



**Państwowe
Gospodarstwo Wodne
Wody Polskie**

**Dyrektor
Zarządu Zlewni
w Ciechanowie**

WC.ZZŚ.4901.131.2025.MZ

**URZĄD MIASTA MŁAWA
Kancelaria Urzędu**

Wpłynęło 2025 -09- 09

L. dz. 13068.R.2025.Uw

Podpis

Ciechanów, 8 września 2025 r.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 ust. 3a i 4 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 (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112, ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś, 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, ze zm.), nawiązując do wystąpienia Burmistrza Miasta Mława z dnia 24 lipca 2025 r., znak: GKM.6220.10.2025.EM (data wpływu do ZZ w Ciechanowie 29.07.2025 r.) uzupełnionego przy piśmie z dnia 25 sierpnia 2025 r. znak: GKM.6220.10.2025.EM, w sprawie administracyjnej o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po przeanalizowaniu ww. wniosku wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej KIP,

- I. **wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i rozbudowa ul. Batalionów Chłopskich, odcinka ul. Batorego i Dworcowej w Mławie”, nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;**
- II. **wskazuję na 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; w przypadku awarii niezwłocznie usuwać z miejsca budowy niesprawne maszyny budowlane.
 - 3) Pojazdy, maszyny i urządzenia parkować w czasie nie wykonywania pracy na terenie pozostającym we władaniu inwestora; miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw.
 - 4) 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 transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia.
 - 5) Zaplecze budowy, w tym w tym parking dla maszyn i środków transportu zorganizować na szczelnym i nieprzepuszczalnym podłożu i zlokalizować na gruntach o niskim poziomie wód gruntowych, poza miejscami spływu wód opadowych.

- 6) 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), zwanej dalej ustawą Prawo wodne.
- 7) Pojazdy oraz maszyny wykorzystywane w trakcie realizacji inwestycji tankować wyłącznie na stacjach paliw wyposażonych we właściwe zabezpieczenia przeciwozlewowowe; w razie niezbędnej konieczności maszyny, urządzenia budowlane tankować na zapleczu budowy, w miejscach do tego przeznaczonych, zabezpieczonych i zorganizowanych w taki sposób aby zapewniały nie przedostawanie się produktów ropopochodnych do gruntu i wód.
- 8) Serwisowanie i naprawy sprzętu budowlanego prowadzić poza terenem inwestycji w specjalistycznych stacjach serwisowych; drobnych napraw dokonywać na terenie zaplecza budowy na zabezpieczonym, szczelnym terenie.
- 9) Materiały i surowce niezbędne do realizacji przedsięwzięcia dowozić na teren budowy odpowiednio zabezpieczonym transportem, a w przypadku braku możliwości ich bieżącego wykorzystywania, składować je na terenie zaplecza budowy w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód; na terenie zaplecza budowy należy również zaplanować teren na czasowe składowanie materiałów zdemontowanych podczas prac rozbiórkowych.
- 10) Odpady komunalne powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia gromadzić w szczelnych pojemnikach, w wyznaczonym do tego miejscu, w sposób uniemożliwiający przedostanie się ich do środowiska; odpady te na bieżąco przekazywać do zagospodarowania uprawnionym podmiotom.
- 11) Odpady budowlane magazynować w sposób selektywny w odpowiednio wyznaczonych miejscach, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
- 12) Wszystkie pozostałe odpady do czasu ich zagospodarowania magazynować selektywnie w szczelnych pojemnikach lub kontenerach na placu budowy w miejscu utwardzonym i zadaszonym, oraz zabezpieczonym przed wpływem czynników atmosferycznych oraz dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 13) Podczas realizacji inwestycji wodę na potrzeby socjalno-bytowe pracowników dostarczać w pojemnikach jednostkowych; wodę do celów technologicznych dowozić na teren budowy beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych bądź pobierać z sieci wodociągowej za zgodą zarządcy sieci.
- 14) Wody opadowe i roztopowe z zaplecza budowy odprowadzać do gruntu w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
- 15) Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni jezdni kierować do projektowanych wpustów ulicznych, a następnie do kanalizacji deszczowej z rur PVC; docelowo wody opadowe i roztopowe odprowadzać po podczyszczeniu w separatorach ropopochodnych i osadnikach do istniejących rowów; odcinki rowów w rejonie wylotów umocnić materacami gabionowymi.
- 16) Dodatkowo w ramach inwestycji wykonać zbiornik retencyjny magazynujący część wód opadowych przed odprowadzeniem ich do odbiornika.
- 17) Przed rozpoczęciem prac związanych z ewentualną budową nowych rowów przydrożnych oraz ewentualną rozbiórką i wymianą przepustów uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne.
- 18) Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu.
- 19) Ścieki bytowe odprowadzać do przenośnych toalet, np. typu TOI-TOI ze szczelnymi zbiornikami; zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty.

- 20) 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.
- 21) Utrzymywać nawierzchnię drogi w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji.

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 64 ust 1 pkt 4 ustawy o oś Burmistrz Miasta Mława pismem z dnia 24 lipca 2025 r., znak: GKM.6220.10.2025.EM wystąpił do Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie z prośbą o opinię dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i rozbudowa ul. Batalionów Chłopskich, odcinka ul. Batorego i Dworcowej w Mławie”.

Po analizie załączonej dokumentacji Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie na podstawie art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572, ze zm.) pismem z dnia 11 sierpnia 2025 r. wezwał Burmistrza Miasta Mława do usunięcia braków występujących w przedłożonych dokumentach.

W dniu 25 sierpnia 2025 r. do tut organu drogą elektroniczną wpłynęło pismo Burmistrza Miasta Mława z uzupełnieniem dokumentacji. Następnie w dniu 27 sierpnia 2025 r. do tut organu wpłynęło uzupełnienie dokumentacji przesłane za pośrednictwem poczty tradycyjnej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego polegającą na przebudowie i rozbudowie ul. Batalionów Chłopskich, odcinka ul. Batorego i ul. Dworcowej w Mławie.

Inwestycja realizowana będzie na działkach nr ewid. 1473/1, 1411, 1470/1, 1466/1, 1465/1, 1464/1, 1463/3, 1464/14, 1463/1, 1462/1, 1461/1, 1459/1, 1469/1, 1458/1, 1457/4, 1457/5, 1453/19, 1453/17, 1453/15, 1452/1, 1451/3, 1450/3, 1450/4, 1449/3, 1449/4, 1448/1, 1447/3, 1446/1, 1445/1, 1444/1, 1438/4, 1438/3, 1437/3, 1437/4, 1435/5, 1435/3, 1434/1, 1433/5, 1432/1, 1431/3, 1410/10, 1410/5, 01408/14, 1407/2, 1430/1, 1429/1, 1426/1, 1425/1, 1423/1, 1421/4, 1421/3, 1420/9, 1406/2, 1420/7, 1419/6, 1419/7, 1405/10, 1405/9, 1405/4, 1404/6, 1404/4, 1403/2, 1402/2, 1416/1, 1412/1, 1401/2, 1400/4, 1393, 1576/154, 1576/21, 1396, 1394/4, 1293/1, 4442, 1576/120, 1576/119, 1576/158, 1576/159, 1576/158, 1576/118, 1576/38, 1576/16, 1576/157, 1576/149, 1576/137, 1576/95, 1576/138, 1576/57, 1080/8, 1394/2, 1397, 1453/20, 1388, 1387 – obręb 10 Miasto Mława, jednostka ewidencyjna 141301_1 Mława.

Jak podano w KIP w obszarze inwestycji dla wszystkich analizowanych ulic występują podziemne sieci infrastruktury technicznej: teletechniczna, elektroenergetyczna i oświetleniowa, wodociągowa, gazowa oraz kanalizacja sanitarna i kanalizacja deszczowa.

Ulica Dworcowa w stanie istniejącym na analizowanym odcinku od skrzyżowania z ul. Gdyńską do skrzyżowania z ul. Stefana Batorego posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni od 6,0 m do 7,0 m i przekroju częściowo ulicznym, a częściowo półulicznym. Wzdłuż jezdni zlokalizowane są chodniki z płyt chodnikowych lub kostki betonowej.

Na odcinku od ul. Gdyńskiej do ul. Moniuszki chodnik jest obustronny, na pozostałym odcinku występuje chodnik jednostronny. Skrzyżowanie ul. Dworcowej z ul. Gdyńską jest skanalizowane (wyspa dzieląca z prefabrykatów zlokalizowana jest poza obszarem opracowania w pasie drogowym drogi wojewódzkiej. Od strony wschodniej ul. Dworcowa graniczy z terenami kolejowymi, natomiast od strony zachodniej z terenami zielonymi i zabudową mieszkalną.

Na analizowanych odcinkach dróg ulica Dworcowa posiada połączenia z następującymi drogami:

- ul. Gdyńska – droga wojewódzka nr 544
- ul. Stanisława Moniuszki – droga gminna,
- ul. Stefana Batorego – droga gminna.

Ulica Stefana Batorego w stanie istniejącym na analizowanym odcinku od skrzyżowania z ul. Dworcowa do skrzyżowania z ul. Batalionów Chłopskich posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni 7,0 m i przekroju ulicznym. Wzdłuż jezdni zlokalizowany jest chodnik z płytek chodnikowych. Na wysokości posesji nr 13 zlokalizowany jest przepust pod jezdnią w ciągu Starego Rowu złożony z dwóch rur betonowych ułożonych równolegle obok siebie o średnicy rur 80 cm. Istniejący przepust zakończony jest z obu stron ściankami betonowymi. Skrzyżowanie ul. Batorego z ul. Dworcową jest skrzyżowaniem o 3 wlotach ułożonych w kształcie litery Y do którego dochodzi także wlot ul. Grzybowej, oraz zjazd po stronie wschodniej do terenu przemysłowego. Skrzyżowanie rozdziela trójkątna wyspa kanalizująca częściowo ruch.

Na analizowanych odcinkach dróg ulica Stefana Batorego posiada połączenia z następującymi drogami:

- ul. Dworcowa – droga gminna,
- ul. Batalionów Chłopskich – droga gminna.

Ulica Batalionów Chłopskich w stanie istniejącym na analizowanym odcinku od skrzyżowania z ul. Stefana Batorego do skrzyżowania z ul. Podmiejską posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni 7,0 m i przekroju ulicznym. Wzdłuż jezdni zlokalizowany jest chodnik z płytek chodnikowych lub kostki betonowej częściowo występujący po jednej stronie jezdni, a częściowo obustronnie. Wzdłuż ulicy Batalionów Chłopskich występuje głównie zabudowa mieszkalna jednorodzinna. Skrzyżowanie ul. Batalionów Chłopskich z ul. S. Batorego jest skrzyżowaniem o 3 wlotach ułożonych w kształcie litery Y. Skrzyżowanie rozdziela trójkątna wyspa kanalizująca częściowo ruch.

Na analizowanych odcinkach dróg ulica Batalionów Chłopskich posiada połączenia z następującymi drogami:

- ul. Stefana Batorego – droga gminna,
- ul. Adama Bienia droga gminna,
- ul. Bronisława Malinowskiego – droga gminna,
- ul. Janusza Kusocińskiego – droga gminna.

Dodatkowo poza zakresem opracowania ul. Batalionów Chłopskich posiada połączenie z ul. Podmiejską – droga powiatowa.

W ramach inwestycji planuje się:

- przebudowę jezdni
- budowę i przebudowę chodników i oraz budowę ciągu pieszo - rowerowego
- budowę opasek z kostki betonowej,
- przebudowę zjazdów,
- niezbędną wycinkę kolidującej zieleni
- budowę kanalizacji deszczowej wraz ze zbiornikiem retencyjnym
- budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę rowów i przepustów,
- niezbędną przebudowę istniejącego uzbrojenia podziemnego,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

Łączna długość projektowanych odcinków – około 2,3 km. Szerokość jezdni 6,0-7,0 m.

Parametry techniczne przedsięwzięcia:

Ulica Dworcowa:

- Klasa drogi D
- Prędkość projektowa 30 km/h
- Kategoria ruchu KR3
- Przekrój 1x2

- Szerokość pasa ruchu 3,5 m
- Szerokość chodnika min. 1,8 m
- Szerokość ciągu pieszo – rowerowego min. 3,6 m

Ulica S. Batorego:

- Klasa drogi D
- Prędkość projektowa 30 km/h
- Kategoria ruchu KR3
- Przekrój 1x2
- Szerokość pasa ruchu 3,5 m
- Szerokość ciągu pieszo – rowerowego min. 3,5 m

Ulica Batalionów Chłopskich:

- Klasa drogi D
- Prędkość projektowa 30 km/h
- Kategoria ruchu KR3
- Przekrój 1x2
- Szerokość pasa ruchu 3,5 m
- Szerokość chodnika min. 1,8 m

Z powierzchni biologicznie czynnej zostanie wyłączonych około 2600 m² przeznaczonych na wykonanie poszerzenia jezdni, budowę ciągu pieszo – rowerowego i chodników. W ramach realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany sposobu użytkowania obecnej drogi, a jedynie poprawę nośności istniejącej nawierzchni wraz z uzupełnieniem jej o drogę dla pieszych i rowerów, oraz niezbędną infrastrukturę techniczną (kanalizację deszczową, kanał technologiczny, oświetlenie).

Po analizie dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę informacje zawarte w KIP, Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

Przedstawione uwarunkowania wskazane w pkt II ppkt 1 – 21 przyczynią się do ochrony środowiska gruntowo-wodnego. Dodatkowo z przedłożonych akt sprawy wynikają niżej wyszczególnione działania, które inwestor przewidział do zastosowania w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, w celu ochrony gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych.

Zgodnie z informacjami podanymi w KIP w toku budowy przedsięwzięcia zostanie zapewniona właściwa organizacja robót, z zastosowaniem sprawnego sprzętu. Materiały szkodliwe (chemia i środki budowlane itp.) składowane będą na powierzchniach uszczelnionych (tymczasowych lub docelowych), do likwidacji substancji toksycznych z przypadkowych nieszczelności lub rozlewów stosowane będą sorbenty. W celu zapewnienia ciągłości prac a tym samym ograniczenia uciążliwości od budowlanych, przewidywana liczba pojazdów wjeżdżających i opuszczających teren realizacji inwestycji jest na ok. 10 szt. z przyjęciem do ok. 3 kursów dla największego zapotrzebowania na prace przewozowe. Pozwoli to na optymalizację ruchu i zachowanie ciągłości prac nie utrudniając funkcjonowania na terenach sąsiednich. Plac budowy będzie zorganizowany w sposób zapewniający racjonalne korzystanie z terenu w ramach dostępnego obszaru i może być związany głównie z pasem drogowym oraz terenami otwartymi. Plac budowy zostanie wyposażony w urządzenia sanitarne dla pracowników budowlanych, będą to urządzenia ze szczelnymi pojemnikami do gromadzenia nieczystości płynnych o charakterze bytowym. Zaplecze budowy, będzie lokalizowane sukcesywnie na terenach pod planowaną realizację, w sposób umożliwiający jego płynną obsługę, jak i najmniejszą uciążliwość dla terenów sąsiednich oraz szczególnie racjonalne wykorzystanie terenów sąsiednich. Wybór miejsc czasowego gromadzenia odpadów z zachowaniem zasady, że odpady nie będą deponowane na terenach wrażliwych przyrodniczo, odpady będą umieszczane w pojemnikach

dostosowanych do właściwości fizyko-chemicznych gromadzonych w nich odpadów, z umiejscowieniem na terenie o uszczelnionej a docelowo utwardzonej nawierzchni, w miejscu niedostępnym dla osób nieupoważnionych, sukcesywnie odbieranych przez uprawnionych przedsiębiorców.

Projektuje się powierzchniowe odwodnienia nawierzchni. Wody opadowe zostaną skierowane do projektowanych wpustów ulicznych, a następnie do kanalizacji deszczowej z rur PVC. Docelowym odbiornikiem wód opadowych są istniejące rowy. Odcinki rowów w rejonie wylotów przewidziano do umocnienia materacami gabionowymi. Przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika zostaną one oczyszczone w separatorach ropopochodnych i osadnikach. Część wód opadowych zostanie odprowadzona do projektowanego zbiornika retencyjnego, z którego zostanie wykonany przelew awaryjny do istniejącego rowu.

Odpady powstające podczas budowy będą segregowane i gromadzone w szczelnych pojemnikach. W przypadku omawianego przedsięwzięcia wytwórcą i posiadaczem odpadów będzie wykonawca prac budowlanych. Nie przewiduje się wystąpienia odpadów niebezpiecznych.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach łęgowych oraz przy ujściu rzek. Nie znajduje się również na obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się również strefy ochronne ujęć wód podziemnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o kodzie RW200015268449 (Seracz).

Jest to naturalna część wód, której stan określono jako zły a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone.

Dla JCWP Seracz zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, BZT5, fosfor ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; MMI, EFI+PL/ IBI_PL. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w kolumnie pn. „Warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r. (lub roku 2039 - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE)”) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż rozwiązania techniczne przedstawione w KIP pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych.

Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200049, której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych.

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 Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowana inwestycja nie jest położona na terenach leśnych. Znajduje się poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami góorskimi.

Analizując treść wniosku i załączników ustalono, że planowana inwestycja nie obejmuje działań na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, wynikającym z map zagrożenia powodziowego udostępnionych do publicznej wiadomości na Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury w dniu 7 września 2022 r.

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

Mając powyższe na uwadze uznano za zasadne odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zastępca Dyrektora Zarządu Zlewni
Aleksandra Dębska
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Burmistrz Miasta Mława, ul. Stary Rynek 19, 06-500 Mława.
2. Aa.

Sprawę prowadzi:

Marcin Zajac
tel. 23 674 24 46, e-mail: marcin.zajac@wody.gov.pl

