania robót drogowych dowozić beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych.
20. Wodę na potrzeby socjalno – bytowe w fazie realizacji przedsięwzięcia dostarczać przez wykonawcę robót z istniejącej we wsi lub firmie wykonawcy sieci wodociągowej oraz w formie wody butelkowanej.
21. W fazie realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe odprowadzać do przenośnych szczelnych sanitariatów, zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia), nieczystości wywozić na oczyszczalnię ścieków.
22. Prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne; czas odwadniania wykopów ograniczyć do niezbędnego minimum; nie dopuszcza się prowadzenia robót ziemnych podczas trwania opadów atmosferycznych co może doprowadzić do nawodnienia dna wykopu.
23. Nie dopuszczać do prowadzenia robót ziemnych podczas trwania opadów atmosferycznych co może doprowadzić do nawodnienia dna wykopu.
24. Utrzymywać nawierzchnię drogi w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji.
25. Prace ingerujące w pokrycie glebowe należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 września do końca lutego lub w tym okresie pod nadzorem przyrodniczym specjalisty lub specjalistów posiadających wiedzę z zakresu nauk przyrodniczych (ornitologa). Przed przystąpieniem do prac należy 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 odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody.
26. Odwodnienie jezdni zaprojektować z uwzględnieniem wpływu powierzchniowego z terenów przyległych.

**III. Charakterystykę przedsięwzięcia określa załącznik stanowiący integralną część niniejszej decyzji.**

## UZASADNIENIE

Gmina Bulkowo, 09-454 Bulkowo, ul. Szkolna 1 - w imieniu której działa pełnomocnik Pan Leszek Pietrzak, [REDAKTOWANE].., wystąpił z wnioskiem z dnia 23 marca 2026 r. (data wpływu do Urzędu Gminy Bulkowo 25.03.2026 r.) do Wójta Gminy Bulkowo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Rozbudowa drogi gminnej nr 290416W w miejscowości Szasty”**. Do wniosku zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zwanej dalej „o.o.s.” (t. j. Dz. U. z 2026 r. poz. 670 ze zm.) dołączono poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych, pozwalający na ustalenie stron postępowania, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar oddziaływania na środowisko. Zasięg oddziaływania Planowanego przedsięwzięcia występuje na terenie miejscowości Chrościn, Gmina Dzierżążnia, w związku z tym na wniosek z dnia 16 kwietnia 2026 r. Wójta Gminy Bulkowo do tut. Urzędu wpłynęło zaświadczenie znak: PP.6727.1.32.2026 z dnia 23 kwietnia 2026 r. Wójta Gminy Dzierżążnia informujące, że dla sołectwa Chrościn nie ma aktualnie obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.

W dniu 6 maja 2026 r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne dla w/w przedsięwzięcia. Strony zostały powiadomione oraz pouczone o przysługujących im prawach obwieszczeniem znak: RBR.RP.6220.3.2026 w sprawie wszczęcia postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzez zamieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy, uwidocznienie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy, przesłane do sołtysa wsi Szasty w celu zamieszczenia na tablicy ogłoszeń poszczególnej miejscowości oraz Wójta Gminy Dzierżążnia celu zamieszczenia na tablicy ogłoszeń miejscowości Chrościn.

Zgodnie z art. 49 Kpa na podstawie art. 74 ust. 1a ustawy o.o.s., w trakcie postępowania ustalono, że liczba stron przekracza 10 w związku z tym zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej będzie odbywać się w formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej podmiotowej właściwego organu administracji publicznej.

Planowane zamierzenie inwestycyjne jest przedsięwzięciem zakwalifikowanym do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy ooś, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, stwierdza się 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.

W związku z powyższym Wójt Gminy Bulkowo pismem z dnia 6 maja 2026 r., znak: RBR.RP.6220.3.2026, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Płocku oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie o wyrażenie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Opinią z dnia 21 maja 2026 r. (data wpływu do Urzędu Gminy Bulkowo 21.05.2026 r.) znak: ZNS.9022.6.54.2026.GB, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płocku na podstawie art. 1, pkt 1, art. 10 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 14.03.1985 r. Państwowej Inspekcji Sanitarnej (t. j. Dz. U. z 2024 roku poz. 416), w zw. z art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 70 ust. 1 pkt 2, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 77 ust. 1 pkt 2, art. 77 ust. 1 pkt 2, art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn.: **„Rozbudowa drogi gminnej nr 290416W w miejscowości Szasty”**.

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 20 maja 2026 r. (data wpływu do Urzędu Gminy Bulkowo 20.05.2026 r.) znak sprawy: WOOS-I.4220.624.2026.JW poinformował Wójta Gminy Bulkowo, że wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia nastąpi do dnia 24 sierpnia 2026 r.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie - Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie pismem znak: WC.ZZŚ.4130.1.77.2026.MN z dnia 25 maja 2026 r. wezwał Wójta Gminy Bulkowo do uzupełnienia Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, a także pismem znak: WC.ZZŚ.130.1.77.2026.MN z dnia 25 maja 2026 r. (data wpływu do Urzędu Gminy Bulkowo 25.05.2026 r.) poinformował o wydłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia

29 czerwca 2026 r. Wójt Gminy Bulkowo pismem znak: RBR.RP.6220.3.2026 w dniu 28 maja 2026 r. przekazał pełnomocnikowi wezwanie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie, a następnie pismem znak: RBR.RP.6220.3.2026 z dnia 10 czerwca 2026 r. przesłał wyjaśnienia do wezwania do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie.

W dniu 28 maja 2026 r. do tut. Urzędu wpłynęło wezwanie znak: WOOS – I.4220.624.2026.JW.2 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, które następnie Wójt Gminy Bulkowo pismem znak: RBR.RP.6220.3.2026 w dniu 16 czerwca 2026 r. przekazał pełnomocnikowi. Pismem znak: RBR.RP.6220.3.2026 z dnia 19 czerwca 2026 r. Wójt Gminy Bulkowo przekazał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie stosowne wyjaśnienia.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie - Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie opinią znak: WC.ZZŚ. 4130.1.77.2026.MN wyraził stanowisko, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 290416W w miejscowości Szasty”, nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Organ wskazał konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś lub nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, z uwzględnieniem następujących elementów:

1. Roboty budowlane poprzedzić szczegółowym planem i harmonogramem robót, w którym zapewni się odpowiednią organizację placu budowy, stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami w celu ochrony środowiska.
2. Stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia bez wycieków paliwa i olejów.
3. Przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw.
4. Prawidłowo eksploatować i konserwować sprzęt używany na placu budowy.
5. Nie przeładowywać i nie przeciążać maszyn i pojazdów używanych w trakcie realizacji inwestycji; nie eksploatować maszyn na najwyższych obrotach silników.
6. Kruszywo składować na terenie budowy, w miarę możliwości przykryć; teren budowy systematycznie zraszać wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia.
7. Miejsce postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód.
8. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np.: wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu.

9. W przypadku wystąpienia kolizji inwestycji z podziemną siecią drenarską, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne na wykonanie, odbudowę, rozbudowę, nadbudowę, przebudowę, rozbiórkę lub likwidację tych urządzeń zgodnie z zapisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2025 r., poz. 960 ze zm.), zwanej dalej ustawą Prawo wodne.
10. Przed rozpoczęciem prac związanych z budową rowów przydrożnych oraz rozbiórką i odtworzeniem/ wymianą przepustów uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne.
11. Odwodnienie dogi prowadzić za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych rowów; pierwszy odcinek rowu ok 400 mb odpływ wód odprowadzać do istniejącego rowu przy drodze gminnej nr 290415W, drugi odcinek 1300 mb odprowadzać do istniejącego rowu przy drodze powiatowej nr 3059W Ilinek – Kucice – Bulkowo – Bodzanów; w powyższym zakresie uzyskać pozwolenie wodnoprawne.
12. Miejsca postoju maszyn, magazynowania odpadów, posadowienia sanitariatów oraz ewentualnego tankowania i serwisowania urządzeń należy zlokalizować w jak największej odległości od punktu czerpalnego wody nieuzdatnionej zlokalizowanej na działce o numerze ewidencyjnym 31/2.
13. Pojazdy oraz maszyny wykorzystywane w trakcie realizacji inwestycji tankować oraz serwisować poza terenem inwestycji; w przypadku zaistnienia konieczności uzupełnienia paliw w sprzęcie budowlanym należy prowadzić na powierzchni utwardzonej, np.: płytami betonowymi, płytami drogowymi; miejsce to wyposażać w sorbenty i zestawy do usuwania ewentualnych wycieków.
14. Grunt z wykopów wykorzystywać na miejscu, ewentualny nadmiar wywozić z przeznaczeniem na utwardzenie innych dróg gruntowych w gminie.
15. Odpady z ścinków i masy bitumicznej wywozić na składowisko przerobu/recyklingu materiałów bitumicznych wykonawcy robót bitumicznych.
16. Odpady bytowe magazynować w pojemnikach i sukcesywnie wywozić do Zakładu Gospodarki Odpadami.
17. Odpady niebezpieczne (sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny) magazynować w szczelnych, nieprzepuszczalnych pojemnikach, np.: na twardym podłożu.
18. Odpady inne niż niebezpieczne magazynować w sposób selektywny, np.: w pojemnikach; sukcesywnie wywozić do zakładu przetwórczego jak i na składowisko.
19. Podczas realizacji inwestycji wodę niezbędną do wykonania robót drogowych dowozić beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych.

20. Wodę na potrzeby socjalno – bytowe w fazie realizacji przedsięwzięcia dostarczać przez wykonawcę robót z istniejącej we wsi lub firmie wykonawcy sieci wodociągowej oraz w formie wody butelkowanej.

21. W fazie realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe odprowadzać do przenośnych szczelnych sanitariatów, zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia), nieczystości wywozić na oczyszczalnię ścieków.

22. Prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne; czas odwadniania wykopów ograniczyć do niezbędnego minimum; nie dopuszcza się prowadzenia robót ziemnych podczas trwania opadów atmosferycznych co może doprowadzić do nawodnienia dna wykopu.

23. Nie dopuszczać do prowadzenia robót ziemnych podczas trwania opadów atmosferycznych co może doprowadzić do nawodnienia dna wykopu.

24. Utrzymywać nawierzchnię drogi w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji.

Postanowieniem znak: WOOS-I.4220.624.2026.JW.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wyraził opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz o istnieniu konieczności określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy ooś, tj.:

1. Prace ingerujące w pokrycie glebowe należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 września do końca lutego lub w tym okresie pod nadzorem przyrodniczym specjalisty lub specjalistów posiadających wiedzę z zakresu nauk przyrodniczych (ornitologa). Przed przystąpieniem do prac należy 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 odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody.

2. Odwodnienie jezdni zaprojektować z uwzględnieniem spływu powierzchniowego z terenów przyległych.

Na podstawie art. 10 § 1 i art. 49, art. 81 ustawy „kpa” oraz z art. 74 ust. 3 ustawy ooś obwieszczeniem znak: RBR.RP.6220.3.2026 w dniu 8 lipca 2026 r. Wójt Gminy Bulkowo powiadomił strony zakończeniu postępowania dowodowego i przysługujących im prawach zgodnie z ustawą ooś poprzez zamieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej

Urzędu Gminy, przesłane do sołtysa wsi Szasty w celu zamieszczenia na tablicy ogłoszeń poszczególnej miejscowości oraz Wójta Gminy Dzierżążnia w celu poinformowania mieszkańców sołectwa Chrościn. W trakcie wyznaczonego terminu nie wpłynęły uwagi i zastrzeżenia dotyczące inwestycji.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, zawartych w art. 63 ust.1 ustawy ooś, stwierdza się co następuje, uwzględniając łącznie następujące kryteria:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

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

Projektowana jest „**Rozbudowa drogi gminnej nr 290416W w miejscowości Szasty**” odcinek o długości c.a. 1,8 km.

Aktualnie w terenie przeznaczonym pod inwestycję istnieje droga gminna o nawierzchni żwirowej szerokości od 4,0 do 4,5m.

Droga posiada wydzielony pas drogowy szerokości od 4,5 do 10,0 m.

W celu doprowadzenia istniejącej drogi – do uzgodnionych z inwestorem parametrów projektuje się:

- klasa projektowanej drogi - gminna
- nawierzchnia drogi - bitumiczna
- klasa techniczna - D
- prędkość projektowa 30 km/h
- szerokość jezdni drogi gminnej nr **290416W** - 4,0 m wraz z mijankami o szer. 5,0-5,5 m.
- szerokość pobocza drogi – od 0,75 do 1,0 m.
- istniejący zbyt wąski pas drogowy zostanie poszerzony do szerokości od 12,0 do 15,0 m.
- długość projektowanego odcinka drogi c.a. 1,8 km.

Nawierzchnia projektowanych dróg zostanie wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Profil podłużny drogi zostanie poprowadzony po istniejącym terenie. W jego kształcie dokonane zostaną tylko poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych, oraz do prawidłowego odwodnienia drogi.

Na istniejącej drodze odbywa się ruch lokalny, droga zapewnia dojazd do posesji, gospodarstw, pól uprawnych i pobliskich miejscowości.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Bulkowo, która obejmuje następujące nieruchomości:

|                         |                                                                                                                                                        |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Województwo             | mazowieckie                                                                                                                                            |
| Powiat                  | płocki                                                                                                                                                 |
| Gmina                   | Bulkowo                                                                                                                                                |
| Obręb: nr ewid. działki | 0034 Szasty; dz. nr ewid.: 33, 34, 35/1, 35/2, 36/6, 36/4, 36/2, 32/1, 44, 43, 45, 50, 51/2, 59/1, 54, 53, 31/1, 31/2<br>0004 Chrościn dz. nr ewid.: 1 |

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego:

- powierzchnia całkowita istniejąca (jezdnia + pobocza) ca. 9 200 m<sup>2</sup>
- droga jest aktualnie drogą gminną o nawierzchni żwirowej
- szata roślinna to krzewy i drzewa. Przewiduje się usunięcie drzew i krzewów kolidujących z proj. budową drogi.

Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu (istniejące zagospodarowanie):

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi nie ulega zmianie.

Przedmiotowa droga obsługuje ruch lokalny do pobliskich miejscowości.

Istniejąca jezdnia drogi jest usytuowana w pasie drogowym. Szerokość istniejących jezdni od 4,0 do 4,5 m. Aktualne odwodnienie drogi - brak.

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi jako drogi gminnej nie ulegnie zmianie. Wzdłuż granicy pasa drogowego na fragmentach rosną drzewa i zakrzaczenia. Przewiduje się usunięcie drzew i krzewów kolidujących z projektowaną budową. Do nieruchomości zlokalizowanych przy drodze istnieją zjazdy, niektóre utwardzone różnymi materiałami, wykonane przez zarząd drogi lub właścicieli przyległych posesji.

Powierzchnia zajmowanego terenu ulegnie zmianie podczas budowy i dalszej eksploatacji (wymagane dodzielenie pasa drogowego z działek przyległych). Forma użytkowania drogi nie ulegnie zmianie.

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie na całej długości za pomocą nowo projektowanych rowów. Szerokość pasa drogowego po dodzieleniach od 12,0 do 15,0 m.

Dziko występujące zwierzęta na nieruchomości:

Na nieruchomości (drodze) nie występują dziko żyjące zwierzęta (nie posiadają swoich siedlisk)

## Rodzaj technologii

Projektuje się nawierzchnię dla ruchu KR1-2 - ruch lekki. Konstrukcja nawierzchni składać się będzie z nawierzchni bitumicznej - warstwy ścieralnej i wiążącej na podbudowie z kruszywa łamanego.

Zakres prac:

- korytowanie, profilowanie, zagęszczenie istniejącego podłoża wraz z doprowadzeniem go do grupy nośności G-1. (ewentualna stabilizacja cementem),
- wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego łamanego,
- ułożenie nawierzchni bitumicznej, dwuwarstwowej,
- wykonanie rowów i przepustów
- wykonanie poboczy z kruszywa kamiennego lub żwiru,
- wykonanie zjazdów
- ustawienie znaków pionowych,

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia i podbudowa w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych (równiarka samojezdna, rozkładarka do mas bitumicznych i kruszywa, walce drogowe).

Wykopy nie występują, nie występuje więc odwodnienie wykopów, przewidziane jest tylko wykonanie koryta pod drogę.

Zaplecza budowy nie będzie, wszystkie materiały dostarczane będą bezpośrednio na plac budowy i natychmiast wbudowywane.

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

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia według informacji uzyskanych w Urzędzie Gminy Bulkowo nie są realizowane

inne przedsięwzięcia stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się (kumulowania) oddziaływań na środowisko.

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

Paliwa będą zużywane do agregatów prądotwórczych, urządzeń i pojazdów mechanicznych.

Woda będzie wykorzystywana tylko w niewielkich ilościach, do zagęszczenia kruszywa, ilość uzależniona od warunków atmosferycznych, ilość maksymalna przy bardzo wysuszonym kruszywie to 90 m<sup>3</sup>, przewidywana ilość kruszywa łamanego to – 1800 m<sup>3</sup>,

Masa bitumiczna – około 2000 Mg,

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak:

grysy, asfalt, emulsja kationowa, kruszywa łamane, znaki drogowe i inne elementy wykończenia drogi, poza tym : paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz woda. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym.

Zapotrzebowanie na energię elektryczną nie występuje, nie ma bazy stałej, pracownicy i sprzęt zjeżdża z budowy po zakończeniu dniówki roboczej. Wykonawca zapewni WC przenośne na czas budowy. Sposób zagospodarowania ścieków z przenośnych sanitariatów to: wywóz nieczystości na oczyszczalnię ścieków w m. Płock w celu ich oczyszczenia.

Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Planowana inwestycja nie ma wpływu na klimat i jego zmiany, poprawi warunki mieszkaniowe w otoczeniu drogi a nie pogorszy ich.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Emisja zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i do ziemi:

\_ ilość wód opadowych i roztopowych wynosi ok. 20,0 l/s

Emisja zanieczyszczeń charakterystycznych dla spalin samochodowych:

benzen 0,061 kg/rok

tlenki azotu 3,6 kg/rok

dwutlenek siarki 0,031 kg/rok

ołów 0,000671 kg/rok

pył ogółem 0,078 kg/rok

tlenek węgla 5,8 kg/rok

amoniak 0,21 kg/rok

węglowodory alifatyczne 2,66 kg/rok

węglowodory aromatyczne 0,76 kg/rok

Emisja hałasu:

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

Oddziaływanie tras komunikacyjnych, w tym również planowanych odcinków dróg o długości ok. 3,1 km związane jest przede wszystkim z trzema aspektami:

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

Zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego wodami opadowymi

Etap budowy

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

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

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

#### Etap eksploatacji

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

#### Gospodarka wodami opadowymi – odwodnienie drogi

Odwodnienie jezdni dróg odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych rowów.

Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu i składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni drogi. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów powyższą drogą, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących i projektowanych rowów, nie będą zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych i podziemnych.

#### Ochrona powierzchni ziemi – gospodarka odpadami

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

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

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

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

Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania powinien się odbywać z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych.

Odpady inne niż niebezpieczne - powstają podczas robót rozbiórkowych oraz przygotowania terenu do budowy.

Maksymalne wykorzystanie tego typu odpadów możliwe jest tylko przy odpowiednio zaprogramowanym systemie gromadzenia i usuwania tych odpadów. Planując organizację placu budowy należy więc przewidzieć selektywne gromadzenie odpadów z podziałem na składniki mające charakter surowców wtórnych. W sposób selektywny należy również wywozić te odpady do zakładu przetwórczego jak i na składowisko.

Na terenie budowy będą również powstawały odpady bytowe pracowników budowy tj. puszki, butelki, papier. Należy na nie przygotować odpowiednie pojemniki, które powinny być systematycznie opróżniane.

**Szacunkowa ilość odpadów bytowych to:**

- a)** - opakowania z papieru i tektury (kod 15 01 01) max. 0,2 Mg
- b)** - opakowania z tworzyw sztucznych (kod 15 01 02) max. 0,25 Mg ( butelki po wodzie, opakowania plastikowe po produktach spożywczych, folia )
- c)** - opakowania ze szkła ( kod - 15 01 07 ) max 0,3 Mg

Sposób zagospodarowania odpadów bytowych to zapewnienie przez wykonawcę robót odpowiednich pojemników na każdy rodzaj odpadu – pojemniki te sukcesywnie wywożone i przekazywane będą do Zakładu Gospodarki Odpadami w Kobiernikach pod Płockiem.

Na etapie realizacji powstaną inne odpady t.j.:

- a)** ścinki masy bitumicznej ( kod 17 03 03 ) w ilości max do 20 Mg, wywiezione będą na składowisko przerobu/recyklingu materiałów bitumicznych wykonawcy robót bitumicznych.
- b)** gleba i grunt z wykopów ( kod 17 05 04 ) w ilości max 1600 m<sup>3</sup> – stanowić będą urobek ziemny z wykonania koryta pod drogę i z wykopów przy wykonaniu nowych rowów. Grunt tego typu zostanie wykorzystany do wykonania podsypki pod pobocza. Ewentualnie pozostała niewykorzystana na miejscu część urobku zostanie przekazana Zarządcy drogi w celu późniejszego wykorzystania na nasypy drogowe/podsypkę pod pobocza.

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

Ustawa o odpadach wyłącza z kategorii odpadów masy ziemne usuwane albo przemieszczane w związku z realizacją inwestycji, jeżeli miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego,

decyzja o warunkach zabudowy lub o pozwoleniu na budowę określają warunki i sposób ich zagospodarowania. Stąd należałoby w pierwszej kolejności, w miarę możliwości, przemieszczane masy ziemne wykorzystać w granicach posiadanego terenu. Gdyby natomiast wystąpił brak możliwości zagospodarowania mas ziemnych na miejscu, wówczas należałoby wywieźć je w miejsce uzgodnione z lokalnymi władzami/zarządem drogi.

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

#### Zagrożenie hałasem terenów otaczających przebudowany układ komunikacyjny

##### Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku

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

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

*średnio uciążliwy*  $52 \text{ dB(A)} < L_{Aeq} < 62 \text{ dB(A)}$

*uciążliwy*  $62 \text{ dB(A)} < L_{Aeq} < 70 \text{ dB(A)}$

*bardzo uciążliwy*  $L_{Aeq} > 70 \text{ dB(A)}$

W myśl obowiązujących przepisów prawnych dopuszczalne wartości poziomu hałasu ściśle zależą od charakteru terenu i są związane ze stałym przebywaniem ludzi na tych terenach. Na podstawie obwieszczenia Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia MŚ w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U z 22.01.2014 r, poz. 112) dla terenu lokalizacji zabudowy zagrodowej (występującej przy omawianej trasie komunikacyjnej) dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

- pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - 65 dB(A)
- pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom - 56 dB(A)

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

#### Etap realizacji

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

#### Etap eksploatacji

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

#### Prognozowany wpływ układu drogowego na poziom hałasu

Natężenie ruchu pojazdów dobowe około 330 poj/dobę

Natężenie ruchu pojazdów godzinowe średnie 15 poj/h

Udział ruchu dziennego w ruchu dobowym 95 %

Udział ruchu nocnego w ruchu dobowym 5 %

Struktura ruchu

#### **Ruch dzienny**

Motorowery 0,1 poj/h

Samochody osobowe 20 poj/h

Samochody dostawcze 4,0 poj/h

Pojazdy hałaśliwe (ciężarowe i traktory ) 10 poj/h

#### **Ruch nocny**

Motorowery 0 poj/h

Samochody osobowe 1,8 poj/h

Samochody dostawcze 1,5 poj/h

Pojazdy hałaśliwe (ciężarowe i traktory) 0,5 poj/h

Prędkość średnia ruchu w porze dziennej 40 km/h

Prędkość ruchu w porze nocnej 30 km/h

Obliczone poziomy hałasu wynoszą :

#### **Pora dzienna**

odległość 5 m 55 dB(A)

odległość 10 m 53 dB(A)

odległość 15 m 51 dB(A)

odległość 20 m 50 dB(A)

#### **Pora nocna**

odległość 5 m 48 dB(A)

odległość 10 m 46 dB(A)

odległość 15 m 44 dB(A)

odległość 20 m 43 dB(A)

*Przy tym natężeniu ruchu można wnosić, że w odległości 5 m i dalej od centrum drogi zachowane będą normy hałasu zarówno w porze dziennej jak i nocnej.*

#### Wpływ wibracji na otoczenie

##### **Etap realizacji**

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

##### **Etap eksploatacji**

Wibracje powstają na styku kół poruszających się pojazdów drogowych z nawierzchnią trasy, a następnie przenoszą się przez podłoże gruntowe do otoczenia: budynków, ich wyposażenia i użytkowników. Amplituda wibracji istotnie zależy od rodzaju nawierzchni. Nierówności w nawierzchni wzbudzają drgania kilkakrotnie wyższe od drgań powodowanych przy nawierzchni równej. Drgania w czasie eksploatacji dróg są powodowane jedynie ruchem pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe stanowić będą docelowo około 15 % przewidywanego strumienia pojazdów).

W ocenianym przypadku należy zaprojektować równą nawierzchnię jezdni z masy bitumicznej na podbudowie tłuczniowej dla ruchu ciężkiego, co znacznie ograniczy generowanie drgań. Nie przewiduje się więc znaczącego oddziaływania w zakresie drgań – amplituda drgań przekazywanych przez podłoże na budynki znajdujące się w sąsiedztwie projektowanej drogi nie powinna przekroczyć dolnej granicy strefy drgań, na które będzie reagował budynek.

#### Wnioski

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

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

##### Normy czystości powietrza

Dopuszczalne stężenia substancji zanieczyszczających powietrze zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r nr 16 poz. 87).

Wartości odniesienia substancji wprowadzanych do powietrza z terenu odcinka drogi gminnej.

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

benzen 71-43-2 30 5

dwutlenek azotu 10102-44-0 200 30

dwutlenek siarki 7446-09-5 350 20

pył zawieszony PM10 - 280 40

tlenek węgla 630-08-0 30000 0

węglowodory alifatyczne - 3000 1000

węglowodory aromatyczne - 1000 43

Emisja zanieczyszczeń do powietrza w fazie budowy

**„Rozbudowa drogi gminnej nr 290416W w miejscowości Szasty”** sama w sobie nie niesie istotnych zagrożeń dla środowiska. W tej fazie wystąpią oczywiście źródła zanieczyszczeń powietrza, którymi będą

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

Należy jednak wziąć pod uwagę, że wszelkie roboty związane są na ogół z poważnym ograniczeniem ruchu co pociąga za sobą zmniejszenie emisji związanej z normalnym ruchem pojazdów. Można zatem przyjąć, że emisja substancji szkodliwych w fazie realizacji będzie zdecydowanie mniejsza niż w fazie eksploatacji. Ponadto prace związane z fazą przebudowy drogi powodują występowanie jedynie oddziaływań czasowych, bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji, nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko zadba się o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. W przeciwnym wypadku wystąpi wzrost zużycia paliwa oraz ilości wydzielanych spalin i poziomu hałasu. Maszyny i pojazdy nie będą przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach silników, gdyż zwiększa to emisję spalin. Sprzęt używany podczas robót będzie spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi. Transportowane i składowane na terenie budowy kruszywo i materiały budowlane będą w miarę możliwości przykryte a teren budowy będzie

systematycznie zraszany wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia. Nie dopuszczalne jest na terenie budowy palenia papy, opon, rozpuszczalników, farb itp.

#### Zanieczyszczenie powietrza w fazie eksploatacji

Planowana przebudowa drogi ma na celu poprawę jej stanu technicznego co wiąże się ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza i w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia jej uciążliwości.

Istotnym bezpośrednim zagrożeniem dla środowiska powodowanym przez ruch drogowy jest emisja spalin samochodowych. Spaliny zawierają gazy zanieczyszczające atmosferę takie jak: dwutlenek siarki, ołów, sadza, azbest, kadm, fenol, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne.

#### Wnioski

Eksploatacja **drogi gminnej nr 290416W** nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego przy przyjętym do analizy natężeniu ruchu samochodów. Maksymalne zanieczyszczenie powietrza wystąpi w pasie drogowym. Poza pasem drogowym zanieczyszczenie powietrza będzie kształtować dużo się poniżej wartości dopuszczalnych. Przebudowa dróg dzięki poprawie płynności ruchu zmniejszy także zanieczyszczenie powietrza. Zrealizowanie inwestycji przyniesie wymierne korzyści dla środowiska i mieszkańców przyległych do budowanych dróg, ze względu na poprawę płynności ruchu pojazdów oraz zmniejszenie poziomu hałasu związanego z ruchem pojazdów po zniszczonej w stanie istniejącym nawierzchni jezdni.

Wody opadowe odprowadzane będą do istniejących i projektowanych rowów.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

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

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:

Postępowanie i zasady gospodarowania odpadami na etapie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia winny być zgodne z wymogami ustawy o odpadach.

Odpadami w fazie budowy będą:

**Odpady asfaltów:**

- ścinki masy bitumicznej i masa bitumiczna z rozbiórki istniejącej nawierzchni (kod 17 03 03) w ilości max do 20 Mg, wywiezione będą na składowisko przerobu/recyklingu materiałów bitumicznych wykonawcy robót bitumicznych.

**Gleba i ziemia:**

- grunt z wykopów ( kod 17 05 04 ), w ilości około 1600 m<sup>3</sup> zostanie zużyty na miejscu, ewentualny nadmiar wywieziony zostanie z przeznaczeniem na utwardzenie innych dróg gruntowych w gminie.

**Odpady bytowe:**

- opakowania z papieru i tektury (kod 15 01 01) max. 0,2 Mg
- opakowania z tworzyw sztucznych (kod 15 01 02) max. 0,25 Mg (butelki po wodzie, opakowania plastikowe po produktach spożywczych, folia)
- opakowania ze szkła (kod - 15 01 07) max 0,3 Mg

Sposób zagospodarowania odpadów bytowych to zapewnienie przez wykonawcę robót odpowiednich pojemników na każdy rodzaj odpadu – pojemniki te sukcesywnie wywożone będą do Zakładu Gospodarki Odpadami w Kobiernikach pod Płockiem.

**Inne odpady: nie wystąpią**

**Odpadami w fazie eksploatacji będą:**

- a) odpady ulegające biodegradacji (kod 20 02 01) w ilości rocznie max 2 Mg (ścinki trawy z koszenia poboczy i rowów)
- b) odpady z czyszczenia dróg i placów (kod 20 03 03) w ilości rocznie max 5 Mg

Odpady te wywożone będą w odpowiednich pojemnikach na najbliższe wysypisko śmieci.

Właściwe gospodarowanie ww. odpadami sprawi że przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Prawidłowo zrealizowana inwestycja – zgodnie z opisem umieszczonym w kip nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów jakości środowiska poza terenem, do którego inwestor posiada wymagany tytuł prawny, oraz nie będzie stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia.

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

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

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że planowane przedsięwzięcie położone będzie poza obszarami wodno - błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód gruntowych. Nie zinwentaryzowano siedlisk łąkowych.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Inwestycja zlokalizowana będzie poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim.

c) obszary górskie lub leśne:

Planowane przedsięwzięcie położone będzie poza obszarami góorskimi i leśnymi.

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

Brak obszarów chronionych na tym terenie.

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

Najbliższymi obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 są: specjalny obszar ochrony siedlisk Mopki w Naruszewie PLH140056, w odległości ok. 13,5 km od planowanej inwestycji.

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

Na podstawie danych przedmiotowa inwestycja znajduje się poza obszarami, na których standardy jakości zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami mającymi 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.

i) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Przedmiotowa inwestycja znajduje się poza obszarami uzdrowiskowymi i obszarami ochrony uzdrowiskowej.

j) wody powierzchniowe i podziemne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o kodzie RW2000102687679 (Płonka do Żurawianki). Jest to naturalna część wód, dla której jest stan ogólny określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200049, której stan chemiczny i ilościowy określony jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji jak i w fazie realizacji, przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Rozporządzeniu Rady Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 2023 poz. 300).

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

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

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

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

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

Reasumując lokalizacja, skala i charakter przedsięwzięcia wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym.

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

Na podstawie przedłożonej dokumentacji można stwierdzić, że w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwo oddziaływania:

Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego terenu jego lokalizacji.

e) czas trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny. Czas trwania robót szacuje się na około 90 dni. Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje uciążliwości, które mogłyby negatywnie wpływać na środowisko.

Przedłożone materiały dotyczące planowanego przedsięwzięcia oraz dane na temat elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pozwoliły kompleksowo ocenić jego oddziaływanie na środowisko oraz formy ochrony przyrody. W związku z powyższym uwzględniając zakres planowanego przedsięwzięcia uznaje się, że nie wymaga ono przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie przyczyni się do kumulowania oddziaływań na środowisko.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Wykonanie drogi w znaczący sposób poprawi bezpieczeństwo ruchu, obecnie utrudnione przez wyeksploatowaną nawierzchnię bitumiczną. Dowożone materiały nie emitują kurzu do atmosfery, rozkładane są mechanicznie (rozkładarka), posiadają normatywną wilgotność (kruszywa). Odpady będą składowane w wyznaczonych pojemnikach oraz zabierane przez wyspecjalizowaną firmę. Wykonawca zapewni WC przenośne na czas budowy. Wywóz nieczystości na oczyszczalnię w m. Płock.

**Biorąc powyższe pod uwagę oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.**

Integralną częścią decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia jest charakterystyka przedsięwzięcia (załącznik).

### **Pouczenie**

**Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku, za pośrednictwem Wójta Gminy Bulkowo w terminie 14 dni od 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, że decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu, brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.**

#### Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

#### Do wiadomości:

1. Organy opiniujące

#### Otrzymują:

1. Pan Leszek Pietrzak, ... [REDACTED] ..

2. Pozostałe Strony postępowania wg. art.49 Kpa poprzez Obwieszczenie opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy, uwidocznienie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy, oraz przesłanie do sołtysa wsi Szasty w celu upublicznienia ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty oraz Wójta Gminy Dzierżania w celu poinformowania mieszkańców sołectwa Chrościn.

3. a/a.

#### Sprawę prowadzi:

Martyna Goliszek, tel. 24 265 20 13 wew. 23.

**URZĄD GMINY**  
**09-454 Bulkowo, ul. Szkolna 1**  
**pow. plocki**  
**tel. 24 604 133**

**Załącznik** do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach  
z dnia 20 sierpnia 2026 r. znak: RBR.RP.6220.3.2026

Charakterystyka dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi gminnej nr 290416W w miejscowości Szasty”**.

Projektowana jest **„Rozbudowa drogi gminnej nr 290416W w miejscowości Szasty”** na odcinku o długości c.a. 1,8 km.

Aktualnie w terenie przeznaczonym pod inwestycję istnieje droga gminna o nawierzchni żwirowej szerokości od 4,0 do 4,5 m.

Droga posiada wydzielony pas drogowy szerokości od 4,5 do 10,0 m.

W celu doprowadzenia istniejącej drogi – do uzgodnionych z inwestorem parametrów projektuje się:

- klasa projektowanej drogi – gminna;
- nawierzchnia drogi – bitumiczna;
- klasa techniczna – D;
- prędkość projektowa 30 km/h;
- szerokość jezdni drogi gminnej nr **290416W** - 4,0 m wraz z mijankami o szer. 5,0 - 5,5 m;
- szerokość pobocza drogi – od 0,75 do 1,0 m;
- istniejący zbyt wąski pas drogowy zostanie poszerzony do szerokości od 12,0 do 15,0 m;
- długość projektowanego odcinka drogi c.a. 1,8 km.

Nawierzchnia projektowanych dróg zostanie wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Profil podłużny drogi zostanie poprowadzony po istniejącym terenie. W jego kształcie dokonane zostaną tylko poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych, oraz do prawidłowego odwodnienia drogi.

Na istniejącej drodze odbywa się ruch lokalny, droga zapewnia dojazd do posesji, gospodarstw, pól uprawnych i pobliskich miejscowości.

Projektuje się nawierzchnię dla ruchu KR1-2 - ruch lekki. Konstrukcja nawierzchni składać się będzie z nawierzchni bitumicznej - warstwy ścieralnej i wiążącej na podbudowie z kruszywa łamanego.

Zakres prac:

- korytowanie, profilowanie, zagęszczenie istniejącego podłoża wraz z doprowadzeniem go do grupy nośności G-1 (ewentualna stabilizacja cementem);
- wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego łamanego;
- ułożenie nawierzchni bitumicznej, dwuwarstwowej;
- wykonanie rowów i przepustów;
- wykonanie poboczy z kruszywa kamiennego lub żwiru;
- wykonanie zjazdów;
- ustawienie znaków pionowych.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia i podbudowa w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych (równiarka samojezdna, rozkładarka do mas bitumicznych i kruszywa, walce drogowe).

Wykopy nie występują, nie występuje więc odwodnienie wykopów, przewidziane jest tylko wykonanie koryta pod drogę.

Zaplecza budowy nie będzie, wszystkie materiały dostarczane będą bezpośrednio na plac budowy i natychmiast wbudowywane.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Bulkowo, która obejmuje następujące nieruchomości:

|                         |                                                                                                                                                        |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Województwo             | mazowieckie                                                                                                                                            |
| Powiat                  | płocki                                                                                                                                                 |
| Gmina                   | Bulkowo                                                                                                                                                |
| Obręb: nr ewid. działki | 0034 Szasty; dz. nr ewid.: 33, 34, 35/1, 35/2, 36/6, 36/4, 36/2, 32/1, 44, 43, 45, 50, 51/2, 59/1, 54, 53, 31/1, 31/2<br>0004 Chrościn dz. nr ewid.: 1 |

Wykonanie drogi w znaczący sposób poprawi bezpieczeństwo ruchu.

W trakcie realizacji budowy mogą wystąpić uciążliwości związane z hałasem wywołanym przez wykorzystywane przy budowie urządzenia i pojazdy mechaniczne.

Przewidywane przedsięwzięcie ma na celu poprawę warunków ruchu pojazdów i pieszych. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi wycinka koniecznej ilości drzew w poszerzanym pasie drogowym.

Istniejąca droga spełnia swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny. Przebudowa istniejącej drogi ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości i komfortu jazdy.

Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań.

Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni, ze względu na zły stan techniczny wpłynie na: zmniejszenie zapylenia, dzięki obniżeniu oporów toczenia pojazdów nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji drogi po przebudowie. Wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji nieprzyjaznych środowisku do gruntu.

Roboty będą wykonywane w obrębie istniejących obiektów drogowych.

W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny. Emisja hałasu może krótkotrwałe oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych po tym okresie emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu.

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących i projektowanych rowów.

Dowożone materiały nie emitują kurzu do atmosfery, rozkładane są mechanicznie (rozkładarka), posiadają normatywną wilgotność (kruszywa).

Wykonawca zapewni WC przenośne na czas budowy, czas robót to około 90 dni. Wywóz nieczystości na oczyszczalnię w m. Płock.

Powierzchnia zajmowanego terenu ulegnie zmianie podczas budowy i dalszej eksploatacji, w związku z czym wymagane będzie dodzielenie pasa drogowego

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie na całej długości za pomocą istniejących i nowo projektowanych rowów.

Wody podziemne jak i wody powierzchniowe, w przypadku właściwie prowadzonych robót oraz właściwym odwodnieniu nie powinny być zagrożone. Prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju

z pracującego sprzętu budowlanego. Składowanie substancji mogących skażać górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi.

Odpady powstałe na miejscu budowy będą odpowiednio składowane zgodnie z ustawą o odpadach. Właściwe postępowanie z wytwarzanymi odpadami sprawi, że przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko.

Szerokość pasa drogowego po podzieleniach wyniesie od 12,0 do 15,0 m.

Wariantem proponowanym przez inwestora jest pełna realizacja drogi, tj. jezdni o nawierzchni bitumicznej, zjazdu indywidualne, pobocza z mieszanki kamiennej lub żwiru, odwodnienie do istniejących i nowo projektowanych odcinków rowów – jest to wariant optymalny.

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

- nieuciążliwy  $L_{Aeq} < 52 \text{ dB (A)}$ ,
- średnio uciążliwy  $52 \text{ dB (A)} < L_{Aeq} < 62 \text{ dB (A)}$ ,
- uciążliwy  $62 \text{ dB (A)} < L_{Aeq} < 70 \text{ dB (A)}$ ,
- bardzo uciążliwy  $L_{Aeq} > 70 \text{ dB (A)}$ .

Na podstawie obwieszczenia Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia MŚ w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 22.01.2014 r., poz. 112) dla terenu lokalizacji zabudowy zagrodowej dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

- pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom – 65 dB(A),
- pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom – 56 dB(A).

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

Przewidywany czas robót to około 90 dni.

Realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz zwiększenia wrażliwości elementów środowiska przyrodniczego na ewentualne zmiany klimatyczne obszaru. W rejonie oddziaływania inwestycji nie występują siedliska łąkowe.

Eksploatacja drogi gminnej nr 290416W nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego przy przyjętym do analizy natężeniu ruchu samochodów. Maksymalne zanieczyszczenie powietrza wystąpi w pasie drogowym. Poza pasem drogowym zanieczyszczenie powietrza będzie kształtować się dużo poniżej wartości dopuszczalnych. Przebudowa drogi ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości komfortu jazdy.

Dopuszczalne stężenia substancji zanieczyszczających powietrze zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (dz. U. z 2010 r. nr 16 poz. 87). Wartości odniesienia substancji wprowadzanych do powietrza z terenu odcinka drogi gminnej:

Substancja nr CAS D1,  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Da,  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ;

Benzen 71-43-2 30 5;

Dwutlenek azotu 10102-44-0 200 30;

Dwutlenek siarki 7446-09-5 350 20;

Pył zawieszony PM10-280 40;

Tlenek węgla 630-08-0 30000 0;

Węglowodory alifatyczne – 3000 1000;

Węglowodory aromatyczne – 1000 43.

Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany, poprawi warunki mieszkaniowe w otoczeniu drogi.