

Załącznik do decyzji K.6220.2.2026 z dnia 10 sierpnia 2026 r. o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 573 na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1422W w km 19+588,90 do skrzyżowania z ulicą Zalesie i drogą powiatową nr 1416W w km 21+726,27 w miejscowości Gostynin”

Charakterystyka przedsięwzięcia

Inwestorem jest Województwo Mazowieckie z/s ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa, w imieniu którego działa Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie z/s ul. Kolejowa 5/7, 01-217 Warszawa.

Planowane zadanie będzie polegało na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 573, na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1422W w km ok 19+588,90 do skrzyżowania z ulicą Zalesie i drogą powiatową nr 1416W w km ok 21+726,27, o łącznej długości ok. 2,14 km. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Gostynin, powiat gostyński, województwo mazowieckie.

Przedmiotowa inwestycja jest to rozbudowa istniejącej drogi o nawierzchni twardej (bitumicznej) o łącznej długości wynoszącej ok 2,14 km, powodująca wylesienie mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu o powierzchni ok. 30 500 m², tj. ok. 3,05 ha w granicach administracyjnych miasta Gostynin.

W ramach inwestycji przebudowane zostaną sieci kolidujące z przedmiotowym odcinkiem drogi.

W przypadku robót na sieciach uzbrojenia terenu, progi wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839) nie zostaną przekroczone.

W ramach przedmiotowego zadania planowana jest budowa kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w pasie drogowym o długości ok. 450 m, co zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 81 ppkt b ww. rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W zakresie w/w inwestycji zostaną wykonane następujące roboty związane z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 573:

- roboty drogowe:
 - rozbudowa konstrukcji jezdni drogi wojewódzkiej,
 - budowa skrzyżowania typu rondo na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1416W oraz ul. Zalesie,
 - budowa drogi dla pieszych,
 - budowa drogi dla pieszych i rowerów,
 - budowa drogi dla rowerów,
 - przebudowa istniejących skrzyżowań,

- przebudowa istniejących zjazdów,
- budowa i przebudowa zatok autobusowych,
- budowa i przebudowa rowów drogowych,
- budowa urządzeń BRD,
- wykonanie obsiewu trawą;
- budowa kanału technologicznego;
- budowa oświetlenia ulicznego;
- przebudowa kolizji z infrastrukturą techniczną;
- rozbiórki obiektów budowlanych.

Parametry techniczne drogi:

- droga wojewódzka
- klasa „G”
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h
- szerokość jezdni 7,0 m (2 x 3,5 m)
- szerokość pobocza utwardzonego 0,50 m
- szerokość zatok autobusowych 3,0 m
- szerokość drogi dla pieszych 1,8 m
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów 3,0 m
- szerokość drogi dla rowerów 1,50 m
- szerokość pobocza 1,25 m
- zjazdy na posesje

Tab. Wykaz działek, na których planowana jest inwestycja

L.p.	Obręb	Numer działki
1.	GOSTYNIN 0001	9136/2
2.	GOSTYNIN 0001	9104/1
3.	GOSTYNIN 0001	9105/3
4.	GOSTYNIN 0001	9140/3
5.	GOSTYNIN 0001	9140/4
6.	GOSTYNIN 0001	9140/2
7.	GOSTYNIN 0001	9104/2
8.	GOSTYNIN 0001	9141
9.	GOSTYNIN 0001	9142
10.	GOSTYNIN 0001	9138/1
11.	GOSTYNIN 0001	9174
12.	GOSTYNIN 0001	6735
13.	GOSTYNIN 0001	9175

14.	GOSTYNIN 0001	6732
15.	GOSTYNIN 0001	6721/4
16.	GOSTYNIN 0001	6721/5
17.	GOSTYNIN 0001	6721/6
18.	GOSTYNIN 0001	9138/2
19.	GOSTYNIN 0001	6720
20.	GOSTYNIN 0001	6721/7
21.	GOSTYNIN 0001	9137
22.	GOSTYNIN 0001	9139/1

Zakres przedsięwzięcia

Na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej projektuje się rozbudowę konstrukcji jezdni do szerokości 7,00 m wyposażoną w prawostronną drogę dla pieszych i rowerów szerokości 3,0 m zlokalizowaną za pasem zieleni oraz lewostronne pobocze.

Skrzyżowanie DW nr 573 z DP nr 1416W oraz ul. Zalesie projektuje się jako skrzyżowanie o ruchu okrężnym – rondo o parametrach:

- średnica pierścienia zewnętrznego 40 m,
- średnica wyspy centralnej 25 m,
- pierścień zewnętrzny szerokości 1,0 m,
- jezdnia ronda szerokości 6,0 m,
- wloty szerokości 4,0 m,
- wyloty szerokości 4,75 m,
- opaska zewnętrzna szerokości 0,5 m,
- promienie na wlotach $R=15,0$ m,
- promienie na wylotach $R=18,0$ m.

Na dojazdach do ronda, z uwagi na długie odcinki proste przewidziano zastosowanie wlotów w formie krzywych złożonych z kontrałuków jako rozwiązanie wymuszające redukcję prędkości pojazdów dojeżdżających do ronda.

Projektuje się budowę oraz przebudowę istniejących zatok autobusowych oraz skomunikowanie ich z projektowaną drogą dla pieszych i rowerów oraz drogą dla pieszych. Na długości zatok autobusowych projektuje się drogę dla pieszych stanowiącą jednocześnie peron szerokości 1,80 m. Na długości peronu projektuje się pas bezpieczeństwa szerokości 0,50 m.

Lokalizacja projektowanych zatok autobusowych:

- strona lewa w km 21+363,32,
- strona prawa w km 21+524,83.

Parametry projektowanych zatok autobusowych:

- długość krawędzi zatrzymania równa 20 m,

- skos najazdowy 1:8,
- skos wyjazdowy 1:4,
- szerokość zatoki przy jezdni 3,0 m,
- wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu 30 m,
- szerokość drogi dla pieszych pełniącej funkcję peronu 1,80 m zlokalizowana za pasem bezpieczeństwa z kostki betonowej szerokości 0,5 m,
- wiata przystankowa.

W miejscach istniejących zjazdów projektuje się zjazdy o nawierzchni bitumicznej. Na przecięciu zjazdu z krawędzią jezdni zastosowano łuki poziome $R = 5,0$ m.

Odwodnienie

Odwodnienie rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej będzie się odbywać za pomocą sieci kanalizacji deszczowej oraz obustronnych rowów otwartych.

Projektowana kanalizacja deszczowa – o łącznej długości ok. 450 m, zlokalizowana w rejonie ronda służyć będzie do odprowadzania wód opadowych lub roztopowych z nawierzchni jezdni, nawierzchni chodników, nawierzchni drogi dla rowerów, nawierzchni zatok autobusowych oraz nawierzchni zjazdów. W celu podczyszczenia wód i pozbawienia ich zanieczyszczeń przed wprowadzeniem do urządzeń wodnych, zaprojektowano następujące urządzenia podczyszczające: separator substancji ropopochodnych zintegrowany z osadnikiem, wpusty uliczne wyposażone w osadniki oraz studnie kanalizacyjne z osadnikami piasku. Projektowane rozwiązania nie spowodują pogorszenia warunków środowiskowych, ponieważ wody opadowe lub roztopowe przed wprowadzeniem do odbiornika będą podczyszczone do stanu, w którym nie będą zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających dopuszczalne normy. Eksploatacja systemu będzie prowadzona w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego.

Projektowane w ramach przedmiotowej inwestycji rowy drogowe zapewniają odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z jezdni, drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, zatok autobusowych oraz zjazdów.

Projektuje się rowy drogowe:

- Trapezowe o parametrach:
 - głębokość min 0,8 m
 - głębokość max 2,5 m
 - nachylenie skarp 1:1,5
 - szerokość dna rowu – 0,4 m
- Trójkątne o parametrach:
 - głębokość min 0,8 m
 - głębokość max 2,5 m
 - nachylenie skarp 1:3

W km około 21+075,92 projektowana jest przebudowa istniejącego przepustu, którego parametry będą dostosowane do ciężącej na niego zlewni.

W km około 21+076,00 SP projektuje się zbiornik retencyjno – odparowujący o powierzchni – około 1428 m².

Strefy bez przeszkód

Dla odcinków rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 573, na których prędkość dopuszczalna wynosi powyżej 50 km/h, zaprojektowano strefy bez przeszkód, tj. obszary przylegające do jezdni, których ukształtowanie i zagospodarowanie ograniczają negatywne skutki wypadków i kolizji drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni. Strefy bez przeszkód zostały obliczone na podstawie Wzorców i standardów rekomendowanych przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-22-1.

Budowa i przebudowa sieci uzbrojenia terenu

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się budowę:

- kanału technologicznego na całej długości prowadzonej rozbudowy, tj. około 2 140 m,
- sieci elektroenergetycznej oświetlenia ulicznego w rejonie projektowanego ronda i zatok autobusowych (łącznie długość ok. 450 m),
- kanalizacji deszczowej w rejonie projektowanego ronda i zatok autobusowych (łącznie długość ok. 450 m).

Ponadto, w ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się zabezpieczenie i przebudowę istniejących sieci uzbrojenia terenu kolidujących z przedmiotową inwestycją:

- gazociąg,
- sieć kablowa teletechniczna,
- sieć kablowa elektroenergetyczna,
- sieć napowietrzna elektroenergetyczna,
- sieć elektroenergetyczna oświetlenia ulicznego.

Na wstępnym etapie prac projektowych jakim jest procedura uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji nie ma możliwości precyzyjnego określenia długości kolidujących sieci uzbrojenia terenu.

Zakres wskazanych sieci nie należy do przedsięwzięć potencjalnie oddziałujących na środowisko.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania

Projektowane łączne powierzchnie poszczególnych elementów:

Droga wojewódzka nr 573:

- 1) długość jezdni – około 2 140 m
- 2) powierzchnia jezdni – około 18 411 m²
- 3) długość dróg dla pieszych – około 188 m
- 4) powierzchnia dróg dla pieszych – około 456 m²
- 5) długość drogi dla rowerów – około 66 m
- 6) powierzchnia drogi dla rowerów – około 84 m²
- 7) długość drogi dla pieszych i rowerów – około 1 890 m
- 8) powierzchnia drogi dla pieszych i rowerów – około 5 398 m²
- 9) powierzchnia zjazdów o nawierzchni bitumicznej – około 738 m²

- 10) powierzchnia rowów przydrożnych – około 16 550 m²
- 11) powierzchnia zatok autobusowych – około 231 m²
- 12) powierzchnia nawierzchni z kostki granitowej – około 82 m²
- 13) powierzchnia poboczy – około 2 800 m²
- 14) powierzchnia zbiornika wodnego – około 1 428 m²

Droga powiatowa nr 1416W:

- 1) długość jezdni – około 239 m
- 2) powierzchnia jezdni – około 1798 m²
- 3) długość drogi dla rowerów – około 59 m
- 4) powierzchnia drogi dla rowerów – około 77 m²
- 5) powierzchnia zjazdów o nawierzchni bitumicznej – około 108 m²
- 6) powierzchnia rowów przydrożnych – około 1 497 m²
- 7) powierzchnia poboczy – około 345 m²

Ulica Zalesie:

- 1) długość jezdni – około 88 m
- 2) powierzchnia jezdni – około 542 m²
- 3) długość drogi dla rowerów – około 64 m
- 4) powierzchnia drogi dla rowerów – około 82 m²
- 5) długość drogi dla pieszych – około 65 m
- 6) powierzchnia drogi dla pieszych – około 145 m²

Łączna powierzchnia przedsięwzięcia (linie rozgraniczające) – około 67 581 m².

Powierzchnia istniejącego utwardzenia – około 13 946 m².

Powierzchnia projektowanego utwardzenia – około 29 576 m².

Powierzchnia istniejących utwardzeń przewidzianych do rozbiórki poza projektowaną drogą – około 183 m².

Powierzchnia biologicznie czynna przeznaczona pod zajęcie – około 29 758 m².

Powierzchnia terenów leśnych przeznaczonych pod wylesienie i zmianę sposobu użytkowania – około 30 500 m².

Długość kanalizacji deszczowej – około 450 m.

Długość projektowanego oświetlenia – około 450 m.

Minimalna szerokość projektowanego pasa drogowego – 10,3 m.

Maksymalna szerokość projektowanego pasa drogowego – 55 m.

Minimalna szerokość istniejącego pasa drogowego – 8 m.

Maksymalna szerokość istniejącego pasa drogowego – 24 m.

Istniejący stan zagospodarowania

Parametry istniejącej drogi:

- droga wojewódzka
- klasa drogi „Z”
- nośność drogi 80 kN

- szerokość jezdni ok. 6,0 m
- szerokość poboczy ok. 1,5 m

W chwili obecnej droga wojewódzka na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni ok 5,7-6,0 m i wyposażona jest w obustronne pobocza gruntowe częściowo umocnione kruszywem, za którymi odcinkowo zlokalizowane są rowy drogowe.

Na przedmiotowym odcinku droga wyposażona jest w zatoki i przystanki autobusowe przewidziane do przebudowy.

Na analizowanym odcinku droga wojewódzka krzyżuje się z drogą gminną oraz drogami powiatowymi:

- km 19+719,22 – droga powiatowa nr 1422W SP (skrzyżowanie zwykłe typu „T”),
- km 21+431,15 – droga powiatowa nr 1416W SL, ul. Zalesie SP (skrzyżowanie zwykłe).

Odwodnienie drogi zapewniają obustronne rowy drogowe zlokalizowane za poboczem, skąd wody opadowe wprowadzane są do istniejących przepustów drogowych zlokalizowanych pod drogą wojewódzką.

W pasie drogowym oraz w rejonie rozbudowy drogi występuje następująca infrastruktura techniczna nie związana z drogą:

- gazociąg,
- linia kablowa teletechniczna,
- linia kablowa energetyczna.

Rodzaj technologii

Planowana inwestycja będzie wykonywana przy zastosowaniu nowoczesnych i sprawdzonych materiałów, technologii i rozwiązań technicznych o możliwie najniższej awaryjności co przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania inwestycji na środowisko.

Do realizacji zadania planowane jest wykorzystanie materiałów powszechnie stosowanych w budownictwie drogowym: kruszywo, piasek i inne. Roboty budowlane będą prowadzone zgodnie z projektem, a stosowane materiały muszą odpowiadać polskim normom określającym normatywy materiałowe dopuszczające je do obrotu na rynku.

Technologia wykonywania robót drogowych będzie odpowiadała zamierzeniom projektowym i wymaganym środkom realizacji tych zadań projektowych. W zakresie przewidzianych robót mieszczą się w kolejności technologicznej wykonywania: roboty przygotowawcze, roboty rozbiórkowe, roboty ziemne, roboty związane z wykonaniem podbudów, warstw nawierzchniowych oraz w końcowej fazie roboty wykończeniowe. Prace ziemne obejmujące ściągnięcie humusu w zakresie niezbędnym i wykonanie korytowania dla podbudowy, wykonane w sposób mechaniczny za pomocą sprzętu budowlanego, takiego jak frezarki, rozścielacze do wykonania nawierzchni, czy koparki podsiębiernej oraz urządzeń spalinowo hydraulicznych zagęszczarek. Część prac, np. prace związane z ułożeniem nawierzchni, ustawienie krawężników, obrzeży będą wykonywane ręcznie. Humus zebrany podczas przygotowawczych prac budowlanych zostanie w całości zagospodarowany ponownie. Część humusu zostanie ułożona podczas wykonywania prac wykończeniowych, np. humusowanie skarp. Roboty drogowe polegać będą na dostarczeniu na miejsce wbudowania warstw podbudowy kruszywowej, mieszanki kruszywa naturalnego, łamanego, transportem

samochodowym, następnie rozłożenie w sposób mechaniczny i zagęszczenie spalinowo hydraulicznymi zagęszczarkami.

Roboty nawierzchniowe oraz wykończeniowe związane będą z pracami mającymi na celu uzyskanie zakładanej funkcji przedsięwzięcia.