

DECYZJA

Na podstawie art. 104 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), w związku z art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziału społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.), a także na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 czerwca 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Pełnomocnika Franciszka Rytwińskiego z/s w Płocku ul. Władysława Andersa 42, 09-410 Płock, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej – nr 291220W (ul. Poprzeczna) w Liszynie – gmina Słupno.

orzeka:

- I. **brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia** środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej – nr 291220W (ul. Poprzeczna) w Liszynie – gmina Słupno.
- II. **określić warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 1 lit b ustawy ooś oraz nałożyć obowiązek działań o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit b z uwzględnieniem następujących elementów:**
 - stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
 - wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu prowadzić na terenie bazy wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych;
 - materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
 - zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania; zaplecze zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od zbiorników wodnych pochodzenia antropogenicznego;
 - 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 unieszkodliwiania;
 - zachować szczególną ostrożność w czasie prowadzenia prac w rejonie w/w zbiorników wodnych;
 - ścieki bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;

- wody opadowe i roztopowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać powierzchniowo do ziemi lub do projektowanych muld; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku natężenia odpływu ww. wód;
- prace ziemne wykonywać bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych;
- roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
- teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;
- odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

III. *Ustalić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji jako jej integralną część.*

U z a s a d n i e

W dniu 08.07.2025 r. do Wójta Gminy Słupno wpłynął wniosek Pełnomocnika Franciszka Rytwińskiego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej – nr 291220W (ul. Poprzeczna) w Liszynie – gmina Słupno.

Do wniosku dołączono:

1. Kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jego zapisem na informatycznym nośniku danych w liczbie 4 szt.;
2. Wypis z rejestru gruntów;
3. Poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a ustawy ooś;
4. Mapę w postaci papierowej oraz elektronicznej w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie wraz z zaznaczoną odległością 100 m od granic terenu, na którym będzie realizowane.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U z 2024 r. poz. 1112) stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Słupno.

Zatem w myśl art. 61 § 75 ust. 1 pkt 4 ustawy kpa Wójt Gminy Słupno w dniu 10.07.2025 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach. Z uwagi na fakt, iż ilość stron w postępowaniu przekracza 10, w myśl art. 74 ust. 3 powyższe zawiadomienie wystosowane zostało w formie obwieszczenia.

Rodzaj, parametry oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do kategorii mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2024 r. poz.1112) tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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.

Planowana inwestycja jest zgodna z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Słupno oraz zapisami przedmiotowych uchwał.

Biorąc pod uwagę powyższe, Wójt Gminy Słupno w dniu 10.07.2025 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Płocku oraz Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku z wnioskiem o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Z uwagi na brak opinii organów uzgadniających Wójt Gminy Słupno w formie obwieszczenia zawiadomił strony postępowania o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 31.07.2025 r.

Pismem z dnia 23.07.2025 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem sygn.: WK.ZZŚ.4901.154.2025 wyraziło opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na brak opinii organów uzgadniających Wójt Gminy Słupno w formie obwieszczenia zawiadomił strony postępowania o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 29.08.2025 r.

Pismem z dnia 24.07.2025 r., znak: WOOŚ-I.4220.938.2025.KC Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie poinformował, że z uwagi na konieczność szczegółowej analizy przedłożonej dokumentacji wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia nie jest możliwe w terminie określonym w art. 64 ust. 4 ustawy ooś i nastąpi do dnia 29.08.2025 r.

W związku z pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz brakiem opinii organów Wójt Gminy Słupno przedłużył postępowanie administracyjne do dnia 30.09.2025 r.

Dnia 25.08.2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska Postanowieniem znak: WOOŚ-I.42200.938.2025.KC.2 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płocku opinią sanitarną z dnia 29.08.2025 r., znak: ZNS.9022.2.76.2025.GB stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej nr 291220W (ul. Poprzeczna) w Liszynie, gm. Słupno.

W związku z powyższym, po zebraniu całości materiałów i dowodów w sprawie, Wójt Gminy Słupno zgodnie z art. 10 § 1 oraz art. 49 ustawy kpa poprzez obwieszczenie z dnia. 09.09.2025 r. zawiadomił Strony postępowania o możliwości zapoznania się z całym zebrany materiał dowodowy oraz wypowiedzenia się co do jego treści przed wydaniem decyzji. W wyznaczonym terminie żadna ze Stron nie wniosła uwag i nie zgłosiła wniosków.

Następnie tut. Organ biorąc pod uwagę powyższe ustalenia, opinie organów oraz treść karty informacyjnej przedsięwzięcia przeanalizował planowaną inwestycję w kontekście

kryteriów określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziału społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) gdzie zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej na odcinku o długości około 1,3 km. W ramach robót przewiduje się wykonanie nowej nawierzchni poprzez ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego na istniejącej drodze wykonanej z płyt betonowych typu MON. W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej jezdni oraz poboczy, a także uporządkowanie terenu po zakończeniu robót drogowych. Istniejący pas drogowy posiada odpowiednie parametry i jest wystarczający dla realizacji projektowanego zadania. Konstrukcja projektowanej nawierzchni została opracowana zgodnie z obowiązującymi wymaganiami technicznymi, w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz.1518). Wszystkie materiały zastosowane podczas realizacji inwestycji będą posiadały wymagane certyfikaty lub atesty potwierdzające ich jakość i zgodność z obowiązującymi normami. Prace ziemne oraz związane z wykonaniem nawierzchni zostaną zrealizowane przy użyciu sprzętu mechanicznego, natomiast roboty branżowe prowadzone będą zarówno w sposób zmechanizowany, jak i ręczny.

Na analizowanym obszarze występują grunty pochodzenia holoceniowego w postaci utworów zwałowych, zbudowanych głównie z glin oraz piasków gliniastych. W centralnej części terenu są one przykryte cienką warstwą piasków i żwirów wodnolodowcowych, które cechują się zazwyczaj średnim stopniem zagęszczenia. Warstwę tę zakwalifikowano jako grunt o słabej nośności. Na omawianym terenie dominują gleby wykorzystywane rolniczo. W obniżeniach dolinnych, na podłożu piasków oraz namulów organicznych, wykształciły się mady i gleby bagienne. Gleby bagienne o charakterze piaszczysto-mułowym występują głównie wzdłuż doliny Wisły i pełnią funkcję użytków zielonych, wykorzystywanych jako łąki. W trakcie badań terenowych stwierdzono obecność wód gruntowych w postaci zwierciadła swobodnego. Poziom lustra wody gruntowej ustabilizował się na głębokości od około 1,20 m p.p.t. do 4,80 m p.p.t.

Realizacja inwestycji będzie wiązać się z wykorzystaniem określonych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Do głównych materiałów stosowanych podczas budowy drogi zalicza się przede wszystkim mieszanki bitumiczne, które posłużą do wykonania warstwy nawierzchni drogowej. Przy przebudowie dróg często stosuje się istniejącą podbudowę, w tym płyty betonowe, co pozwala na ograniczenie zakresu robót ziemnych i racjonalne wykorzystanie dostępnych zasobów. Na obecnym etapie planuje się wykorzystanie takich materiałów jak mieszanka mineralno-asfaltowa do wykonania nawierzchni, elementy przeznaczone do oznakowania drogi, a także paliwa niezbędne do obsługi maszyn budowlanych. Maszyny budowlane wykorzystywane przy realizacji inwestycji będą napędzane paliwem płynnym, głównie olejem napędowym. Niektóre urządzenia mogą wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, które będą dostarczane na plac budowy przy użyciu przenośnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te będą dostarczane na plac budowy za pomocą przenośnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Niektóre maszyny i urządzenia wykorzystywane na placu budowy potrzebują do działania energii elektrycznej lub sprężonego powietrza. Aby je zasilić, na teren budowy zostaną dostarczone mobilne agregaty, które będą napędzane olejem napędowym. Dzięki temu możliwe będzie korzystanie ze sprzętu nawet w miejscach, gdzie nie ma stałego dostępu do sieci energetycznej czy instalacji pneumatycznej. Te media, czyli energia elektryczna i

sprężone powietrze, będą dostarczane na plac budowy za pomocą mobilnych agregatów, które działają na olej napędowy.

W trakcie realizacji prac budowlanych wykorzystywana będzie woda dostarczana na teren budowy za pomocą przewoźnych beczkowsów, w ilości od kilku do kilkunastu metrów sześciennych na cały czas trwania inwestycji. Woda ta będzie przeznaczona zarówno do celów technologicznych związanych z prowadzonymi robotami budowlanymi, jak i do zapewnienia potrzeb socjalno-bytowych pracowników zatrudnionych na budowie.

Użytkowanie drogi nie będzie wymagało zużycia materiałów, surowców, paliw ani wody. Należy jednak uwzględnić, że w przyszłości może zaistnieć potrzeba przeprowadzenia napraw lub prac konserwacyjnych. Na obecnym etapie nie jest jednak możliwe dokładne określenie rodzaju ani ilości materiałów, surowców czy paliw, które mogą być potrzebne do realizacji takich działań. W sezonie zimowym eksploatacja drogi może wiązać się z koniecznością stosowania środków zapobiegających oblodzeniu, takich jak sól drogowa czy piasek. Dokładne oszacowanie ilości niezbędnych materiałów jest jednak bardzo trudne, ponieważ zależy to od warunków pogodowych panujących w danym okresie oraz od przyjętego przez gminę systemu zimowego utrzymania dróg. Biorąc jednak pod uwagę lokalny charakter drogi oraz jej niewielką długość, można założyć, że ilość środków zużywanych do zapobiegania oblodzeniu będzie stosunkowo niewielka. Eksploatacja drogi oraz przygotowanie jej do bezpiecznego użytkowania może wiązać się z koniecznością uzupełniania lub poprawy oznakowania drogowego – zarówno poziomego, jak i pionowego. Ze względu na niewielki zakres inwestycji, roczne zużycie materiałów potrzebnych do tego celu będzie minimalne.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia uciążliwości związane z hałasem będą ograniczone wyłącznie do bezpośredniego sąsiedztwa obszaru, na którym prowadzone będą prace budowlane. Przewidywana inwestycja wpłynie korzystnie na środowisko, przyczyniając się do uporządkowania terenu, a także do ograniczenia poziomu zapylenia i hałasu w dłuższej perspektywie. Zaleca się, aby prowadzenie prac generujących znaczną emisję hałasu ograniczyć do godzin dziennych, co pozwoli zminimalizować uciążliwość dla okolicznych mieszkańców. Sprzęt i maszyny wykorzystywane podczas realizacji inwestycji powinny cechować się dobrymi parametrami akustycznymi oraz być w pełni sprawne technicznie, co dodatkowo przyczyni się do ograniczenia poziomu hałasu na placu budowy. W przypadku prowadzenia prac w niewielkiej odległości od terenów objętych ochroną akustyczną, warto rozważyć zastosowanie miejscowych, tymczasowych ekranów dźwiękochłonnych w rejonach szczególnie hałaśliwych robót. Potencjalne negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko akustyczne można skutecznie ograniczać poprzez odpowiednią organizację robót budowlanych oraz wykorzystanie sprzętu, który jest w pełni sprawny technicznie i spełnia normy w zakresie emisji hałasu.

Na etapie realizacji budowy drogi emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie związana głównie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego wykorzystywanego podczas inwestycji. Emisje te będą miały charakter nieorganizowany i mogą być chwilowo uciążliwe dla otoczenia. Jednak ze względu na tymczasowy charakter prac budowlanych, należy uznać, że etap realizacji nie spowoduje trwałych ani istotnych negatywnych zmian w środowisku.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie odpowiednie zabezpieczenie drzew rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie budowanej drogi przed uszkodzeniami mechanicznymi. Odsłonięte w trakcie prac budowlanych korzenie drzew i krzewów należy jak najszybciej przykryć warstwą gruntu. W sytuacji, gdy natychmiastowe przysypanie nie jest możliwe, korzenie powinny zostać zabezpieczone przed przesuszaniem poprzez ich przykrycie wilgotnymi matami jutowymi lub innym materiałem chroniącym przed utratą wilgoci.

Podczas użytkowania drogi nie planuje się wprowadzania działań ani środków mających na celu ochronę środowiska.

Obecnie droga jest użytkowana i jej przebudowa nie spowoduje zmian w strukturze ani natężeniu ruchu, lecz przyczyni się jedynie do zwiększenia bezpieczeństwa oraz komfortu jazdy. Poprawa jakości nawierzchni, poprzez usunięcie dziur i nierówności, wpłynie także na zmniejszenie hałasu powstającego w wyniku kontaktu opon z jezdnią. Projektowana inwestycja nie spowoduje zwiększenia uciążliwości akustycznej dla środowiska, dlatego w jej realizacji nie ma konieczności wprowadzania rozwiązań ograniczających emisję hałasu.

Realizacja inwestycji będzie miała jedynie niewielki wpływ na jakość powietrza. Droga spełni obowiązujące normy emisyjne, dlatego przy jej założonych parametrach nie ma potrzeby podejmowania dodatkowych działań. Ponadto wzdłuż trasy, w pasie oddzielającym od zabudowy, w większości przypadków rośnie zieleń, która dodatkowo pełni funkcję ochronną dla mieszkańców.

Użytkowanie drogi będzie wiązało się z odprowadzaniem wód opadowych powstających podczas jej odwodnienia. Zgodnie z projektem wody te będą kierowane powierzchniowo do gruntu lub do zaprojektowanych muld chłonnych. Zgodnie z art. 17 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. dotyczącego warunków wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi oraz substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, wody opadowe i roztopowe pochodzące z dróg o klasie niższej niż G mogą być odprowadzane do wód lub do gruntu bez konieczności ich oczyszczania. Zaleca się umiarkowane i odpowiedzialne stosowanie środków zabezpieczających jezdnię przed śliskością w okresie zimowym. Do zwalczania oblodzenia i śliskości pośniegowej najczęściej wykorzystuje się mieszaniny chlorku sodu (NaCl) z piaskiem lub chlorku wapnia (CaCl_2). W trakcie realizacji inwestycji emisja hałasu do środowiska będzie wynikała przede wszystkim z pracy standardowego sprzętu budowlanego oraz maszyn specjalistycznych wykorzystywanych przy budowie dróg, takich jak urządzenia do rozkładania i zagęszczania asfaltu, a także z transportu materiałów na teren budowy i wywozu odpadów. Przewiduje się, że w trakcie niektórych prac poziom hałasu może być wyższy niż w czasie zwykłego użytkowania drogi. Hałas ten będzie jednak ograniczony do obszaru bezpośrednio wokół aktualnego frontu robót i występować będzie tylko w czasie trwania prac. Ponadto natężenie hałasu będzie zmienne w poszczególnych miejscach, przesuając się stopniowo wraz z postępem głównych działań budowlanych. Uciążliwości związane z pracami budowlanymi będą występować jedynie w bezpośrednim sąsiedztwie terenu, na którym prowadzone są roboty. Z uwagi na położenie planowanej drogi na obszarach rolniczych oraz krótki czas trwania inwestycji, oddziaływanie realizacji na środowisko będzie nieznaczne. Po zakończeniu robót wszelkie uciążliwości związane z prowadzeniem prac budowlanych przestaną występować.

Podczas eksploatacji inwestycji głównym źródłem hałasu będzie ruch pojazdów poruszających się po nowo wybudowanej drodze. Poziom emisji akustycznej uzależniony jest od wielu czynników, m.in. natężenia i prędkości ruchu, udziału pojazdów ciężkich w strumieniu ruchu, jakości oraz stanu technicznego nawierzchni, liczby i szerokości pasów jezdni, a także stanu technicznego samych pojazdów. Poziom hałas generowanego przez pojazdy w typowych warunkach ruchu drogowego kształtuje się zazwyczaj w przedziale od 75 do 95 dB. Poprawa jakości nawierzchni poprzez usunięcie dziur i nierówności przyczyni się do zmniejszenia hałasu powstającego na styku kół z jezdnią. Ze względu na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu, jej eksploatacja nie będzie stanowiła istotnego źródła obciążenia akustycznego dla środowiska. W przypadku planowanej inwestycji nie zachodzi konieczność stosowania rozwiązań mających na celu ograniczenie emisji hałasu. Na etapie

realizacji inwestycji głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie praca ciężkiego sprzętu budowlanego wykorzystywanego przy budowie drogi. Wszystkie maszyny używane podczas robót będą zasilane olejem napędowym. Użytkowanie nowo wybudowanego odcinka drogi będzie wiązało się z emisją do powietrza zanieczyszczeń powstających w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Do głównych zanieczyszczeń emitowanych podczas eksploatacji drogi zalicza się przede wszystkim: tlenki azotu (NOx), tlenek węgla (CO), tlenki siarki (SOx), benzen, węglowodory oraz związki nieorganiczne, takie jak fosforany potasu. Uwzględniając rozłożenie prac budowlanych w czasie, emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych ze sprzętu ciężkiego będzie niewielka i nie spowoduje ponadnormatywnego obciążenia dla środowiska. Podczas realizacji inwestycji drogowych, przy rozkładaniu masy bitumicznej, do powietrza emitowane są lotne związki organiczne obecne w oparach gorącego asfaltu, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz inne lotne związki organiczne. Problem ten dotyczy przede wszystkim pracowników mających bezpośredni kontakt z oparami, zarówno przez skórę, jak i drogi oddechowe. Ze względu na krótkotrwałą i sporadyczny charakter emisji, nie stanowi ona istotnej uciążliwości dla środowiska. Dokładne określenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza pochodzących ze spalania paliwa przez pojazdy w ruchu jest bardzo trudne. Każdy pojazd stanowi niezależne, ruchome źródło emisji, którego wielkość i skład zależą od rodzaju i pojemności silnika, jakości oraz rodzaju paliwa, a także stanu technicznego pojazdu. Dodatkowo zmienne prędkości poruszania się pojazdów oraz częste zmiany kierunku jazdy powodują różną pracę silnika, co skutkuje odmiennym zużyciem paliwa i różnym poziomem emisji spalin nawet dla tego samego pojazdu. Użytkowanie nowo wybudowanego odcinka drogi będzie powodować emisję do powietrza zanieczyszczeń powstających w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów. Do głównych emitowanych substancji należą: tlenki azotu (NOx), tlenek węgla (CO), pył, dwutlenek siarki (SO₂) oraz benzen.

W trakcie prowadzonych robót budowlanych związanych z realizacją inwestycji powstaną odpady zakwalifikowane do grupy 17, obejmującej odpady z budowy, przebudowy, remontów i rozbiórek obiektów oraz infrastruktury drogowej. Podczas realizacji inwestycji odpady będą wytwarzane przez firmy wykonujące prace budowlane. To one będą za nie odpowiedzialne, o ile umowa z inwestorem nie ustali inaczej. Firmy te muszą mieć odpowiednie pozwolenia na gospodarowanie odpadami. To oznacza, że za odpady powstałe w czasie budowy będą odpowiadać firmy, które wykonują prace. Na tym etapie inwestycji można jedynie w przybliżeniu określić, ile takich odpadów powstanie.

Odpady powstające w czasie budowy oraz ich szacowana ilość:

1. 17 01 81 – odpady z budowy dróg (115 Mg/rok);
2. 17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 (1 Mg/rok);
3. 17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03 (5 Mg/rok);
4. 20 02 01 – odpady ulegające biodegradacji (3 Mg/rok);
5. 20 03 01 – niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne (1 Mg/rok).

Inwestor dąży do ograniczenia ilości odpadów powstających podczas realizacji budowy, koncentrując się na precyzyjnym planowaniu i optymalizacji zamówień materiałów budowlanych. Odpady wytworzone przez wykonawcę robót będą zbierane w sposób selektywny w wyznaczonym miejscu na terenie pasa drogowego. Następnie zostaną one w całości przekazane uprawnionym podmiotom zajmującym się ich odzyskiem lub unieszkodliwianiem, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Gleba oraz ziemia powstała w wyniku prac budowlanych zostaną wykorzystane na terenie inwestycji, zgodnie z przyjętym planem zagospodarowania, co pozwoli ograniczyć konieczność ich wywozu oraz zmniejszyć wpływ inwestycji na środowisko.

Eksploracja drogi generuje niewielką ilość odpadów. Na etapie użytkowania drogi mogą pojawiać się odpady związane z drobnymi, bieżącymi naprawami nawierzchni, klasyfikowane jako 17 01 81 – odpady z budowy dróg. Szacunkowo, ilość tych odpadów nie powinna przekroczyć 0,1 Mg rocznie. Za utrzymanie porządku i czystości na drogach publicznych odpowiada zarządca drogi. Do jego obowiązków należy m.in. zbieranie i usuwanie śmieci z terenu przy drodze. W razie potrzeby z poboczy będą usuwane odpady, takie jak: zmieszane odpady komunalne (kod 20 03 01), odpady powstałe podczas zmiatania ulic i placów (kod 20 03 03). Odpady powstające podczas eksploatacji drogi zostaną w całości przekazane odpowiednim firmom lub instytucjom zajmującym się ich odzyskiem albo unieszkodliwianiem. W sytuacjach awaryjnych, takich jak wypadki, służby ratownicze powinny szybko i skutecznie usunąć zagrożenie, uprzątnąć niebezpieczne odpady z miejsca zdarzenia i przekazać je do odpowiednich jednostek zajmujących się ich unieszkodliwianiem. Zgodnie z art. 17b pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz. 21 ze zm.), za wytwórcę odpadów powstałych w wyniku wypadku uznaje się osobę, która ten wypadek spowodowała. W sytuacjach, gdy jest to konieczne ze względu na ochronę życia, zdrowia ludzi lub środowiska, starosta właściwy dla miejsca powstania odpadów może z urzędu wydać decyzję, w której nałoży na sprawcę wypadku obowiązki związane z gospodarowaniem tymi odpadami, w tym obowiązek przekazania ich określonej posiadaczowi odpadów.

Podczas budowy drogi nie będą wytwarzane ścieki technologiczne. Pojawią się jedynie niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych, wynikających z korzystania z zaplecza sanitarnego przez pracowników. Ścieki te będą odprowadzane za pomocą przenośnych urządzeń sanitarnych. Szacuje się, że ilość ścieków socjalno-bytowych powstających w trakcie realizacji inwestycji, biorąc pod uwagę jej zakres oraz liczbę zatrudnionych pracowników, wyniesie kilka metrów sześciennych w całym okresie budowy. Ścieki te będą gromadzone w przenośnych urządzeniach sanitarnych, a następnie odbierane przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą odpowiednie zezwolenia i przekazywane do zlewni przy oczyszczalniach ścieków.

Podczas eksploatacji drogi nie będą powstawać ścieki technologiczne ani socjalno-bytowe. Głównym źródłem zanieczyszczeń w tej fazie będą spływy powierzchniowe, pochodzące z jezdni oraz innych uszczelnionych powierzchni drogi. Spływy opadowe z drogi mogą stanowić silnie zanieczyszczone ścieki opadowe, zwłaszcza po dłuższych okresach bezdeszczowych, kiedy na nawierzchni drogi oraz w zalegającym na poboczach śniegu dochodzi do nagromadzenia dużej ilości zanieczyszczeń. W takich warunkach pierwszy spływ deszczu może zawierać znaczne stężenia substancji szkodliwych. Projekt zakłada, że wody opadowe z nawierzchni drogi będą odprowadzane powierzchniowo do zaprojektowanej kanalizacji deszczowej.

Oddziaływanie skumulowane to termin odnoszący się do łącznego wpływu kilku inwestycji lub obiektów, które znajdują się lub są realizowane w tym samym obszarze. Oznacza to, że ich oddziaływania nakładają się na siebie, co może prowadzić do zwiększenia presji na środowisko w danym rejonie. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, w czasie jego realizacji, nie są przewidziane żadne remonty, modernizacje, przebudowy ani budowy innych odcinków, które mogłyby powodować skumulowane oddziaływanie na środowisko. W fazie eksploatacji inwestycji może dochodzić do kumulacji oddziaływań w zakresie emisji substancji i pyłów do powietrza oraz hałasu. Zjawisko to będzie szczególnie widoczne w rejonie skrzyżowań z drogami poprzecznymi, a także na odcinkach przebiegających poza terenem zabudowanym, zwłaszcza podczas prowadzenia prac polowych na okolicznych terenach rolniczych.

Teren planowanej inwestycji zlokalizowany jest w obrębie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Zarówno na etapie budowy, jak i późniejszej eksploatacji,

przedsięwzięcie nie będzie naruszać równowagi przyrodniczej tego obszaru. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszary chronionego krajobrazu. W jej otoczeniu nie występują także inne formy ochrony przyrody, takie jak parki narodowe, rezerваты, parki krajobrazowe, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, pomniki przyrody czy użytki ekologiczne. Oznacza to, że realizacja inwestycji nie zagraża terenom o szczególnych walorach przyrodniczych ani krajobrazowych.

Cele środowiskowe dla wód powierzchniowych i podziemnych znajdujących się na terenie planowanej inwestycji zostały określone w dokumencie „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, który został zatwierdzony uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 roku. Dokument ten wyznacza zasady ochrony i poprawy stanu wód na tym obszarze. Inwestycja znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 220 W rejonie, w którym planowana jest inwestycja, nie występują ujęcia wód podziemnych. Biorąc pod uwagę charakter, skalę oraz lokalizację inwestycji, zarówno podczas jej realizacji, jak i po zakończeniu, nie przewiduje się żadnych negatywnych wpływów na cele środowiskowe związane z ochroną wód. Inwestycja nie powinna zatem wpłynąć na stan wód podziemnych ani na ich jakość.

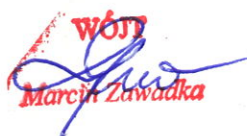
Na podstawie przeprowadzonej analizy, stwierdza się, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie miała istotnego wpływu na stan środowiska. W związku z tym, decyzja ta nie wymaga przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko. Projekt może być realizowany bez obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. W wyniku przeprowadzonej konsultacji z Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie we Włocławku oraz Państwową Inspekcją Sanitarną w Płocku, wskazano szereg działań, które inwestor powinien podjąć w trakcie realizacji inwestycji. Działania te powinny zostać uwzględnione i wprowadzone w życie przez inwestora w celu zapewnienia zgodności realizowanej inwestycji z wymogami ochrony środowiska oraz przepisami prawa.

Wobec powyższego należało orzec jak w sentencji.

Pouczenie

1. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku, za pośrednictwem Wójta Gminy Słupno, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania
2. Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. 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.
3. Decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust 1 oraz zgłoszenia o którym w art. 72 ust 1a Ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna.
4. 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, o którym mowa w pkt. 1, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej, niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.



Załącznik nr 1

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Sz.P. Franciszek Rytwiński, ul. Gen. Władysława Andersa 42, 09-410 Płock
2. A/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płocku,
ul. Kolegiarna 20, 09-402 Płock.
3. Wody Polskie Zarząd Zlewni w Włocławku
4. Starosta Płocki, ul. Bielska 59, 09-400 Płock

Sporządziła: Patrycja Parys-Jędrzejewska (24) 267-95-75

Administratorem danych osobowych jest Wójt Gminy Słupno. Przetwarzamy Państwa dane osobowe wyłącznie w celu wykonania zadań Administratora, które wynikają z przepisów prawa oraz zadań realizowanych w interesie publicznym. Mają Państwo prawo dostępu do treści swoich danych oraz prawo ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, przenoszenia i wniesienia sprzeciwu. Więcej informacji znajdą Państwo na stronie www.slupno.eu w zakładce ochrona danych osobowych.

Charakterystyka przedsięwzięcia:

Inwestycja znajduje się w województwie mazowieckim, w powiecie plockim, w gminie Słupno, i dotyczy drogi prowadzącej na wał przeciwpowodziowy. Jest to droga o znaczeniu lokalnym, służąca przede wszystkim dojazdowi do pobliskich zabudowań, siedlisk oraz terenów rolniczych. Przedsięwzięcie zakłada przebudowę drogi gminnej na odcinku o długości około 1,3 km.

Parametry projektowanej drogi:

- Długość odcinka drogi: 1,234 km;
- Klasa drogi: „D”;
- Kategoria drogi: droga gminna;
- Szerokość jezdni drogi: 3,0 m;
- Spadek jezdni drogi: 2% - dwustronny;
- Prędkość projektowa :40 km/h.

Całkowita powierzchnia inwestycji obejmuje:

- Powierzchnia jezdni drogi: 3,7 tyś. m²
- Powierzchnia pasa drogowego: 1,5 ha

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie nawierzchni bitumicznej na jezdni, a także budowę poboczy oraz uporządkowanie terenu po zakończeniu prac drogowych. Istniejący pas drogowy jest wystarczający do realizacji projektu, co oznacza, że nie będzie konieczna rozbudowa lub poszerzanie pasa drogi.

Przewidziano następującą konstrukcję jezdni:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego;
- Geosiatka o sztywnych węzłach Eurogrid BX 30/30;
- Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego;
- Istniejące płyty żelbetonowe t.MON 3,0x1,5

Konstrukcja nawierzchni została zaprojektowana zgodnie z wymogami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. dotyczącym przepisów techniczno-budowlanych dla dróg publicznych. Wszystkie materiały użyte do budowy będą posiadały wymagane certyfikaty i/lub atesty, co zapewni ich odpowiednią jakość i zgodność z normami. Roboty ziemne oraz nawierzchniowe będą realizowane przy użyciu maszyn mechanicznych, co zapewni efektywność i szybkość prac. Natomiast roboty branżowe, w zależności od specyfiki, będą wykonywane zarówno mechanicznie, jak i ręcznie, aby precyzyjnie dostosować się do wymagań technicznych i zapewnić wysoką jakość wykonania.

