

Drobin, dnia 17.06.2021 r.

GK.6220.12.2018

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 256, dalej jako „k.p.a.”) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 283 ze zm., dalej jako „ustawa OOS”), oraz zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „**Rozbudowie drogi krajowej nr 60 na odcinku Psary-Raciąż**” i przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko ustalam środowiskowe uwarunkowania dla realizacji ww. przedsięwzięcia

Odmawiam

nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji
sygnatura: GK.6220.12.2018 z dnia 17.06.2021 r.

oraz

I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 60 na odcinku Psary-Raciąż

II. Określam:

1) Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja jest zlokalizowana na terenie województwa mazowieckiego, powiatu plockiego i płońskiego (część wschodnia), w znacznej części przebiega przez obszar gminy Drobin, częściowo tylko gminy Raciąż (wschodnia część omawianego odcinka drogi).

Planowana inwestycja dotyczy drogi krajowej nr 60 od km 96+000 do km 109+532,61 (kilometraż projektowany), co daje długość odcinka wraz z odcinkami dowiązania wynoszącą około 14 km. Odcinek planowany do rozbudowy obejmuje nawierzchnię drogi głównej w km od około 96+000 do około 109+500.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- poszerzenia drogi do 7,0 m + opaski 0,5 m (przy czym na odcinkach, gdzie szerokość istniejąca jest większa od zakładanej – zawężenie, w tym wynikające z uwarunkowań technicznych, prawnych, ekonomicznych lub innych istotnych – tylko po akceptacji Zamawiającego),
- przebudowa istniejących skrzyżowań,
- budowa nowych skrzyżowań na odcinku mającym przebieg po nowym śladzie,
- budowa pasów lewo skrętu na skrzyżowaniach,
- budowa dodatkowych jezdni obsługujących tereny przyległe oraz drogi gminne,
- budowy i przebudowy ciągów pieszych, oraz w miejscach, gdzie jest to technicznie możliwe – budowy ścieżek rowerowych/ciągów pieszo - rowerowych,
- rozwiązania odwodnienia – w tym, w zakresie:
 - przebudowa istniejących i budowa nowych rowów przydrożnych,
 - budowy kanalizacji deszczowej i zbiorników retencyjno – odparowujących,
 - budowę i przebudowę przepustów,
- wykonania kanału technologicznego,
- budowę oświetlenia drogowego w strefie skrzyżowań, przejściach dla pieszych i w miejscach, gdzie wymagają tego obowiązujące przepisy techniczne lub ze względów bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- budowę, przebudowę i remont zatok autobusowych,
- infrastruktury, w tym zakresie usunięcia kolizji z istniejącą siecią telekomunikacyjną i elektroenergetyczną,
- ostatecznego określenia typów oraz podstawowych parametrów technicznych ewentualnych obiektów budowlanych, poszerzenie obiektów inżynierskich,
- budowy lewo i prawo skrętów,

- wykonania drogowych stacji pogodowych ASPG z kamerami,
 - wstępna lokalizacja DSP na odcinku Psary – Raciąż: km 104+550,
- wykonania miejsca ważenia pojazdów, o następujących wstępnych parametrach:
 - długość stanowiska bez zjazdu / wjazdu – 70 m,
 - szerokość – 7 m,
 - oddzielenie stanowiska od pasa ruchu wyspą szerokości 1,5 m bez wyniesienia, aby pojazdy mogły w dowolnym miejscu wjechać / wyjechać bez niszczenia opon,
 - nawierzchnia z betonu cementowego o maksymalnym pochyleniu podłużnym stanowiska nie większym niż 1% i nachyleniu poprzecznym 2%,
 - odchylenie płaszczyzny nawierzchni stanowiska niższe od maksymalnych - 5mm / +9mm,
 - zagłębienie pod wagi w odległości 30 m od początku prostej części zatoki, umocnieniem krawędzi wnęki jest obramowanie kątownikiem ze stali nierdzewnej; odwodnienie wnęki,
 - wymiary wnęki pod wagę (uwaga: wymiary wnęki mogą ulec zmianie spowodowanej rodzajem wag przenośnych):
- długość – 7 m (szerokość stanowiska),
- szerokość – 54 cm,
- głębokość – 4 cm,
 - oświetlenie stanowiska uruchamiane przez służby kontrolne na miejscu.

2) Istotne warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) Opracować ściśle harmonogram prowadzenia prac ziemnych, a w szczególności dotyczy to sprzętu ciężkiego (tak aby ograniczyć do minimum zajętość terenu);
- 2) Oznaczyć trwale w terenie teren zajętości przy budowie, by nie niszczyć dodatkowo terenów biologicznie czynnych;
- 3) Sytuować bazy sprzętu poza terenami: leśnymi, zbiorników wodnych i rowów melioracyjnych;
- 4) Zabezpieczyć sprzęt przed wyciekami substancji ropopochodnych i innych;
- 5) Prowadzić prawidłową gospodarkę humusem (oddzielenie, zabezpieczenie i ponowne przykrycie dolnych partii gleby);
- 6) Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum;
- 7) Należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi pozostałe drzewa nie przeznaczone do wycinki, w tym drzewa o statusie pomnika przyrody;
- 8) Wycinkę drzew oraz niwelację terenu należy wykonać poza okresem lęgowym ptaków tj. w terminie 15.08-28.02, lub w tym okresie pod nadzorem przyrodniczym;
- 9) Należy zapobiegać przypadkowemu zabijaniu płazów na placu budowy poprzez właściwą organizację pracy (wyznaczenie miejsc składowania materiałów budowlanych i sprzętu,

- podczas prowadzenia prac budowlanych, należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy). Należy odpowiednio zabezpieczyć siedliska, w których występują płazy;
- 10) Prace ziemne w rejonie zbiorników oraz cieków wodnych prowadzić poza okresem masowej migracji płazów (poza okresem od początku marca do końca maja oraz od połowy września do połowy października);
 - 11) Likwidacje zbiornika wodnego/stawu należy przeprowadzić pod nadzorem herpetologicznym;
 - 12) W celu ograniczenia do minimum możliwości przedostania się płazów i innych małych zwierząt na teren budowy, zaplecza budowy, bazy techniczne i składy materiałów budowlanych na czas ich funkcjonowania należy wykonać tymczasowe ogrodzenia ochronne wraz z pułapkami łownymi; montaż i funkcjonowanie ogrodzeń należy prowadzić zgodnie z wytycznymi nadzoru herpetologicznego;
 - 13) Prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym; nadzór przyrodniczy musi obejmować:
 - inspekcję terenu na obecność gatunków chronionych przed wycinką zadrzewień;
 - inspekcję terenu na obecność gatunków chronionych przed zdjęciem wierzchniej warstwy gleby (humusu);
 - 14) Na etapie realizacji prace budowlane, za wyjątkiem prac wymagających ciągłości procesu technologicznego, prowadzić w godzinach od 6.00 do 22.00;
 - 15) Podczas prowadzenia prac budowlanych stosować sprzęt sprawny technicznie, eksploatowany i konserwowany w sposób prawidłowy;
 - 16) Prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający możliwość wtórnego pylenia, tj. teren inwestycji utrzymywać w należytym porządku, plac budowy zraszać wodą w dni słoneczne i wietrzne, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie oraz osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe;
 - 17) Ograniczać prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy i ilość koniecznych manewrów zawracania na placu budowy;
 - 18) Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w wyznaczonym miejscu, w sposób zabezpieczający przed pyleniem, rozwiewaniem odpadów oraz zanieczyszczeniem środowiska, w tym gruntowo-wodnego; ww. odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom do przetwarzania;
 - 19) Powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne magazynować (w przypadku takiej konieczności) selektywnie w szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach (odpornych na działanie substancji zawartych w odpadach), umieszczonych w wyznaczonym miejscu, w sposób chroniący ww. odpady przed czynnikami atmosferycznymi oraz możliwością powstawania wycieków/ścieków i zanieczyszczenia środowiska, w tym gruntowo-wodnego; miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt; ww. odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom do przetwarzania;
 - 20) Powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynować (w przypadku takiej konieczności) selektywnie w szczelnych kontenerach, pojemnikach lub innych opakowaniach (odpornych na działanie substancji zawartych w

- odpadach) bądź uporządkowanie luzem (np. w stosach), w wyznaczonym miejscu, w sposób chroniący ww. odpady przed czynnikami atmosferycznymi oraz możliwością powstawania wycieków/ścieków i zanieczyszczenia środowiska, w tym gruntowo-wodnego; ww. odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom do przetwarzania;
- 21) Czyścić nawierzchnię wykonanej drogi co najmniej dwukrotnie w ciągu roku w celu utrzymania jej parametrów akustycznych;
 - 22) Na etapie eksploatacji, w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego, zapewnić właściwe warunki akustyczne w budynkach;
 - 23) Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych, miejsca związane z drobnymi naprawami ww. pojazdów i maszyn oraz miejsca gromadzenia odpadów, materiałów i surowców zlokalizować na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
 - 24) W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego rekultywacji;
 - 25) Wodę na etapie realizacji przedsięwzięcia pobierać z sieci wodociągowej na warunkach uzyskanych od gestora sieci lub dostarczać beczkownikami;
 - 26) Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach, ww. zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuścić do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;
 - 27) Niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odprowadzać do gruntu, w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu ww. wód ze szkodą dla gruntów sąsiednich; ewentualne zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy podczyszczać do parametrów zgodnych z wymogami prawa i zagospodarować tak samo, jak ww. wody niezanieczyszczone;
 - 28) Przebudowę rowów melioracyjnych oraz urządzeń melioracji wodnej (sieć drenarska) kolidujących z planowaną inwestycją prowadzić w sposób nie powodujący pogorszenia ich funkcjonowania na obszarze poza pasem drogowym oraz na warunkach uzyskanych w pozwoleniu wodnoprawnym;
 - 29) W przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania dna wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych (np. poprzez zastosowanie ścianek szczelnych), ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum oraz wpływ ww. prac do terenu inwestycji; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeżeli jest prawem wymagane;
 - 30) Roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;

- 31) Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych; odkład wykorzystać w obrębie terenu inwestycyjnego a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania;
- 32) Powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe z powierzchni dróg odprowadzać poprzez spadki poprzeczne i podłużne oraz studnie wpadowe do systemu rowów trawiastych, rowów zabudowanych oraz systemu kanalizacji kanałowej i dalej do zbiorników retencyjno-odparowujących;
- 33) Rowy trawiaste umocnić warstwą humusu i gęsto obsiać wyselekcjonowanymi odmianami traw, odpornymi na zasolenie;
- 34) Zastosować dodatkowy system podczyszczania wód opadowych i roztopowych z zawiesiny (zimne osadniki zawiesin) przed wprowadzeniem do zbiorników retencyjno-odparowujących;
- 35) Zastosować urządzenia zabezpieczające umożliwiające odcięcie odpływu zanieczyszczeń na wypadek powstania sytuacji awaryjnej na etapie eksploatacji przedsięwzięcia;
- 36) Zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających i odwadniających w celu zapewnienia prawidłowego działania tych urządzeń.

3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26 i 27.

- 1) Zaprojektowanie systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi, opartego o spadki poprzeczne i podłużne oraz studnie wpadowe, odprowadzające ww. wody do rowów trawiastych, rowów zabudowanych oraz kanalizacji kanałowej;
- 2) Zaprojektowanie zbiorników retencyjno-odparowujących na wody opadowe i roztopowe;
- 3) Zaprojektowanie systemu podczyszczania odprowadzanych wód opadowych i roztopowych przed wprowadzeniem do zbiorników retencyjno-odparowujących, opartego o ziemne osadniki;
- 4) Zastosowanie studni wpadowych i szczelnych kanałów deszczowych odprowadzających wody opadowe i roztopowe do zbiorników retencyjno-odparowujących;
- 5) Należy zastosować przejścia dla zwierząt w przybliżonej lokalizacji tj. około:
 - km 97+339, km 97+754, km 99+020, km 102+480, km 103+449, km 104+480, km 105+154, km 105+765, km 108+262 – przejścia dla małych zwierząt zintegrowane z ciekami (mokre z półkami) o minimalnych szerokościach suchych półek 2 x 0,5 m i światła pionowego minimum 1,0 m oraz światła poziomego minimum 2,0 m;
 - km 99+348 – przejścia dla płazów oraz małych zwierząt o mniejszych wymaganiach przestrzennych (suche) światło poziome 1,0 m, światło pionowe 0,75 m;
- 6) Należy zastosować stałe pełne ogrodzenia ochronno-naprowadzające przylegające do wlotów przejść dla zwierząt z systemem rynien zatrzymujących z kratami

wpadowymi w przypadku projektowanych dróg zjazdowych (wys. Nominalna ogrodzenia powinna wynosić min. 50 cm, od poziomu gruntu, głębokość zakopania w gruncie powinna wynosić – min. 30 cm, zintegrowana bieżnia do ruchu zwierząt – gładka powierzchnia równoległa do podłoża, pozbawiona roślinności, o szerokości 20-30 cm, pochylona w kierunku terenu, odgięta krawędź górna na zewnątrz (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90 stopni o szerokości min. 10 cm, głębokość zakopania w gruncie kotwicy mocującej – min.10 cm); montaż, funkcjonowanie i lokalizację ogrodzeń należy prowadzić zgodnie z wytycznymi nadzoru przyrodniczego;

- 7) Wykonanie nawierzchni jezdni charakteryzującej się zdolnością do redukcji hałasu na poziomie nie mniejszej niż 0,7 dB co najmniej na odcinku od km 109+300 do km 109+532,61;
- 8) Wykonanie ekranów akustycznych minimalizujących oddziaływanie hałasu na terenach chronionych akustycznie o klasie pochłaniałości nie niższej niż A4 i klasie izolacyjności nie niższej niż B3, zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami:

Nazwa	Strona drogi	Kilometraż drogi około	Długość około	Wysokość	Typ ekranu
EP1	prawa	96+572-96+753	182 m	4 m	pochłaniający
EP2	prawa	96+826-96+917	92 m	4 m	pochłaniający
EP3	prawa	97+840-97+972	132m	4 m	pochłaniający
EP4	prawa	98+056-98+124	68 m	4 m	pochłaniający
EP5	prawa	99+673-99+716	44 m	4,5 m	pochłaniający
		99+718-99+886	168 m	3 m	
EP6	prawa	105+480-105+561	80 m	3 m	pochłaniający
EP7	prawa	107+811-107+893	82 m	3 m	pochłaniający
EP8	prawa	108+505-108+598	94 m	3 m	pochłaniający
EL1	lewa	96+653-96+730	77 m	5 m	pochłaniający
EL2	lewa	96+934-97+009	76 m	3 m	pochłaniający
EL3	lewa	97+558-97+648	90 m	3 m	pochłaniający
EL4	lewa	99+350-99+433	83 m	4 m	pochłaniający
EL5	lewa	107+006-107+115	109 m	4 m	pochłaniający

EL6	lewa	107+553-107+622	70 m	3 m	pochłaniający
-----	------	-----------------	------	-----	---------------

4) Nie stwierdza się konieczności określenia wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska.

5) Nie stwierdza się konieczności określenia wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

I. Stwierdzam konieczność:

1. Nie stwierdza się konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.

2. Zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, w formie pomiarów kontrolnych wykonanych w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia w terminie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania. Wyniki analizy porealizacyjnej należy przedstawić odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Kontrolne pomiary hałasu wykonać w punktach zlokalizowanych w taki sposób, aby przeprowadzone pomiary pozwoliły na ustalenie miejsca o największym oddziaływaniu źródeł hałasu związanych z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia na zabudowę zlokalizowaną wg poniższego wykazu:

Nr receptora	Kilometraż drogi objętej wnioskiem	Strona drogi
1	96+593.79	prawa
4	96+686.66	lewa
6	96+959.75	lewa
10	98+090.26	prawa
11	99+383.72	lewa
12	99+666.39	lewa
18	100+126.77	prawa
19	101+293.06	lewa
30	107+059.43	lewa
31	107+300.75	prawa

32	107+595.22	lewa
33	107+848.22	prawa
34	108+561.78	prawa
35	109+478.41	prawa
36	109+504.60	prawa
38	107+311.10	lewa
39	109+558.67	prawa

Badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, należy podjąć skuteczne działania minimalizujące lub działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

3. Nie stwierdza się konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

4. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

5. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 14.12.2018 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa reprezentowany przez Pana ██████████ Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami złożył wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek uzupełniano w dniach 19.04.2019 r.; 08.05.2019r. i 27.06.2019 r..

Do wniosku załączone były:

- karta informacyjna przedsięwzięcia;
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

- mapa w skali zapewniającej czytelność z przedstawionymi danymi z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej.
- wypis z rejestru gruntów lub inny dokument, wydany przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalający na ustalenie stron postępowania, zawierający co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Zgodnie z zapisem art. 74 ust. 1c z dnia 03 października 2008r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.) „Jeżeli liczba stron postępowania:

1) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

2) w sprawie uchylecia lub zmiany, stwierdzenia nieważności, stwierdzenia wygaśnięcia decyzji, o której mowa w pkt 1, lub wznowienia postępowania w sprawie tej decyzji

- przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.”

oraz zapisem art. 49 §1 „kpa” tj. „Jeżeli przepis szczególnie tak stanowi, zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej.” strony postępowania zawiadamiane są w formie obwieszczenia.

Dane o złożonym wniosku zostały podane do publicznej wiadomości. W dniu 10.05.2019 roku Burmistrz Miasta i Gminy Drobin ustalił krąg stron postępowania, a następnie pismem znak: GK.6220.12..2018 zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz o możliwości wnoszenia uwag i wniosków. Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś oraz w § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71). Zgodnie

z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1 b ustawy ooś, stosuje się przepisy dotychczasowe. Mając zatem na uwadze, że procedowanie w postępowaniu głównym rozpoczęło się przed dniem wejścia w życie przepisów rozporządzenia z dnia 10 września 2019 r., należy stosować przepisy obowiązujące na mocy rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010 r. W związku z powyższym przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 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 i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;” rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 poz. 71), jako mogące kwalifikować się do sporządzenia raportu o ocenie oddziaływania na środowisko.

W związku z czym zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt. 2 „Przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaga realizacja następujących planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko: 2) planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1” i 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2 „1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. 2. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.” „ustawy ooś” przedsięwzięcie wymaga decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwym zgodnie z art. 75 ust. 4 „ustawy ooś” do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Miasta i Gminy Drobin.

Dla działek, na których planowana jest inwestycja, położonych w obrębie geodezyjnym Drobin obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który został zatwierdzony uchwałą Nr XXXV/282/2017 Rady Miejskiej w Drobinie z dnia 22 maja 2017 roku (publikacja w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego z dnia

7 czerwca 2017 roku, poz. 5245). Działki położone w pozostałych obrębach nie są objęte planem zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 1 i 2 „ustawy ooś” Burmistrz Miasta i Gminy Drobin pismem znak: GK.6220.12.2018 z dnia 10.05.2019 r. wystąpił o opinię w tej sprawie do *Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, organu, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-27, oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b, organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne* w zakresie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

W drodze procedury Burmistrz Miasta i Gminy Drobin uzyskał opinię organów:

1. Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 12.06.2019 r. znak WOOS-I.4220.512.2019.AGO – stwierdzające konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określające zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płocku w dniu 30.05.2019 r. wydał opinię znak: PPIS/ZNS/451/22/MW/3307/2019 stwierdzając, brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie w dniu 30.05.2019 r. wydał opinię znak WA.RZŚ.436.1.39.2019.RZGW.BW.- uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Burmistrz Miasta i Gminy Drobin w dniu 17.07.2019 r. przedłużył termin załatwienia sprawy oraz poinformował o opinii wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Wypełniając delegację art 63 ust. 1 „ustawy” t.j. „1. „*Obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając łącznie następujące kryteria: ...*” w dniu 17.07.2019 r. Burmistrz Miasta i Gminy Drobin wydał postanowienie w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Następnie w myśl art. art. 69 ust. 4 „ustawy” tj. „*Organ wydaje postanowienie o zawieszeniu postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.*” w dniu

11.09.2019 r. wydano postanowienie w sprawie zawieszenia postępowania o wydanie decyzji środowiskowej do czasu przedłożenia raportu oddziaływania na środowisko.

W dniu 16.06.2020 r. do Urzędu Miasta i Gminy Drobin wpłynął wniosek Pana ~~XXXXXXXXXX~~ ~~XXXXXXXXXX~~, Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie podjęcia zawieszzonego postępowania sygnatura: O.WA.KP-12.4143.9.2018.213.MP.PR, L. dz.: 250/2020.

Na podstawie w/w wniosku oraz art. 97 § 2 „KPA” tj. *„Gdy ustąpią przyczyny uzasadniające zawieszenie postępowania, o których mowa w § 1 pkt 1-4, organ administracji publicznej podejmie postępowanie z urzędu lub na żądanie strony.”* Burmistrz Miasta i Gminy Drobin postanowieniem sygnatura: GK.6220.12.2018 z dnia 18.06.2018 r. podjął zawieszzone postępowanie.

W nawiązaniu do art. 77 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 „ustawy” tj. *„1. Jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji: 1) uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska i, w przypadku gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim, z dyrektorem urzędu morskiego;”* „2) zasięga opinii organu, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-27, oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b, chyba że - w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.” „4) uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, chyba że - w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.” pismem z dnia 18.06.2020 r. sygnatura: GK.6220.12.2018 Burmistrz Miasta i Gminy Drobin wystąpił o uzgodnienie raportu do właściwych organów.

Jednocześnie w myśl art. 79 ust. 1 „ustawy” tj. *„1. Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.”* obwieszczeniem z dnia 18.06.2020r. sygnatura: GK.6220.12.2018 zawiadomił wszystkich o wszczęciu postępowania prowadzonego z udziałem społeczeństwa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 03.07.2020 r. do Burmistrz Miasta i Gminy Drobin wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - z informacją, iż Dyrektor RZGW w Warszawie nie jest organem właściwym do wydania opinii, niniejszym przekazano dokumentację zgodnie z art. 65 § 1 KPA do załatwienia zgodnie z właściwością. W dniu 09.07.2020 r. wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie znak: WA.RZŚ.436.1.39.2019.RZGW.BW.2 w którym ponownie wezwano do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Pismo powyższe pozostawiono bez rozpoznania, gdyż Inwestor przedłożył Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 60 na odcinku Psary – Raciąż. Powyższy raport został przekazany zgodnie z właściwością do Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie celem uzgodnienia warunków realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

W dniu 16.07.2020r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie pismem znak: WA.ZZŚ.1.4360.1.10.2020.EK wezwał Burmistrza Miasta i Gminy Drobin do usunięcia braków występujących w przedłożonych dokumentach. Burmistrz Miasta i Gminy Drobin w dniu 17.07.2020r. pismem sygnatura: GK.6220.12.2018 przesłał uzupełnienie wniosku. W dniu 04.08.2020 r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie pismem znak: WA.ZZŚ.1.4360.1.10.2020.EK.2 wezwał do uzupełnienia raportu ooś. W dniu 06.08.2020r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie pismem znak: WA.ZZŚ.1.4360.1.10.2020.EK.3 zawiadomił, iż przedmiotowa sprawa zostanie załatwiona w terminie do 21 sierpnia 2020 r..

W dniu 24.08.2020 r. do Urzędu Miasta i Gminy Drobin wpłynęło uzupełnienie raportu oddziaływania na środowisko przy piśmie Pana ██████████ p.o. Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad sygnatura: O.WA.KP-12.4143.9.2018.221.MP.PR, L. dz.: 415/2020. Burmistrz Miasta i Gminy Drobin w dniu 02.09.2020 r. pismem sygnatura: GK.6220.12.2018 przesłał uzupełnienie wniosku.

Nawiązując do szerszego zakresu materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, Burmistrz Miasta i Gminy Drobin obwieszczeniem z dnia 02.09.2020 r. sygnatura: GK.6220.12.2018 zawiadomił wszystkich ponownie o wszczęciu postępowania prowadzonego z udziałem społeczeństwa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 26.08.2020r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie pismem znak: WA.ZZŚ.1.4360.1.10.2020.EK.4 ponownie wezwał do uzupełnienia raportu ooś.

W dniu 07.09.2020 r. do Burmistrza Miasta i Gminy Drobin wpłynęło postanowienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie stwierdzające konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Postanowienie pozostawiono bez rozpoznania celem umorzenia postępowania przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie.

W dniu 01.10.2020 r. do Burmistrza Miasta i Gminy Drobin wpłynęło pismo Pani ██████████
██████████. Pani ██████████ jako strona postępowania zwróciła się z prośbą o udostępnienie elektronicznej wersji raportu. Powyższa dokumentacja została przekazana w dniu 01.10.2020 r..

W dniu 02.10.2020 r. do Burmistrza Miasta i Gminy Drobin wpłynęło pismo od Pani ██████████
██████████ podpisane przez strony postępowania tj. ██████████. W powyższym piśmie autor zwraca uwagę, na następujące kwestie: *„Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na fakt, że przedsięwzięcie ma być realizowane w zdecydowanej mierze na gruntach przeznaczonych do wykonywania działalności rolniczej. Zgodnie z przygotowanym raportem o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia wskazano, że „(...) Większość gruntów posiada wysoką jakość i charakteryzuje się korzystnymi warunkami do uprawy. Na tych glebach uprawiane są wszelkie rośliny okopowe, zbożowe i przemysłowe (...)”. Gleby te przeznaczane są na wykorzystanie w rolnictwie. Zmniejszony areal ziemi negatywnie wpłynie na wysokość produkcji, a w konsekwencji na przychody miejscowych rolników i ich poziom życia. Należy wskazać, że również klimat sprzyja prowadzeniu działalności rolniczej, zwłaszcza długi okres wegetacji roślin.*

Należy ponadto zaznaczyć, że zgodnie z raportem obecnie nie stwierdza się zanieczyszczenia gleb, w szczególności metalami ciężkimi. Na ten stan rzeczy z pewnością ma wpływ brak bliskiej obecności drogi podobnej do tej, która będzie wynikiem przedsięwzięcia. Nie ulega wątpliwości, że zwiększony ruch będzie w znacznym stopniu pogarszał stan środowiska w zakresie użytkowanych gruntów rolnych. Przede wszystkim należy wskazać zanieczyszczenia będące wynikiem napędzania pojazdów mechanicznych w postaci m.in. spalin i innych pyłów, ale również o wiele bardziej zwiększa się możliwość zanieczyszczenia najbliższych gleb różnego rodzaju mieszaninami w stanie ciekłym, m.in. wyciekami olejów, paliw, i in. Plony z takich zanieczyszczonych gleb będą wykorzystywane do chowu zwierząt, których mięso bądź inne produkty będą również zanieczyszczone i stanowiąc będą zagrożenie dla osób spożywających te produkty, w szczególności pobliskich rolników, którzy w znacznej mierze wykorzystują swoje

produkty na własne potrzeby. Zagrożone takim zanieczyszczeniem są również wody podziemne, wykorzystywane przez rolników do celów gospodarczych.

Oprócz powyższych zagrożeń należy zwrócić uwagę, tak jak wskazano również w raporcie, że rozbudowa drogi spowoduje zarówno przemijające, jak i trwałe oddziaływanie na gleby i powierzchnię ziemi, zarówno już po realizacji przedsięwzięcia, jak i w jej trakcie. Podczas realizacji przedsięwzięcia dokonywane będą zajęcia pod zaplecza i drogi technologiczne. Należy zaznaczyć, że ich przywrócenie do stanu pierwotnego może być w niektórych stopniach utrudnione, o ile nie całkowicie uniemożliwione. Niemożliwe będzie, np. zachowanie odpowiednich właściwości i kolejności składu wcześniej wykopanych gleb, co przełoży się na zachowanie ich żyzności.

W raporcie uwzględniono również fakt, że stosunkowo mało zanieczyszczone jest również obecnie powietrze. Z chwilą realizacji przedsięwzięcia wzrost natężenia zanieczyszczeń z pewnością trwale wzrośnie i może stale się powiększać.

W raporcie podkreślono, że poważnym zagrożeniem jest możliwość zanieczyszczenia gruntu substancjami obcymi dla środowiska, a stosowanymi w czasie budowy, zwłaszcza podczas wykonywania np. robót malarskich i nawierzchniowych. Należy zauważyć, że roboty te wykonywane są w bezpośredniej odległości gruntów rolnych, na których prowadzona jest produkcja rolna, a co może negatywnie wpłynąć na taką produkcję, jak i bezpieczny chów zwierząt.

Podkreślenia wymaga fakt, że umiejscowienie przedsięwzięcia w planowanych miejscach może stanowić niebezpieczeństwo dla ruchu komunikacyjnego z uwagi na fakt, że w miejscach tych wyodrębnia się topoklimat dolin rzecznych oraz obszarów zabudowy, w związku z czym zjawiskami stale występującymi i stanowiącymi jednocześnie przeszkodę w bezpieczeństwie są inwersje termiczne, mgły i mrozowiska. Ponadto bliska odległość rzeki Karsówki na części przedsięwzięcia może skutkować tym częstszymi mgłami i innymi anomaliami pogodowymi, które mogą stanowić kolejne przeszkody w bezpiecznym użytkowaniu nowo rozbudowanej drogi krajowej.

Negatywnie na stan środowiska wpłynie również natężenie hałasu w obrębie terenów, na których umieszczone zostanie przedsięwzięcie. W bezpośrednio bliskiej odległości od inwestycji znajdują się liczna zabudowa mieszkalna oraz budynki gospodarcze, w których są chowane zwierzęta. Z pewnością wzrost natężenia hałasu negatywnie wpłynie na chów zwierząt. Zwierzęta będą ciągle narażone na wysokie, obce im dźwięki, co przełoży się na zmniejszenie produkcji m.in. mlecznej. Należy podkreślić, że zmiana klimatu akustycznego na bardziej przyjazny dla części miasta Drobin nie może stanowić podstawy

do takiej negatywnej zmiany klimatu na innych obszarach – takie podejście może stanowić dyskryminację mieszkańców obszarów wiejskich. Skoro w cytowanych w raporcie badaniach zostało wykazane, że na terenie miasta Drobin poziom hałasu jest ponadnormatywny z uwagi na korzystanie z DK 60, tym bardziej prawdopodobne jest, że taki poziom hałasu zacznie być odczuwalny dla mieszkańców terenów położonych w bliskiej odległości od planowanego przedsięwzięcia, zwłaszcza że rozbudowa ta będzie stanowiła obwodnicę DK 60, co przełoży się na obciążenie ruchem podobnym jak wcześniej w mieście Drobin, o ile nie zwiększonym z uwagi na wygodny objazd. Na taki ponadnormatywny poziom hałasu narażeni będą w szczególności mieszkańcy terenów w bezpośredniej odległości od przedsięwzięcia zrealizowanego po nowym śladzie.

Realizacja inwestycji spowoduje „poszatowanie” nieruchomości rolnych, w tym łąk i pastwisk, na których wypasane są zwierzęta, głównie krowy i konie, z uwagi na brak jakichkolwiek możliwości bezpiecznego i prostego transportu tych zwierząt w nowych warunkach. Trwale wpłynie to na wielkość użytków zielonych poprzez ich zmniejszenie, a także negatywnie wpłynie na chów zwierząt poprzez bądź całkowitą jego likwidację, bądź chów wyłącznie na uwięzi.

Nie należy zapominać o niewątpliwych walorach krajobrazowych, jakimi są obiekty małej architektury, takie jak krzyże przydrożne i kapliczki, które będą narażone na likwidację, a ze względu na ich historię oraz sentyment i uczucia religijne mieszkańców ich odbudowa w niezmiennym kształcie nie będzie możliwa.

Należy zwrócić uwagę, że wpływ na środowisko będzie miało nie tylko realizacja samego przedsięwzięcia, ale również inne prace niezbędne do jego poprawnego ukończenia. W raporcie zaznaczono, że na terenie inwestycji funkcjonuje gęsta sieć kanałów i rowów melioracyjnych, z których część koliduje z drogą objętą projektem. Konieczne więc będą kolejne prace na gruntach rolnych, co stanowić będzie przeszkodę w ich normalnym funkcjonowaniu. Taka sama przebudowa będzie konieczna w przypadku sieci energetycznych i wodociągowych.

W związku z licznymi, kolejnymi przedsięwzięciami, o których mowa powyżej, grunty rolne po raz kolejny zostaną wyłączone spod normalnego użytkowania, co wpłynie negatywnie na wielkość produkcji i obniżenie przychodu gospodarstw rolnych. Ponadto zmiany te mogą negatywnie i nieodwracalnie wpłynąć na środowisko, zmieniając na stałe właściwości gleb, a w konsekwencji ich produktywność.

Ponadto należy podkreślić, że w związku z inwestycją oraz koniecznością przebudowy sieci energetycznych należy uwzględnić oddziaływania wtórne związane z emisją powstającą ze względu na użytkowanie energii elektrycznej, które mogą trwale i negatywnie oddziaływać

na środowisko i jego klimat, co w konsekwencji negatywnie wpłynie na produkcję roślinną i zwierzęcą.

W raporcie stwierdzono, że obszar, przez który przebiega przedsięwzięcie, obejmuje tereny o różnych funkcjach: komunikacyjnej, rolniczej, zabudowy, w tym mieszkaniowej i w małej części usługowo-przemysłowej, zaś droga objęta projektem pełni i będzie pełniła istotną rolę w układzie komunikacyjnym. Należy nie zgodzić się z tym twierdzeniem. Droga w rzeczywistości nie będzie pełniła istotnej roli w układzie komunikacyjnym, w szczególności dla jej pobliskich mieszkańców. Wynika to z faktu, że mieszkańcy ci w przeważającej części są rolnikami i prowadzą gospodarstwa rolne, w tym takie, które nie są jednolicie położone; wziąć pod uwagę należy również „poszatkowanie” nieruchomości rolnych po dokonaniu przedsięwzięcia. W efekcie przeprowadzenie przedsięwzięcia w planowanych granicach uniemożliwi im prowadzenie racjonalnego pod względem gospodarczym gospodarstwa rolnego z uwagi na wielokilometrowe objazdy, które będą konieczne do pokonania w celu korzystania z dalej położonych nieruchomości rolnych, co trwale i negatywnie wpłynie na wielkość kosztów produkcji, a co może skutkować zmianą przeznaczenia tych nieruchomości, w tym zaprzestaniem prowadzenia działalności rolniczej.

Ponadto należy wskazać, że zgodnie z raportem w rejonie przedsięwzięcia stwierdzono liczne zwierzęta, w szczególności ptaki i płazy podlegające ochronie gatunkowej. Zmiana środowiska w postaci realizacji przedsięwzięcia trwale zmieni ich ekosystem, bez względu na ewentualne działania minimalizujące zasięg tych negatywnych oddziaływań. Zwłaszcza teraz konieczna jest odpowiednia polityka środowiskowa i ochrona zagrożonych gatunków, których rozmnożenie i przetrwanie może w konsekwencji być niemożliwe w późniejszym okresie. W szczególności stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia i dalsza eksploatacja rozbudowanej drogi będzie nieodwracalnie i negatywnie wpływać na stan środowiska poprzez zmniejszenie areatów osobniczych, uszczuplenie siedlisk, ograniczenie dostępności do przydatnych siedlisk, a także występowanie efektu płoszącego, mogącego przyczynić się do wzmożenia kolizji zwierząt z pojazdami

Należy zaznaczyć, że na omawianym terenie rozpoznano szereg stanowisk archeologicznych, a ponadto występują stanowiska, które do tej pory nie zostały zinwentaryzowane. Historia stanowi jeden z kluczowych elementów tożsamości narodowej, w tym tożsamości lokalnej. W związku z tym mieszkańcy nie mogą być narażeni na trwałe zniszczenie pozostałości archeologicznych z uwagi na ich zarówno materialną, jak i niematerialną wartość.

Z powyższego wynika, że planowane przedsięwzięcie może trwale w negatywny sposób naruszać środowisko, zwłaszcza w zakresie lokalizacji po nowym śladzie i w szczególności

poprzez zwiększenie zanieczyszczenia powietrza, gleb, wód; zwiększenie emisji hałasu i jej stały wzrost; zagrożenie wyginięciem gatunków zwierząt podlegających ochronie; zmianę przeznaczenia nieruchomości rolnych, w tym zaprzestanie chowu zwierząt i/lub prowadzenia produkcji roślinnej; trwałym zniekształceniem krajobrazu; zniszczeniem pozostałości architektonicznych.

W dniu 26.10.2020 r. kopia powyższego pisma została przesłana do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie.

W dniu 09.10.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wezwał Burmistrza Miasta i Gminy Drobin do uzupełnienia raportu oddziaływania na środowisko sygnatura: WOOS-I.4221.142.2020.AGO. Burmistrz Miasta i Gminy Drobin, pismem z dnia 15.10.2020 r. wezwał Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie do uzupełnienia dokumentacji, pismem sygnatura: GK.6220.12.2018.

Burmistrz Miasta i Gminy Drobin obwieszczeniem z dnia 26.10.2020 r. sygnatura: GK.6220.12.2018 zawiadomił o zmianie terminu załatwienia sprawy.

W dniu 26.10.2020 r. do Burmistrza Miasta i Gminy Drobin wpłynął wniosek o udostępnienie informacji o środowisku i jego ochronie od Pani ~~Agnieszki Matuszewska~~. Dnia 28.10.2020 r. w odpowiedzi na powyższy wniosek przesłano zainteresowanej skan dokumentów.

W dniu 02.11.2020 r. wpłynęło pismo Promost Consulting Sp. z o. o. Sp. K. z prośbą o aktualizację kwalifikacji akustycznej terenów sąsiadujących z przedsięwzięciem. W dniu 13.11.2020 r. sygnatura: GK.6220.12.2018 Burmistrz Miasta i Gminy Drobin odpowiedział na powyższe pismo.

W dniu 23.12.2020 r. do Urzędu Miasta i Gminy Drobin wpłynęło uzupełnienie raportu oddziaływania na środowisko przy piśmie Pana ~~Andrzeja Kozłowskiego~~ Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad sygnatura: O.WA.KP-12.4143.9.2018.229.MP.PR, L. dz.: 559/2020. Burmistrz Miasta i Gminy Drobin w dniu 29.12.2020r. pismem sygnatura: GK.6220.12.2018 przesłał uzupełnienie wniosku.

Nawiązując do szerszego ~~zakresu materiału~~ dowodowego zgromadzonego w sprawie, Burmistrz Miasta i Gminy Drobin obwieszczeniem z dnia 29.12.2020 r. sygnatura: GK.6220.12.2018 zawiadomił wszystkich ponownie o wszczęciu postępowania prowadzonego z udziałem społeczeństwa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz zawiadomił o zmianie terminu załatwienia sprawy.

W dniu 28.12.2020 r. do Burmistrza Miasta i Gminy Drobin wpłynął wniosek o udostępnienie informacji o środowisku i jego ochronie od Pani ██████████. Dnia 30.12.2020 r. w odpowiedzi na powyższy wniosek przesłano zainteresowanej skan dokumentów.

W dniu 11.01.2021 r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie pismem znak: WA.ZZŚ.1.4360.1.14.2020.EK wezwał Burmistrza Miasta i Gminy Drobin do usunięcia braków występujących w przedłożonych dokumentach. Burmistrz Miasta i Gminy Drobin w dniu 21.01.2021 r. pismem sygnatura: GK.6220.12.2018 odpowiedział na powyższe wezwanie. W dniu 29.01.2021 r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie pismem znak: WA.ZZŚ.1.4360.1.14.2020.EK podtrzymał postanowienie o uzgodnieniu warunków realizacji ww. inwestycji z dnia 9 września 2020 r. znak:WA.ZZŚ.1.4360.1.10.2020.EK.

W ramach prowadzonego postępowania uzyskano:

- 1) Postanowienie z dnia 22.02.2021 r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie sygnatura: WOOS-I.4221.142.2020.AGO.2 w sprawie uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia i określenia warunków jego realizacji;
- 2) ~~Opinia Sanitarna z~~ Dnia 28.01.2021 r. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Płocku sygnatura: PPIS/ZNS/451/8/EJ/10501/2021 w sprawie pozytywnej opinii w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych;
- 3) Postanowienie z dnia: 09.09.2020 r. Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie sygnatura: WA.ZZŚ.1.436.1.10.2020.EK.6 w sprawie uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia i określenia warunków jego realizacji.

Nawiązując do szerszego zakresu materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, Burmistrz Miasta i Gminy Drobin obwieszczeniami z dnia 25.02.2021 r., 24.03.2021 r. sygnatura: GK.6220.12.2018 zawiadomił wszystkich o tym, iż został zgromadzony materiał dowodowy umożliwiający merytoryczne rozpatrzenie sprawy oraz o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy jak również o możliwości składania uwag i wniosków.

W dniu 20.04.2021 r. wpłynęło pismo od Pana ██████████ z dnia 15.04.2021 r. wnoszące uwagi następującej treści.:

1. Planowana droga będzie klasy GP co oznacza (droga szybkiego ruchu) zapoznając się z przepisami ruchu drogowego na tej drodze nie jest dopuszczony ruch ciągników rolniczych i maszyn wolnobieżnych;

2. Drogi serwisowe o szerokości 3,5 m nie gwarantują bezpieczeństwa poruszającym się pojazdom w dwóch kierunkach do czego nie odniósł się Powiatowy Inspektor Sanitarny, oraz brak opinii na temat zbiorników do których spływać będą skażone wody opadowe i roztopowe. Stwarzać będzie to zagrożenie dla zwierząt dzikich i gospodarskich;
3. Proszę o usytuowanie zbiornika na wodę na granicy z działkami numer 114 Kozłówko i numer 8 Brzechowo. Takie usytuowanie będzie najbardziej korzystne;
4. Proszę o lokalizację drogi serwisowej na działce po kolejce wąskotorowej;
5. Proszę o zachowanie skrzyżowania drogi krajowej nr 60 z drogą gminą Kozłówko-Brzechowo;
6. W związku z uzyskaniem informacji, iż drogi serwisowe nie posiadają statusu dróg publicznych proszę o zachowanie dostępu do drogi publicznej nr 60.

W nawiązaniu do powyższego wniosku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad udzieliła odpowiedzi:

1. Ruch ciągników rolniczych oraz maszyn wolnobieżnych przewidziano poprzez dodatkowe jezdnie;
2. W ramach dodatkowych jezdni o szerokości 3,5 m zostały zaprojektowane mijanki, które umożliwiają bezpieczne poruszanie się pojazdów w obu kierunkach. Projektowane zbiorniki retencyjno-odparowujące i retencyjno-rozsączające zostaną ogrodzone, co całkowicie uniemożliwi dostęp dzikiej zwierzynie, jak i zwierzętom gospodarskim. W związku z wymaganiami, które nakłada na GDDKiA Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego wody opadowe i roztopowe z dróg krajowych mogą być odprowadzane tylko do cieków położonych na gruntach Skarbu Państwa. W związku z powyższym jedynym rozwiązaniem jest budowa zbiorników retencyjno-odparowujących i retencyjno-rozsączających. Zaprojektowane zbiorniki będą odbierały uprzednio podczyszczone wody opadowe z projektowanego układu drogowego. Ponadto przed zbiornikami przewidziano zastosowanie osadników i separatorów, które pozwolą na dotrzymanie dopuszczalnych stężeń dla zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2014 poz. 1800);

3. Przyjęta lokalizacja projektowanego zbiornika wynika z konieczności odebrania wody z projektowanych rowów drogi krajowej nr 60 jak i dodatkowych jezdni. Ponadto lokalizację determinuje ciek w km 98+143 (drogi głównej);
4. Działka po kolejce wąskotorowej została w całości włączona pod projektowaną inwestycje;
5. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.) odstęp między skrzyżowaniami co do zasady poza terenem zabudowanym nie powinny być mniejsze niż 2000m oraz nie mniejsze niż 1000m na terenie zabudowanym, przy czym obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej może być realizowana zgodnie z ww. rozporządzeniem poprzez dodatkowe jezdnie o parametrach dróg klasy D, L lub Z. W przywołanym przypadku odległość między skrzyżowaniami powinna wynosić minimum 2 km. Zaprojektowanie proponowanego skrzyżowania sprawiłoby, że odległość pomiędzy trzema kolejnymi skrzyżowaniami wynosiły by nieco ponad 1 km. W związku z tym zaprojektowano skrzyżowanie z drogą powiatową 2996N oraz kolejne z drogą gminną 290525W. Natomiast przywołana droga gminna ma zapewniony przejazd przez drogę krajową nr 60 poprzez zaprojektowaną jezdnię dodatkową 2-3/2 oraz zaprojektowany zjazd w km jezdni dodatkowej : 1+369;
6. Dodatkowe jezdnie są drogami publicznymi. Nieruchomościom tracącym dostęp do drogi publicznej w wyniku rozbudowy na odc. Psary –Raciaż dostęp został zapewniony poprzez dodatkowe jezdnie, które są powiązane z drogami gminnymi lub powiatowymi, dla których zaprojektowano skrzyżowania z drogą krajową zapewniające możliwość przejazdu na drugą stronę drogi krajowej.

Biorąc pod uwagę wnioski i sprzeciw stron zgłaszane w czasie postępowania prowadzonego z udziałem społeczeństwa Organ wydający decyzję zwrócił szczególną uwagę na szereg oddziaływań na środowisko naturalne, oddziaływań na zabudowę zagrodową i mieszkaniową oraz ingerencję w strukturę własności części działek przyległych do rozbudowywanej drogi. Zapisy raportu oddziaływania na środowisko złożonego przez inwestora w przedmiotowym postępowaniu, sporządzonym zgodnie z zakresem określonym w „ustawie” przy zastosowaniu wskazanych rozwiązań organizacyjnych, odpowiednich materiałów budowlanych oraz wykonaniu elementów ograniczających oddziaływanie (np. ekrany akustyczne minimalizujące oddziaływanie hałasu, zastosowanie nawierzchni charakteryzującej się zdolnością do redukcji hałasu, zaprojektowanie urządzenia podczyszczającego w formie

osadnika i separatora w miejscu zrzutu wód opadowych i roztopowych, prowadzenie wycinki poza okresami lęgowymi itp.) wykluczył negatywne oddziaływanie w fazie realizacji, eksploatacji oraz likwidacji. Ponadto w celu maksymalnego ograniczenia oddziaływania wariantu zaproponowanego do realizacji w niniejszej decyzji wskazano szereg warunków i ograniczeń koniecznych do spełnienia w celu utrzymania środowiska naturalnego na dotychczasowym poziomie oraz minimalizacji uciążliwości dla terenów zabudowy zagrodowej oraz mieszkaniowej.

Nawiązując do art. 10 § 1. „KPA” tj. *„Organy administracji publicznej obowiązane są zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.”* Burmistrz Miasta i Gminy Drobin obwieszczeniem sygnatura: GK.6220.12.2018 z dnia 26.04.2021 r. zawiadomił strony postępowania o zebranych materiałach dowodowych w przedmiotowej sprawie oraz, o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne wnioski ani uwagi.

Treść niniejszej decyzji przygotowana została w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz wiedzę własną organu.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest droga krajowa DK60 na odcinku 96+000 do km 109+532,61 (kilometraż projektowany), w tym wykonanie odcinka po nowym śladzie, wraz z odcinkami dowiązania, przebudową i budową nowych skrzyżowań, budową i przebudową ciągów pieszych, ścieżek rowerowych, przebudową i budową nowego odwodnienia, przebudową i budową nowych zatok autobusowych, oraz niezbędnej infrastruktury technicznej. Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- poszerzenia drogi do 7,0 m + opaski 0,5 m (przy czym na odcinkach, gdzie szerokość istniejąca jest większa od zakładanej – zawężenie, w tym wynikające z uwarunkowań technicznych, prawnych, ekonomicznych lub innych istotnych – tylko po akceptacji Zamawiającego),
- przebudowa istniejących skrzyżowań,
- budowa nowych skrzyżowań na odcinku mającym przebieg po nowym śladzie,
- budowa pasów lewo skrętu na skrzyżowaniach,
- budowa dodatkowych jezdni obsługujących tereny przyległe oraz drogi gminne,

- budowy i przebudowy ciągów pieszych, oraz w miejscach, gdzie jest to technicznie możliwe
 - budowy ścieżek rowerowych/ciągów pieszo - rowerowych,
 - rozwiązania odwodnienia – w tym, w zakresie:
 - przebudowa istniejących i budowa nowych rowów przydrożnych,
 - budowy kanalizacji deszczowej i zbiorników retencyjno – odparowujących,
 - budowę i przebudowę przepustów,
 - wykonania kanału technologicznego,
 - budowę oświetlenia drogowego w strefie skrzyżowań, przejściach dla pieszych i w miejscach, gdzie wymagają tego obowiązujące przepisy techniczne lub ze względów bezpieczeństwa uczestników ruchu,
 - budowę, przebudowę i remont zatok autobusowych,
-
- infrastruktury, w tym zakresie usunięcia kolizji z istniejącą siecią telekomunikacyjną i elektroenergetyczną,
 - ostatecznego określenia typów oraz podstawowych parametrów technicznych ewentualnych obiektów budowlanych, poszerzenie obiektów inżynierskich,
 - budowy lewo i prawo skrętów,
 - wykonania drogowych stacji pogodowych ASPG z kamerami,
 - wstępna lokalizacja DSP na odcinku Psary – Raciąż: km 104+550,
 - wykonania miejsca ważenia pojazdów, o następujących wstępnych parametrach:
 - długość stanowiska bez zjazdu / wjazdu – 70 m,
 - szerokość – 7 m,
 - oddzielenie stanowiska od pasa ruchu wyspą szerokości 1,5 m bez wyniesienia, aby pojazdy mogły w dowolnym miejscu wjechać / wyjechać bez niszczenia opon,
 - nawierzchnia z betonu cementowego o maksymalnym pochyleniu podłużnym stanowiska nie większym niż 1% i nachyleniu poprzecznym 2%,
 - odchylenie płaszczyzny nawierzchni stanowiska niższe od maksymalnych - 5mm / +9mm,

- zagłębienie pod wagi w odległości 30 m od początku prostej części zatoki, umocnieniem krawędzi wnęki jest obramowanie kątownikiem ze stali nierdzewnej; odwodnienie wnęki,
- wymiary wnęki pod wagę (uwaga: wymiary wnęki mogą ulec zmianie spowodowanej rodzajem wag przenośnych):
 - długość – 7 m (szerokość stanowiska),
 - szerokość – 54 cm,
 - głębokość – 4 cm,
- oświetlenie stanowiska uruchamiane przez służby kontrolne na miejscu.

Wszelkie działania związane z realizacją ww. inwestycji będą prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, a także wód powierzchniowych i podziemnych przed potencjalnym zanieczyszczeniem w sentencji decyzji wprowadzono warunki dotyczące jego realizacji oraz eksploatacji. Rozwiązania techniczne dla planowanej inwestycji pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. Natomiast prawidłowa realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia oraz odpowiednie postępowanie z powstającymi wodami opadowymi i roztopowymi oraz ściekami i odpadami ograniczą wpływ na środowisko wodne, a zatem nie będą powodować znaczących oddziaływań.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych, w tym siedliskach lęgowych oraz przy ujściu rzek.

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży oraz obszarami morskimi i jest częściowo położona na terenach leśnych. Planowane przedsięwzięcie jest położone poza obszarami wyznaczonymi jako strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód.

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Powodziowego lub ze studiów ochrony przeciwpowodziowej określonych w art. 549 ustawy Prawo Wodne.

Odpady w początkowym etapie fazy realizacji wytworzone będą głównie podczas rozbiórki, a następnie podczas innych robót prowadzonych w czasie budowy, przez wykonawcę robót

budowlanych i będą własnością firm wykonujących roboty budowlane (jeżeli Inwestor nie zadecyduje inaczej) i przez te firmy (wg umów o wykonanie prac budowlanych) zagospodarowywane zgodnie z Ustawą o odpadach. Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia planowej gospodarki odpadami. W warunkach normalnej (prawidłowej) eksploatacji przedmiotowej inwestycji wytwarzane będą odpady. W raporcie o.o.s. określono rodzaje i ilości odpadów oraz sposoby gospodarowania odpadami w trakcie funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia. W sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunki mające na celu zabezpieczenie środowiska przed zanieczyszczeniem oraz zapewnienie bezpieczeństwa ludzi w związku z magazynowaniem odpadów na etapie eksploatacji inwestycji.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza oraz hałasu, spowodowane eksploatacją sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości związane z realizacją inwestycji będą okresowe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W celu zminimalizowania ww. emisji w sentencji niniejszej decyzji określono odpowiednie warunki

Na etapie eksploatacji planowana inwestycja nie będzie źródłem zorganizowanej emisji substancji do powietrza, natomiast źródłami emisji niezorganizowanej będą pojazdy mechaniczne poruszające się po terenie inwestycyjnym. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że funkcjonowanie ww. przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco na stan jakości powietrza w regionie, a dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu będą dotrzymane.

W czasie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia głównymi źródłami emisji hałasu będą środki transportu poruszające się po drodze. W celu porównania wyników obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu zawartych w raporcie o.o.s. z rzeczywistym oddziaływaniem akustycznym przedmiotowej inwestycji na tereny chronione akustycznie, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia w terminie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania w zakresie oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia na tereny podlegające ochronie akustycznej. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, przeprowadzona analiza porealizacyjna pozwoli określić skuteczne działania minimalizujące lub pozwoli na podjęcie działań mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania przez odpowiedni organ.

Przedmiotowy odcinek znajduje się poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów

ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55, ze zm.).

Najbliżej położone obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 znajdują się w odległości:

Natura 2000 Specjalne Obszary Ochrony - obszary ptasie

W najbliższej odległości od przedsięwzięcia znajdują się obszary:

- Doliny Wkry i Mławki PLB140008, inwestycja znajduje się w oddaleniu co najmniej 17 km od obszaru,
- Dolina Środkowej Wisły PLB140004, inwestycja znajduje się w oddaleniu co najmniej 21 km od obszaru,

Natura 2000 Obszary Specjalnej Ochrony - obszary siedliskowe

W najbliższej odległości od inwestycji znajdują się obszary:

- Kampinoska Dolina Wisły PLH140029, inwestycja znajduje się w oddaleniu co najmniej 22 km od obszaru,
- Sikórz PLH140012, inwestycja znajduje się w oddaleniu co najmniej 22 km od obszaru,
- Uroczyska Łąckie PLH140021, inwestycja znajduje się w oddaleniu co najmniej 27 km od obszaru,
- Dolina Skrwy Lewej PLH140051, inwestycja znajduje się w oddaleniu co najmniej 29 km od obszaru.

W związku z opracowywaną koncepcją rozbudowy drogi przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą terenu w zakresie badania: bezkręgowców, herpetofauny, teriofauny, awifauny, flory roślin naczyniowych, grzybów, porostów, mszaków i siedlisk przyrodniczych. Zidentyfikowano 8 gatunków ssaków. Na badanym terenie stwierdzono 64 gatunków ptaków. W trakcie badań stwierdzono 2 gatunki gadów. Stwierdzono 6 gatunków płazów. Ponadto stwierdzono liczne bezkręgowce tj. pajęczaki, owady, mięczaki czy skorupiaki. Na przedmiotowym terenie nie stwierdzono chronionych gatunków grzybów i porostów. Na omawianym terenie zdiagnozowano różnorodne zbiorowiska roślinne.

W przypadku nowo projektowanej drogi w ramach prowadzenia prac terenowych wykazano obecność licznych miejsc rozrodczych płazów takich jak; żaby zielone *Pelophylax esculentus complex*, żaby trawne *Rana temporaria*, żaby moczarowe *Rana arvalis*, grzebiuszki ziemne

Pelobates fuscus, ropuchy szare *Bufo bufo* oraz ropuchy zielone *Bufo viridis*. Wiosenne i jesienne migracje płazów oraz dyspersje młodych osobników mają charakter masowy, ale odbywają się na niewielkie odległości. Gatunki stwierdzone podczas badań terenowych przemieszczają się na odległość od 600 do 1500 m. (wg: Kuszczak 1987, Gunther 1996, Berger 2000, Głowaciński i Rafiński 2003, Glandt 2008). W związku, z czym dojdzie do przzerwania ciągłości szlaków i korytarzy migracji/dyspersji zinwentaryzowanych osobników.

Jak wynika z przeprowadzonych prac terenowych do newralgicznych miejsc pod względem migracji płazów należą odcinki drogi zarówno w śladzie istniejącym jak również nowoprojektowanym. Są to:

- od ok km 95+800 do ok km 96+250
- od ok km 96+680 do ok km 97+980
- od ok km 97+230 do ok km 97+440
- od ok km 97+640 do ok km 98+245
- od ok km 98+920 do ok km 99+550
- od ok km 100+750 do ok km 102+580
- od ok km 103+350 do ok km 103+550
- od ok km 104+350 do ok km 104+580
- od ok km 105+050 do ok km 105+270
- od ok km 105+750 do ok km 105+870
- od ok km 106+165 do ok km 106+370
- od ok km 106+770 do ok km 107+040
- od ok km 108+110 do ok km 108+370

W związku z powyższym w celu ochrony korytarzy migracji małych zwierząt, w tym płazów, które należą do zwierząt najbardziej zagrożonych wszelkimi konstrukcjami liniowymi, a przede

wszystkim drogami i liniami kolejowymi proponuje się na etapie realizacji budowę płotków tymczasowych z systemem pułapek łownych, a następnie budowę i dostosowanie obiektów do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt wraz z systemem ogrodzeń ochronno - naprowadzających oraz systemem rynien zatrzymujących. Natomiast nadzór przyrodniczy zagwarantuje, że projektowane urządzenia i elementy zagospodarowania trasy będą wykonane w sposób optymalny dla ochrony roślin oraz zwierząt i ich szlaków migracyjnych.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, a także jego lokalizację nie stwierdzono możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia występują zabytki chronione na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Regionalny Dyrektor prowadząc postępowanie nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- 1) posiadane na etapie wydawania decyzji dane na temat planowanego przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko i ustalić warunki jego realizacji;
- 2) nie stwierdzono możliwości negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Z raportu ooś wynika, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia w tej lokalizacji nie zakłóci krajobrazu, który w analizowanym miejscu charakteryzuje się niewysokimi walorami. W rejonie ocenianego przedsięwzięcia, w związku z rolniczym charakterem terenu, brak jest większych skupisk leśnych, mogących stanowić ostoję zwierząt, nie występuje bogata i różnorodna fauna. Rolnicze wykorzystywanie gruntów spowodowało, że teren ten nie jest atrakcyjnym miejscem bytowania, gniazdowania bądź żerowania cennych gatunków zwierząt dziko żyjących.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia, jego lokalizację, brak ingerencji w cenne przyrodniczo tereny oraz odległość względem najbliższych obszarów

naturowych, stwierdza się, iż nie jest ono przedsięwzięciem mogącym w sposób znaczący negatywnie oddziaływać na spójność sieci Natura 2000.

Niniejsza decyzja ma charakter uzgodnienia i nie zwalnia Inwestora/Wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

Mając na uwadze powyższe należy przyjąć, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

W zakresie nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności Burmistrz Miasta i Gminy Drobin uznał wniosek za bezzasadny i odmówił nadania rygoru natychmiastowej wykonalności.

Decyzja zostaje podana do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Drobin.

Wobec powyższego postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie


Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Drobin w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 – Kodeks postępowania administracyjnego 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.

Niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 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, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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. Złożenie wniosku lub dokonanie

zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 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, jeżeli było wydane. O zajęcie przez organ stanowiska można wystąpić po upływie 5 lat od dnia, kiedy decyzja stała się ostateczna.


Pełniący Funkcję
Burmistrza Miasta i Gminy Drobin
Grzegorz Szykulski

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy OOS

Otrzymują:

1. Pełnomocnik - Pan ██████████ Zastępca Dyrektor Oddziału ds. Zarządzania Drogiami i Mostami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
2. PROMOST CONSULTING Sp. z o.o. Kierownik projektu - ██████████, ul. Jana Niemierskiego 4, 35-307 Rzeszów;
3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
4. Wójt Gminy Raciąż, ul. Kilińskiego 2, 09-140 Raciąż;
5. Strony postępowania zgodnie z art. 49 k.p.a.
 - 1) Sołtys wsi Biskupice, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 2) Sołtys wsi Brzechowo, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 3) Sołtys wsi Budkowo, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 4) Sołtys wsi Cieśle, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 5) Przewodniczący Zarządu Osiedla I, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 6) Przewodniczący Zarządu Osiedla II, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 7) Sołtys wsi Karsy, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 8) Sołtys wsi Kłaki, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 9) Sołtys wsi Kozłowo, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 10) Sołtys wsi Kozłówek, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;

- 11) Sołtys wsi Łęg Probstwo, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 12) Sołtys wsi Psary, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 13) Sołtys wsi Świerczynek I i II, gm. Drobin – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 14) Tablica informacyjna Urzędu Gminy w Raciążu;
 - 15) Sołtys wsi Żukowo-Wawrzonki, gm. Raciąż, za pośrednictwem Wójta Gminy Raciąż – celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty;
 - 16) Tablica informacyjna Urzędu Miasta i Gminy w Drobinie;
 - 17) Strona Urzędu Miasta i Gminy w Drobinie - <http://www.umgdrobin.bip.org.pl/>
6. GK a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płocku
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie

Sporządził: Sylwia Kozłowska , podinsp. ds. windykacji należności, tel. (24) 260 14 41 wew. 102.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy OOŚ

Planowana inwestycja jest zlokalizowana na terenie województwa mazowieckiego, powiatu plockiego i płońskiego (część wschodnia), w znacznej części przebiega przez obszar gminy Drobin, częściowo tylko gminy Raciąż (wschodnia część omawianego odcinka drogi).

Zadanie inwestycyjne będzie polegało na rozbudowie drogi krajowej nr 60 na odcinku 95+655 do km 109+690 (kilometraż projektowany), w tym wykonanie odcinka po nowym śladzie, wraz z odcinkami dowiązania, przebudową i budową nowych skrzyżowań, budową i przebudową ciągów pieszych, ścieżek rowerowych, przebudową i budową nowego odwodnienia, przebudową i budową nowych zatok autobusowych, oraz niezbędnej infrastruktury technicznej. Celem przedmiotowego zadania inwestycyjnego jest:

- poprawa skomunikowania układu drogowego w rejonie Drobin na odcinku drogi krajowej nr 60 Psary - Raciąż.
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- zmniejszenie uciążliwości związanej z dużym natężeniem ruchu na drodze krajowej nr 60 dla mieszkańców, wynikającej z funkcjonujących aktualnie rozwiązań komunikacyjnych i stanu nawierzchni dla omawianego obszaru.

Ze względu na planowaną korektę przebiegu drogi krajowej nr 60 w wariantcie preferowanym projektuje się budowę odcinka prowadzonego po nowym śladzie. Omawiane przedsięwzięcie będzie realizowane w następujący sposób:

- na odcinku od km 95+655 do około km 100+500 nastąpi rozbudowa drogi,
- na odcinku od około km 100+500 do około km 106+400 przewiduje się budowę drogi w nowym śladzie,
- na odcinku od około 106+400 do 109+690 przewiduje się rozbudowę drogi.

Odcinki rozbudowy.

Rozbudowa drogi krajowej nr 60 na odcinku Psary - Raciąż dotyczy korekty drogi (korekta w planie oraz korekta wysokościowa) po istniejącym śladzie, w sposób dostosowany do wymaganej klasy drogi i wymaganych obciążeń. Powyższe wymagać będzie m. in. wymianie nawierzchni na nową wraz z poszerzeniami, korekty łuków poziomych i pionowych, zapewnienia pełnej obsługi terenów przyległych poprzez drogi

już istniejące lub w razie ich braku poprzez dodatkowe jezdnie i zjazdu indywidualne lub publiczne. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego odbędzie się poprzez (korekty skrzyżowań, budowa nowych oraz przebudowa istniejących ciągów pieszych, budowa nowych ciągów rowerowych, budowa nowych ciągów pieszych, budowa oświetlenia drogowego), poprawy systemu odwodnienia, przebudowy i budowy nowych przepustów na istniejących ciekach mających swój przebieg w poprzek projektowanej jezdni, przebudowy istniejących sieci sanitarnych, elektroenergetycznych i teletechnicznych.

Likwidacja istniejących przepustów oraz budowa nowych uzależniona będzie od szczegółowych rozwiązań projektowych drogi.

Odcinek nowo projektowany po nowym śladzie.

W celu zmniejszenia natężenia ruchu w mieście Drobin wykonuje się budowę odcinka trasy poza terenem zabudowanym, po nowym śladzie. Ma to wpływ na wzrost bezpieczeństwa zarówno pieszych jak i uczestników ruchu drogowego.

Budowa odcinka drogi krajowej nr 60 polegać będzie na wykonaniu jezdni przenoszącej obciążenie 115 KN/oś oraz na budowie dodatkowych chodników dla pieszych i ścieżek rowerowych. Zaprojektowano nawierzchnie o szerokości 7 m, czyli dwa pasy ruchu po 3,5 m plus opaski o utwardzonej nawierzchni na skrzyżowaniach dodatkowo zaprojektowano pasy lewoskrętu o szerokości 3,5 m. Na skrzyżowaniu DK10 projektuje się budowę skrzyżowania w formie ronda. Drogi gminne będą łączyć się z dodatkowymi jezdniami które łączą się z DK60 poprzez skrzyżowania. Przewiduje się budowę oświetlenia w miejscach skrzyżowań oraz przejściach dla pieszych. Na nowo projektowanym odcinku planuje się budowę odwodnienia w postaci rowów przydrożnych.

Odbiornikami wód opadowych z projektowanej drogi będą cieki i rowy istniejące (tj. wody opadowe i roztopowe będą wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych).

Kwalifikacja prawna przedsięwzięcia

Zakres planowanych prac dotyczy wg ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.) przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotowe zadanie należy bowiem zaliczyć do przedsięwzięć, dla których może być wymagane przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko – zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 w związku z §3 ust. 2 pkt. 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości powyżej

1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 – 5, 8, i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia o ochronie przyrody.

W ramach przedsięwzięcia mogą wystąpić roboty klasyfikowane jako przedsięwzięcie zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia związane z przebudową wodociągów magistralnych.

W obrębie projektowanej drogi brak jest kanałów deszczowych, sanitarnych lub gazociągów kwalifikowanych jako przedsięwzięcie wymagające uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z ww. przepisami. Występują wodociągi zasilające dn 110 – 160 mm, biegnące wzdłuż zaprojektowanej drogi (kolidując bezpośrednio z nią) oraz poprzecznie do drogi. Sieci wodociągowe wymagają przebudowy na całej długości bezpośrednich kolizji.

Charakterystyczne procesy wynikające z realizacji przedsięwzięcia

Wszelkie prace związane z rozbudową drogi zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska. Roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu ze względu na charakter i zakres prac, częściowo prace zostaną wykonane ręcznie (roboty wykończeniowe).

Prace rozbiórkowe będą prowadzone maszynami posiadającymi system wyłapywania pyłów i nie będą prowadzone w godzinach nocnych. Część robót np. rozbiórka chodników będzie prowadzona ręcznie bez użycia hałaśliwych maszyn. Układanie warstw bitumicznych będzie wykonywane mechanicznie, w sposób ciągły, a przerwy będą wynikały tylko z przyczyn technologicznych.

Ogólny zakres prac przewidzianych dla przedmiotowej inwestycji:

W trakcie budowy przewiduje się:

1. Roboty rozbiórkowe. Proces ten polega na: rozbiórce fragmentów jezdni, obrzeży i krawężników, chodników, innych powierzchni utwardzonych, a także dotyczy to sieci infrastruktury kolidującej z planowaną inwestycją. Do wykonania robót związanych z rozbiórką może być wykorzystany sprzęt: spycharki, ładowarki, żurawie samochodowe, samochody ciężarowe, zrywarki, młoty pneumatyczne, piły mechaniczne, frezarki nawierzchni, koparki.
2. Roboty przygotowawcze. Likwidacja budynków mieszkalnych i gospodarczych kolidujących z inwestycją. Rozbiórkę obiektów należy wykonać przy użyciu specjalistycznych

narzędzi jak piły do cięcia metalu, młotów pneumatycznych, samochodów ciężarowych, ładowarek, koparek.

W ramach robót przygotowawczych wystąpi również wycinka drzew kolidujących z inwestycją wraz z karczowaniem. Likwidacja drzew nastąpi specjalnym sprzętem do ich wycinki. Usunięcie humusu zostanie wykonane za pomocą spycharek, równiarek, a załadunek koparkami na samochody samowyładowcze.

3. Roboty ziemne – korytowanie, budowa nasypów i wykopów, wykonane zostaną przy użyciu sprzętu takiego jak: koparki, spycharki, równiarki z załadunkiem koparkami na sprzęt transportowy.

4. Budowa drogi – Roboty drogowe: podbudowy i nawierzchnie wykonane zostaną przy użyciu typowego sprzętu takiego jak: koparki, spycharki, równiarki, spryskiwarki, walce drogowe, rozściełacze mas bitumicznych, skraparki. Roboty wykończeniowe prowadzone będą częściowo ręcznie przy użyciu specjalistycznych narzędzi.

5. Roboty przy obiektach inżynierskich (przepustach) - typowym sprzętem budowlanym, takim jak koparki, spycharki, dźwigi itp., sprzęt do zagęszczania i betonowania; roboty wykończeniowe częściowo ręcznie przy użyciu specjalistycznych narzędzi,

6. Roboty przy urządzeniach uzbrojenia terenu – w zależności od typu sieci i jej zlokalizowania – przy użyciu koparek, dźwigów, sprzętu do zagęszczania oraz ręcznego sprzętu specjalistycznego,

7. Roboty pomocnicze i wykończeniowe – w zależności od rodzaju robot lekki sprzęt mechaniczny lub narzędzia specjalistyczne.

W zakres drogowych robót rozbiórkowych będą wchodziły: rozbiórki fragmentów jezdni, obrzeży, krawężników, chodników i innych powierzchni utwardzonych, a także wiat przystankowych. Rozbiórce ulegną także sieci infrastruktury kolidującej z planowaną inwestycją.

Zasadnicze roboty budowlane związane będą z wykonaniem określonych rodzajów prac, których główne etapy technologiczne podano poniżej:

Roboty rozbiórkowe polegają na:

- – Rozbiórka nawierzchni lub wyposażenia drogi: o wyznaczenie zakresu robót,
- o demontaż elementów wyposażenia drogi (krawężników, obrzeży, kostki chodnikowej i innych nawierzchni rozbieralnych, barier, itp.) wraz z załadunkiem i wywiezieniem,

- o skucie lub sfrezowanie nawierzchni nierozbieralnych wraz z załadunkiem i wywiezieniem,
- o w razie potrzeby rozebranie warstw podbudowy i podłoża nawierzchni wraz z załadunkiem i wywiezieniem,
- o uporządkowanie terenu robót.
- - – Rozbiórka budynków mieszkalnych i gospodarczych – oznakowanie robót,
 - – wyznaczenie powierzchni przeznaczonej do rozbiórki – prace pomiarowe,
 - – rozbiórka elementów wyposażenia, pokryć i wypełnień oraz instalacji,
 - – rozbiórka elementów konstrukcyjnych,
 - – przygotowania materiałów z rozbiórki do transportu i zamierzonego zagospodarowania,
 - – uporządkowanie terenu robót.
- - – Podstawowe roboty rozbiórkowe dla obiektów inżynierskich: – rozebranie warstw nawierzchni drogi w miejscu przepustów,
 - – lokalna wycinka zieleni kolidującej z inwestycją,
 - – odkopanie fundamentów, umocnień itp.,
 - – rozebranie elementów betonowych (konstrukcja przepustów),
 - – sortowanie i przyzbowanie odzyskanych materiałów,
 - – załadunek i wywiezienie materiałów z rozbiórki,
 - – zasypanie dołów (wykopów) gruntem z zagęszczeniem,
 - – uporządkowanie terenu rozbiórki,

Inwestycja będzie prowadzona w sposób powodujący jak najmniej zakłóceń w ruchu drogowym. Po uzyskaniu prawa do gruntu w liniach rozgraniczających, zyskanego na podstawie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej, będą wykonywane roboty rozbiórkowe, następnie roboty drogowe, związane z realizacją nawierzchni. Organizacja ruchu na czas budowy będzie opracowywana i zatwierdzana.

