

WÓJT GMINY W SŁUPNIE
pow. płocki
woj. mazowieckie

Załącznik do decyzji Wójta Gminy Słupno
nr BG.6220.9.2014 z dnia 24.09.2014r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej na odcinku Słupno – Liszno oraz dróg osiedlowych – ul. Bociania, Zurawia i Orla. W ramach tego opracowania projektuje się drogi o nawierzchni bitumicznej, zjazdy indywidualne i publiczne, chodnik i ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni rozbitarnej z betonowej kostki brukowej, a także zatokę postojową oraz zatoki autobusowe. Projektowana przebudowa dróg polepszy warunki komunikacyjne oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na tym odcinku. Odwodnienie odbywać będzie się za pomocą projektowanych rowów przydrożnych oraz za pomocą kanałizacji deszczowej i przykanałików do miejsc zrzutu. W ciągu drogi znajdują się dwa obiekty inżynierskie (most na rz. Słupiance oraz przepust pod ul. Pocztową w obrębie skrzyżowania z drogą krajową nr 62). Oba obiekty zostaną przebudowane. Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach przeznaczonych pod cele komunikacyjne. Lokalnie może wykraczać na działki prywatne. Zlokalizowana została we wsi Słupno, Liszno i Wykoko gm. Słupno, powiat płocki, woj. mazowieckie.

Długość analizowanej inwestycji wynosi w sumie około 3, 61 km. Przedmiotowa inwestycja swoim zakresem obejmuje odcinek ulicy Pocztowej na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 62 do skrzyżowania we wsi Liszno oraz przebudowę ulicy Zurawiej, Bociania i Orla. Opracowanie rozpoczyna się i kontynuację wiążeniem oraz dowiązaniem do istniejącej jezdni. Na odcinku drogi (ulica Pocztowa) znajduje się istniejąca droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 4,0m do 6,0m. Na ulicach osiedlowych, drogi posiadają nawierzchnię gruntową o szerokości 3,0m. W ciągu drogi zlokalizowany został obiekt inżynierski (most na rz. Słupiance), przepust w obrębie skrzyżowania z DK62, zatoka postojowa, chodnik, a także zjazdy publiczne oraz indywidualne. Na omawianym odcinku zlokalizowane są również skrzyżowania z drogami gminnymi oraz z drogą krajową. W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się zabudowania jednorodzinne, zakłady przemysłowe, a także pola uprawne oraz lasy. Ponadto w liniach rozgraniczających zlokalizowane są następujące urządzenia towarzyszące: sieć elektroenergetyczna, sieć telekomunikacyjna, sieć kanalizacyjna, sieć wodociągowa oraz sieć gazowa. Planowane do przebudowy ulice przebiegają na całej długości po już istniejących elementach infrastruktury drogowej. W pobliżu inwestycji występują pojedyncze zakrzewienia i zadrzewienia. Wzrost planowanej inwestycji dominują przeważnie antropogeniczne zbiiorowiska roślinne nawijające do zespołów ziołoroślowych oraz tak świątecznych.

Rodzaj technologii:

Konstrukcja ulicy Pocztowej (KR3):

- warstwa szczerbowa z betonu asfaltowego o grubości 5cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości 6cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego o grubości 7cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20cm,
- warstwa wzmacniająca grunt stabilizowany cementem o grubości 25cm.

Konstrukcja ulicy Bocianie, Zurawiej, Orlej (KR2):

- warstwa ścierna z betonu asfaltowego o grubości 5cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego o grubości 7cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o grubości 20cm,
- warstwa wzmacniająca grunt stabilizowany cementem o grubości 25cm.

Konstrukcja zatoki autobusowej:

- warstwa ścierna z kostki granitowej 16x16cm o grubości 16cm,
- podsypka z kruszywa łamanego 0/4 o grubości 5cm,
- podbudowa z betonu cementowego B20 o grubości 24cm,
- warstwa wzmacniająca grunt stabilizowany cementem o grubości 25cm.

Konstrukcja chodnika:

- warstwa ścierna z kostki brukowej łazowanej o grubości 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa o grubości 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 o grubości 10cm,
- warstwa wzmacniająca grunt stabilizowany cementem o grubości 15cm.

Konstrukcja ciągu pieszo-rowerowego:

- warstwa ścierna z betonowej kostki brukowej niefazowanej o grubości 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa o grubości 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 o grubości 10cm,
- warstwa wzmacniająca grunt stabilizowany cementem o grubości 15cm.

Konstrukcja zjazdu:

- warstwa ścierna z bet. kostki brukowej niefazowanej o grubości 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa o grubości 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 o gr. 20cm,
- warstwa wzmacniająca grunt stabilizowany cementem o grubości 25cm.

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Szacunkowe wielkości wykorzystanych materiałów, surowców i energii na etapie realizacji:

oraz energii elektrycznej (kW/MW) - 20 kW

Faza realizacji - realizacja inwestycji będzie wymagać wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów; woda, inne surowce i materiały oraz paliwa wykorzystywane będą jedynie w okresie realizacji opisywanego przedsięwzięcia w niezbędnych ilościach na potrzeby firmy prowadzącej budowę; prowadzenie prac będzie wiązało się z zużyciem urządzeń wykorzystujących sprężone powietrze

6

Za zgodność

z oryginałem

mgr inż. Marcin Matysik

SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. J.

ul. Promienista 87A/1, 60-141 Poznań tel. 61 86 19 636 fax. 61 86 10 644 www.smp.poznan.pl e-mail: biuro@smp.poznan.pl

będzie również wykorzystany do maszyn budowlanych wykorzystywanych podczas prac budowlanych; przeciętne zużycie oleju napędowego napędzających jedną maszynę budowlaną wynosi około 40 dm³ na godzinę pracy; określenie całkowitego wykorzystanego oleju napędowego do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na obecnym etapie nie jest możliwe; wielkość i rodzaj wykorzystanego sprzętu zależne jest od sposobu organizacji pracy wykonawcy.

Faza eksploatacji - na etapie eksploatacji nie będzie występowała potrzeba wykorzystania surowców, wody, paliw oraz materiałów; wykorzystywane w ramach tych prac surowce i energia będą zależne od rodzaju konkretnych do wykonania prac; obecnie nie ma możliwości określenia rozmiaru tych prac, jak również konkretnych do nich surowców i energii; eksploatacja drogi w okresie zimowym będzie wymagała użycia środków do zwalczania śniegu (sól drogową, piasek).

Rozwiązania chroniące środowisko – etap realizacji:

Ochrona powierzchni ziemi wiąże się głównie z etapem realizacji inwestycji i wykonywanymi pracami budowlanymi. W związku z tym, iż przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącego układu drogowego jest to teren, który jest już przekształcony przez działania ludzkie. Pomimo tego wszelkie prace dotyczące zwalczania środowiska globeowego prowadzone będą z niezwykłą starannością. Dotyczy to ograniczenia frontu robót oraz pracy sprzętu budowlanego, którego pomuszenie się zostanie ograniczone do terenu budowy oraz wyznaczonych tras poza nim, co ma ograniczyć do minimum niszczenie roślinności występującej po obu stronach projektowanego pasa drogowego i wzmaganie erozji gleb. Odpady powstające przy przebudowie inwestycji będą na bieżąco wywożone z placu budowy, aby wykluczyć konieczność ich magazynowania w pobliżu drogi. Ograniczony zostanie kontakt gleby z substancjami szkodliwymi jak np. smary, oleje czy masy bitumiczne. Stan techniczny pojazdów kontrolowany będzie na bieżąco, co ma na celu ograniczenie możliwości wystąpienia awarii i wycieków. W sytuacji, gdy dojdzie do wycieku substancji szkodliwych, zanieczyszczona gleba zostanie zabrana i usunięta a wyciek zlikwidowany tak aby nie dopuścić do dalszego skażenia gleby.

Na podstawie wizji terenu oraz zebranych materiałów, stwierdza się, iż na terenie planowanego przedsięwzięcia nie występują gatunki prawnie chronione. Prace budowlane polegające na przebudowie nawierzchni jezdnii, budowie ciągów pieszo-rowerowych, chodników itp., oraz rozbiórce i budowie nowego mostu. Ponadto dojdzie do odwarzania rowów drogowych. Podczas wykonywania robót drogowych podjędyńcze drzewa będą narazone m.in. na mechaniczne uszkodzenia. Prace ziemne powodują najpoważniejsze uszkodzenia systemów korzeniowych. Podczas wykonywania robót budowlanych należy zastosować określone zasady zabezpieczające drzewa zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Na etapie realizacji projektowanej przebudowy powaznym zagrozeniem dla wód powierzchniowych, a w konsekwencji wód podziemnych stanowią materiały pędne, inne toksyczne środki płynne stosowane do maszyn roboczych i pojazdów oraz masy bitumiczne. Niewskazane jest wyznaczenie bazy materiałowej w pobliżu miejsc skrzęzowania z ciekami powierzchniowymi. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podanych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyszcione materiałami izolacyjnymi. To samo dotyczy terenowych sieci obsługi samochodów i maszyn roboczych na bazie. Baza zorganizowana na potrzeby budowy ulicy musi być wyposażona w sprawnie urządzenia gospodarki wodno – ściekowej.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów oraz maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych, oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach drogi,

7

Za zgodność

z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j.

ul. Promienista 87A/1, 60-141 Poznań tel. 61 86 19 636 fax. 61 86 10 644 www.smp.poznan.pl e-mail: biuro@smp.poznan.pl

uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwać się będą w miarę postępowania prac budowlanych.

Na etapie budowy prace w obrębie zabudowy będą stanowiący pewną uciążliwość akustyczną dla ludzi przebywających w najbliższym sąsiedztwie. Budowa nie będzie źródłem hałasu wpływającego w znacznym stopniu na degradację klimatu akustycznego. W wyniku przeprowadzenia przebudowy drogi można się będzie spodziewać zmniejszenia hałasu poprzez równość nawierzchni, poprawę płynności ruchu, ograniczenie hamowania i startu pojazdów i poprawę bezpieczeństwa ruchu. Jest to szczególnie istotne, gdyż w miarę upływu lat zwiększać się będzie ruch pojazdów na drogach, a tym samym zwiększać się będzie hałas związany z tym ruchem.

Rozwiązania chroniące środowisko – etap eksploatacji:

Na etapie eksploatacji inwestycji ochrona powierzchni ziemi realizowana będzie poprzez zapobieganie i likwidowanie nadzwyczajnych zagrożeń środowiska. Dotyczyć to będzie przede wszystkim likwidowania wyeksploatowanych stanowisk z pojazdów.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się rozwiązań chroniących środowisko w kwestii fauny i flory. W związku z przebudową ulicy zwiększy się powierzchnia terenów uwarzanych, z których odprawdane będą wody opadowe i roztopowe. Po dokonaniu analizy szkodliwości nie stwierdzono przekroczeń szkodliwych substancji. Ścieki opadowe i roztopowe będą spełniać wymagania określone w przepisach szczegółowych, nie nastąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych.

Ze względu na brak występowania obszarów stężeń ponadnormalnych przy docelowej prognozie, wykraczających poza linie rozgraniczające pasy drogowe, nie ma konieczności stosowania środków chroniących środowisko. Z uwagi na niskie stężenia zanieczyszczeń generowane w wyniku realizacji inwestycji ocenia się, że nie będzie ona miała żadnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego w rejonie planowanej inwestycji.

W związku z brakiem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu nie przewiduje się stosowania działań ochronnych dla przedmiotowych odcinków dróg.

Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Powietrze atmosferyczne - etap budowy - na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów oraz maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych, oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia; biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach drogi, uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwać się będą w miarę postępowania prac budowlanych; szerokość stref wpływu emisji zanieczyszczeń od maszyn budowlanych, ze względu na ich małą liczbę w stosunku do zakładowego natężenia ruchu komunikacyjnego, będzie miała w stosunku do uciążliwości ruchu samochodowego; podobnie mały zasięg będzie miała emisja pyłu powstającego w wyniku prowadzonych prac ziemnych; źródłem emisji w tym wypadku będą prace ziemne związane generujące z przygotowania odpowiedniego podłoża pod przyszłą nawierzchnię; z uwagi jednak na fakt, że mamy do czynienia z materiałami, które powodują emisję pyłów o dużych frakcjach, odległości ich unoszenia będą niewielkie, bo predkości ich opadania są duże; w celu zmniejszenia oddziaływania placu budowy na powietrze atmosferyczne należy tak opracować technologię budowy aby wyeliminować zbędna

8

Za zgodność

z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j.

ul. Promienista 87A/1, 60-141 Poznań tel. 61 86 19 636 fax. 61 86 10 644 www.smp.poznan.pl e-mail: biuro@smp.poznan.pl

pracę maszyn budowlanych i zopynalizację transport materiałów budowlanych; uciążliwość związana z etapem budowy są uciążliwośćiami okresowymi i zanikną z chwilą oddania inwestycji do eksploatacji.

Powietrze atmosferyczne - etap eksploatacji - na wielkość emisji zanieczyszczeń z zastępczego źródła emisji, jakim jest analizowany odcinek drogi, mają wpływ pojedyncze źródła emisji – pomaszające się pojazdy; z uwagi na niskie sężenia zanieczyszczeń generowane w wyniku realizacji inwestycji ocenia się, że nie będzie ona miała żadnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego w rejonie ulicy planowanej do przebudowy; ze względu na brak występowania obszarów sężeh ponadnormatycznych przy docelowej prognozie, wykraczających poza linie rozgraniczające pasy drogowego nie ma konieczności sęosowania środków chroniących środowisko.

W związku z nieprzekraczaniem dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu nie istnieje konieczność sęosowania dodatkowych rozwiązań chroniących powietrze atmosferyczne w rejonie inwestycji.

Hatas - etap realizacji – na etapie budowy, prace w obsębie zabudowy będą stanowią pewną uciążliwość akustyczną dla ludzi przebywających w najbliższym sąsiedztwie; budowa nie będzie źródłem hatasu wpływającego w znacznym stopniu na degradację klimatu akustycznego; w wyniku przeprowadzenia przebudowy drogi można się będzie spodziewać zmniejszenia hatasu poprzez równość nawierzchni, poprawę płynności ruchu, organizowanie hamowania i startu pojazdów i poprawę bezpieczeństwa ruchu; jest to szczególnie istotne, gdyż w miarę upływu lat zwiększać się będzie ruch pojazdów na drogach, a tym samym zwiększać się będzie hatas związany z tym ruchem; w przypadku niepodjęcia inwestycji, warunki akustyczne będą się zmieniały wraz ze wzrostem natężenia ruchu pojazdów; przyrost natężenia spowoduje wzrost poziomu dźwięku o ok. 1 dB; w warunkach bezinwestycyjnym warunki akustyczne będą więc pogarszały się; biorąc w/w wnioski należy zatem stwierdzić, że realizacja inwestycji będzie bardziej korzystna z punktu widzenia ochrony środowiska przed hatasem.

Hatas - etap eksploatacji - analiza zasęgu oddziaływania projektowanego układu drogowego oraz danych zebraanych wskazuje na brak przekroczeń wielkości dopuszczalnych hatasu emittowanego przez projektowane odcinki droę w środowisku zewnętrznym w porze dziennym i w porze nocnej na najbliższej granicy terenów zabudowy chronionej; mimo bliskiego usytuowania zabudowy mieszkalnowej względem przebudowywanych drog, emisja hatasu nie przekracza dopuszczalnych poziomów; głównymi czynnikami braku oddziaływania jest niski poziom natężenia ruchu (głównie przez znikomy udział w tym ruchu pojazdów ciężarowych) oraz niską dopuszczalną prędkość na analizowanych odcinkach; planowana inwestycja nie niesie ze sobą żadnych działań szkodzących środowisku; realizacja inwestycji nie spowoduje naruszenia dopuszczalnych poziomów hatasu.

Środowisko gminowo-wodne - na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarsze; ponieważ źródła tych ścieków występują okresowo, dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i przykłych wód gruntowych, należy zainstalować na placach budowy przenośne sanitarium; do wykonawcy należy obowiązek atajego opróżniania ścieków; odwodnienie będzie się odbywać w części za pomocą projektowanej sieci kanalizacji deszczowej, a w części wody spływać będą do jednostroennego rowu odprowadjącego oraz do wpuów wraz z przykanalikami; nie przewiduje się przekroczeń sężenia zawiesziny ogólnej oraz węglowodorów ropochodnych dla przedmiotowego przedsięwzięcia; analizowane drogi nie stwarzają zagrożenia zanieczyszczeniem zawiesinami i węglowodorami ropochodnymi dla wód w warunkach normalnej, bezawaryjnej eksploatacji drogi.

Odpady - etap budowy - w trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, prace rozbiórkowe oraz modernizacyjne, budowa i przebudowa nawierzchni, prace pomocnicze; prace budowlane można podzielić na kilka podziałów: przygotowanie (demoniacz zbiegających elementów infrastruktury towarzyszącej, prace ziemne itp), prace właściwe (utrzymanie kolejnych warstw drogi, budowa obiektu inżynierskiego) oraz prace wykończeniowe (przebudowa i budowa obiektów towarzyszących, prace porządkowe); odpadami powstającymi podczas prac budowlanych będą m.in.: gleba i ziemia, w tym kamienie, odpady z remontów i rozbudowy dróg, odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, opakowania z drewna, asfalt, zmieszane odpady komunalne; ścinki, małe gałęzie, konary, reszki po drzewach, krzewy, drobne drzewostany wykonawca przekazuje na składowisko jako odpad ulegający biodegradacji bądź na miejscu budowy zostanie przerobiony na korę drzewną; odpady powstające podczas budowy (masy ziemne, gruz, asfalt) w miarę możliwości wykorzystywane winny być na terenie inwestycji, pozostaje przekazywane bądź innym posiadaczom, uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania (zezwolenie na zbieranie, transport, odzysk lub unieszkodliwienie); opakowania po materiałach budowlanych będą wykorzystywane wielokrotnie lub przekazywane dostawcy towaru (tekura, palety, beczki metalowe), natomiast tworzywa sztuczne przekazywane do zagospodarowania przez odbiorcę ww. odpadów; przed rozpoczęciem prac budowlanych inwestor lub wykonawcy robót złoży informację o wytworzonych odpadach i sposobie zagospodarowania nimi lub, jeśli odpady niebezpieczne będą powstawały w trakcie budowy, wysłał o zatwierdzenie programu gospodarki odpadami; wytwórcę odpadów należy traktować jako wytwórcę nie posiadającego instalacji.

Odpady - etap eksploatacji - po oddaniu inwestycji do eksploatacji za utrzymanie czystości i porządku odpowiedzialny będzie zarządcą drogi; eksploatacja inwestycji będzie powodować powstawanie odpadów komunalnych i innych; większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytworzenia, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych zostanie wywieziona.

Sposób magazynowania odpadów z uwzględnieniem zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego: Zalecenia dotyczące sposobu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed ewentualnymi zanieczyszczeniami związanymi z magazynowaniem odpadów: - materiały i odpady z fazy budowy magazynować w wydzielonych do tego miejscach i zagospodarować w sposób bezpieczny dla środowiska, - odpady powstałe w wyniku prowadzenia prac budowlanych należy zagospodarować zgodnie z przepisami, - należy przewidzieć miejsca do selektywnego magazynowania odpadów, w odpowiedni sposób i w miejscach do tego celu wyznaczonych, - miejsca składowania substancji podanych na migrację wodną powinny być do czasu zakończenia budowy wyszczone materiałami izolacyjnymi, - zapobieganie i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione przez właściwą gospodarkę ściekami, powstającymi w wyniku przebiegania na terenie inwestycji ludzi z budowy, ścieki te należy odprowadzać do szpitalnego zbiornika bezodpornego, a następnie regularnie należy wywozić przez koncesjonowanego przewoźnika do oczyszczalni ścieków. Prace budowlane powinny być prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie (bez wycieków paliwa), które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szpitalnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczonych ropochodnych do środowiska gruntowo-

wodnego.

W całym cyklu organizacji budowy, należy zwrócić uwagę na właściwy transport materiałów i odpowiednie ich magazynowanie. W przypadku sytuacji awaryjnych na terenie budowy, jak wybuch, pożar, należy postępować ściśle zgodnie z odpowiednimi zarządzeniami i instrukcjami.

Sposoby zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego w miejscu magazynowania odpadów niebezpiecznych: - należy przewidzieć miejsca do selektywnego magazynowania odpadów, w odpowiedni sposób i w miejscach do tego celu wyznaczonych, w tym punkty magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą mieć szelne podłoże, zabezpieczające środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi wyciekami,

- powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznaczonych pojemnikach odpomych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonych, ogrodzonych, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu, - zapewnić właściwe i zgodne z przepisami gospodarowanie wszystkimi wytworzonymi odpadami na poszczególnych etapach inwestycji poprzez minimalizację ich ilości, selektywne magazynowanie w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami oraz przekazywanie odpadów podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami,

- miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób niepowołanych i zwierząt.

Przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Inwestycja znajduje się w granicach Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Najbliższe obszary Natura 2000 tj. Dolina Środkowej Wisły oraz Kampinowska Dolina Wisły znajdują się w odległości około 0,75 km.

WÓJT
mgr Stefan Jankowski

11

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

4.23. Zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Wójt Gminy Słupno

Przebudowa drogi gminnej w m. Liszyno – Słupno
(ul. Poczłowa) wraz z przebudową mostu na rzece Słupiance oraz drogami osiedlowymi – ul. Bociania, Zurawia, Orla

WÓJT GMINY W SŁUPNIE
pow. plocki
wój. mazowieckie

WOŚ.6220.8.2015

DECYZJA

Słupno, dnia 22.06.2015r.

Na podstawie art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 267 z późn. zm.), art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 ust. 1 i ust. 2 i art. 87 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 (tj. Dz. U. z 2013r. poz. 1235 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku firmy SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j. ul. Promienista 87A/1, 60 – 141 Poznań, działającej z upoważnienia inwestora – Gminy Słupno reprezentowanej przez Wójta Gminy w Słupnie, z dnia 27.03.2015r. oraz BG.6220.9.2014 z dnia 24.09.2014r. dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej na odcinku Słupno – Liszyno oraz dróg osiedlowych – ul. Bociania, Zurawia i Orla,

o r z e k a m

zmienić decyzję Wójta Gminy w Słupnie z dnia 24.09.2014r. o nr BG.6220.9.2014 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej na odcinku Słupno – Liszyno oraz dróg osiedlowych – ul. Bociania, Zurawia i Orla w następujący sposób:
1. załącznik do ww. decyzji tj. charakterystykę przedsięwzięcia zastępuje się załącznikiem do niniejszej decyzji,
2. pozostała treść decyzji pozostaje bez zmian.

U z a s a d n i e n i e

W dniu 31.03.2015r. (uzupełniony w dniu 14.04.2015r.) do Wójta Gminy Słupno wpłynął wniosek firmy SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j. ul. Promienista 87A/1, 60 – 141 Poznań, działającej z upoważnienia inwestora – Gminy Słupno reprezentowanej przez Wójta Gminy w Słupnie, w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr BG.6220.9.2014 z dnia 24.09.2014r. dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej na odcinku Słupno – Liszyno oraz dróg osiedlowych – ul. Bociania, Zurawia i Orla.
Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć, o których mowa w art. 71 ust. 2 pkt 2 (mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko) ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale

Strona 1 z 13

Za zgodność

z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j.

ul. Promienista 87A/1, 60-141 Poznań tel. 61 86 19 636 fax. 61 86 10 644 www.smp.poznan.pl e-mail: biuro@smp.poznan.pl

U. z 2013r. poz. 1235 z późn. zm.) – wymienione jest w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2013r. poz. 1397 z późn. zm.)

Do wniosku dołączono:

- pełnomocnictwo,

- kartę informacyjną przedsięwzięcia (w tym w wersji elektronicznej),

- 3 egz. kopii map ewidencyjnych,

- 3 egz. załącznika graficznego,

- wypisy z rejestru gruntów,

- kopia wypisu i wrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W dniu 1.04.2015r. Wójt Gminy w Słupnie wezwał wnioskodawcę poprzez dołączenie załącznika graficznego przedstawiającego zasięg oddziaływania przedsięwzięcia, w terminie 7 dni od dany doręczenia niniejszego wezwania.

Jednocześnie Wójt Gminy w Słupnie zwrócił się o sprycyzowanie informacji zawartych we wniosku z dnia 27.03.2015r. Wniosek powinien dotyczyć zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr BG.6220.9.2014 z dnia 24.09.2014r. z równoczesnym wyrażeniem zgody na zmianę ww. decyzji. Zgodnie z art. 72 ust. 5 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 (tj. Dz. U. z 2013r. poz. 1235 z późn. zm.) dla danego przedsięwzięcia wydatek się jedna decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, natomiast powołując się na art. 87 ww. ustawy dopuszczalna jest tylko zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dodatkowo Wójt Gminy w Słupnie zwrócił się o wyjaśnienie, czy powyższe przedsięwzięcie sklasyfikowane będzie jako przedsięwzięcie zgodne z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.), czy też zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.).

W dniu 14.04.2015r. do Wójta Gminy w Słupnie wpłynęło wyjaśnienie w ww. kwestiach. Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 267 z późn. zm.) w dniu 21.04.2015r. zawiedziono strony o wszczęciu postępowania (w formie obwieszczenia). W toku postępowania administracyjnego strony mogły się zapoznać ze złożonymi dokumentami

Strona 2 z 13

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

w Urzędzie Gminy w Słupnie w terminie 7 dni od dnia uznania niniejszego obwieszczenia za doręczone. Obwieszczenie uważy się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia. Strony postępowania z tego prawa nie skorzystały. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło w drodze zamieszczenia na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Słupnie, w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Słupnie, na tablicy ogłoszeń sołtysa wsi Słupno, Liszyno i Wykowo.


W dniu 21.04.2015r. Wójt Gminy w Słupnie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Płocku z wnioskiem o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 15.05.2015r. do Wójta Gminy w Słupnie wpłynęło wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w celu uzupełnienia złożonej dokumentacji oraz wyjaśnień poniższych kwestii:

- kwalifikacji przedsięwzięcia,
- należy opisać warunki gruntu – wodne panujące na terenie inwestycyjnym (w tym głębokość zalegania wód gruntowych), a następnie należy określić sposób posiadawienia fundamentów pod przedmiotowy most na gruncie oraz technologię wykonania wykopów – w szczególności należy określić ich głębokość oraz przeanalizować konieczność ich odwodnienia; w przypadku takiego stwierdzenia należy określić sposób prowadzenia prac odwodnieniowych, w tym podać miejsce odprawienia wód z odwodnienia i metody ich ewentualnego podczyszczenia; ponadto należy przeanalizować oddziaływanie prac fundamentowych na środowisko gruntu – wodne i określić przewidywane do zastosowania środki minimalizujące to oddziaływanie,
- należy opisać lokalizację (względem rzeki Słupianki) i organizację zaplecza budowy (w tym m.in. miejsc napraw i konserwacji maszyn budowlanych, a także ich tankowania), a także określić na etapie realizacji inwestycji środki minimalizujące te oddziaływania na środowisko gruntu – wodne; ponadto należy podać źródła zaopatrzenia w wodę przedmiotowej inwestycji na etapie jej realizacji,
- należy podać parametry przedmiotowych rowów przydrożnych oraz planowanej sieci kanalizacji deszczowej,
- należy podać sposób zagospodarowania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycyjnego po ujęciu ich za pomocą sieci kanalizacji deszczowej oraz przykanałków (str. 4 karty informacyjnej przedsięwzięcia),
- należy podać informacje, czy na terenie planowanej do realizacji inwestycji lub w zasięgu jej oddziaływania znajdują się: obszary wodno – błotne oraz inne obszary

Strona 3 z 13

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik



o pyłkim zalaganiu wód podziemnych, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródłądowych, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone oraz obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

W dniu 19.05.2015r. Wójt Gminy w Słupnie wezwał wnioskodawcę w celu uzupełnienia złożonej dokumentacji o ww. kwestie. W tym samym dniu powiadomił Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o tym, że wnioskodawca został wezwany do uzupełnienia ww. informacji w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania.

W dniu 19.05.2015r. wpłynęło uzupełnienie karty informacyjnej wnioskodawcy w ww. zakresie. Po przeanalizowaniu uzupełnienia w dniu 21.05.2015r. Wójt Gminy w Słupnie przekazał dokumenty do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

W dniu 8.06.2015r. Wójt Gminy w Słupnie zawiadomił strony postępowania o przedłużeniu terminu zatwierdzenia sprawy do dnia 14 lipca 2015r. z uwagi na brak opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Ww. organy opiniujące przedstawiły stanowiska:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie - opinia z dnia 15.06.2015r. (wpłynęło 18.06.2015r.) nr WOOŚ-II.4240.521.2015.MWA - wyrażenie opinii, iż nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płocku – opinia sanitarna z dnia 30.04.2015r. (wpłynęło 5.05.2015r.), nr PPI/S/ZNS/451/34/MW/2758/2015 – wyrażenie opinii, iż nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Na podstawie art. 63 ust. 2 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 (tj. Dz. U. z 2013r. poz. 1235 z późn. zm.), kierując się kryteriami, o których mowa w art. 63 ust. 1 ww. ustawy oraz biorąc pod uwagę dane zawarte w karcie informacyjnej, jak również stanowisko organów opiniujących Wójt Gminy Słupno w dniu 22.06.2015r. wydał postanowienie nr WOOŚ.6220.8.2015, w którym odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. Ww. przedsięwzięcie w niewielkim stopniu będzie oddziaływać na środowisko. Zwiększy bezpieczeństwo komunikacyjne. Zostaną zapewnione środki minimalizujące negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko na etapie budowy. Obszar objęty oddziaływaniem ww. inwestycji położony jest w Nadwiślańskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Zgodnie z rozporządzeniem Wojewody Mazowieckiego nr 14 z dnia 27 lipca 2006r. w sprawie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zakazuje się m.in. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Jednak zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.) zakazy wprowadzone na obszarze chronionego krajobrazu nie

Strona 4 z 13

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 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 (tj. Dz. U. z 2013r. poz. 1235 z późn. zm.) właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej, dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym, dla przedsięwzięć Euro 2012, dla przedsięwzięć wymagających koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin, dla inwestycji w zakresie terminalu, dla inwestycji związanych z regionalnymi sieciami szerokopasmowymi, dla budowli przeciwpożarowych realizowanych na podstawie ustawy z dnia 8 lipca 2010r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodzowych oraz dla inwestycji w zakresie budowli energetyki jądrowej lub inwestycji towarzyszących". W związku z tym, że planowane przedsięwzięcie dotyczy drogi publicznej to nie ma konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Wobec powyższego należało orzec jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Plocku, za pośrednictwem Wójta Gminy Słupno, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Opisuje:

1. SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j.

ul. Promienista 87A/1, 60 – 141 Poznań,

2. Strony postępowania na podstawie

art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego,

3. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie

ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa,

2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny

w Plocku, ul. Kolejowa 20, 09-402 Plock.

Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 8 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 1282 z późn. zm.)

Sporządził: M. Kolasinski (024) 267-95-75

Strona 5 z 13



Zap. WÓJTA
Denimka Kacprzyńska
NAZELNIK
WYDZIAŁ OCHRONY ŚRODOWISKA
I GOSPODARSTWA KOMUNALNEGO

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Maciej Matysik

WÓJTA GMINY W SŁUPNIE
pow. plocki
woj. mazowieckie

Załącznik do decyzji Wójta Gminy Słupno
nr WOŚ.6220.8.2015 z dnia 22.06.2015r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej na odcinku Słupno – Łiszyno oraz dróg osiedlowych – ul. Bociania, Żurawia i Orla. W ramach tego opracowania projektuje się drogi o nawierzchni bitumicznej, zjazd indywidualne i publiczne, chodnik i ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni robieralnej z betonowej kostki brukowej, a także zatokę postojową oraz zatoki autobusowe. Projektowana przebudowa dróg poprawi warunki komunikacyjne oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na tym odcinku. Odwodnienie odbywać będzie się za pomocą projektowanych rowów przydrożnych oraz za pomocą kanalizacji deszczowej i przykanalików do miejsc zrzutu. W ciągu drogi znajdują się dwa obiekty inżynierskie (most na rz. Słupiance oraz przepust pod ul. Pocztową w obrębie skrzyżowania z drogą krajową nr 62). Oba obiekty zostaną przebudowane. Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach przeznaczonych pod cele komunikacyjne. Lokalne może wykraczać na działki prywatne. Zlokalizowana została we wsi Słupno, Łiszyno i Wykowo gm. Słupno, powiat plocki, woj. mazowieckie.

Długość analizowanej inwestycji wynosi w sumie około 3, 62 km. Przedmiotowa inwestycja swoim zakresem obejmuje odcinek ulicy Pocztowej na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 62 do skrzyżowania we wsi Łiszyno oraz przebudowę ulicy Żurawiej, Bocianie i Orla. Opracowanie rozpoczyna się i kończy włączeniem oraz dowiązaniem do istniejącej jezdni. Na odcinku drogi (ulica Pocztowa) znajduje się istniejąca droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 4,0m do 6,0m. Na ulicach osiedlowych, drogi posiadają nawierzchnię gruntową o szerokości 3,0m. W ciągu drogi zlokalizowany został obiekt inżynierski (most na rz. Słupiance), przepust w obrębie skrzyżowania z DK62, zatoka postojowa, chodnik, a także zjazdy publiczne oraz indywidualne. Na omawianym odcinku zlokalizowane są również skrzyżowania z drogami gminnymi oraz z drogą krajową. W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się zabudowania jednorodzinne, zakłady przemysłowe, a także pola uprawne oraz lasy. Ponadto w liniach rozgraniczających zlokalizowane są następujące urządzenia towarzyszące: sieć elektroenergetyczna, sieć telekomunikacyjna, sieć kanalizacyjna, sieć wodociągowa oraz sieć gazowa. Planowane do przebudowy ulice przebiegają na całej długości po już istniejących elementach infrastruktury drogowej. W pobliżu inwestycji występują przede wszystkim antropogeniczne zbiorowiska roślinne należącej do zespołów ziołoroślowych oraz łąk świeżych.

Strona 6 z 13

Za zgodność

z oryginałem

mgr inż. Marcin Matysik

Rodzaj technologii:

- ulica Pocztowa, Bociania, Żurawia i Orła – nawierzchnia z kostki betonowej lub betonu asfaltowego,
- zatoki autobusowe – nawierzchnia z betonu cementowego, z kostki betonowej lub kostki kamiennej,
- chodniki – nawierzchnia z kostki betonowej lub betonu asfaltowego,
- ciągi pieszo-rowerowe – nawierzchnia z kostki betonowej lub betonu asfaltowego,
- zjazdy – nawierzchnia z kostki betonowej lub betonu asfaltowego.

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Szacunkowe wielkości wykorzystanych materiałów, surowców i energii na etapie realizacji:

- woda około 180 m³,
- piasek około 5000 m³,
- beton około 600 m³,
- kruszywa łamane ok. 2000 m³,
- warstwy bitumiczne ok. 2000 m³,

oraz energii elektrycznej (kW/MW) - 20 kW

Faza realizacji - realizacja inwestycji będzie wymagać wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów, woda, inne surowce i materiały oraz paliwa wykorzystywane będą jedynie w okresie realizacji opisywanego przedsięwzięcia w niezbędnych ilościach na potrzeby firmy prowadzącej budowę; prowadzenie prac będzie wiązało się z zużyciem urządzeń wykorzystujących sprężone powietrze bądź prąd elektryczny, do których wytworzenia zostaną napędzane także olejem napędowym; olej napędowy będzie również wykorzystany do maszyn budowlanych wykorzystywanych podczas prac budowlanych; przeciętne zużycie oleju napędowego napędzających jedną maszynę budowlaną wynosi około 40 dm³ na godzinę pracy; określenie całkowitej ilości oleju napędowego wykorzystywanego do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na obecnym etapie nie jest możliwe; wielkość i rodzaj wykorzystanego sprzętu zależne jest od sposobu organizacji pracy wykonawcy.

Faza eksploatacji - na etapie eksploatacji nie będzie występowała potrzeba wykorzystania surowców, wody, paliw oraz materiałów; wykorzystywane w ramach tych prac surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac; obecnie nie ma możliwości określenia rozmiaru tych prac, jak również koniecznych do nich surowców i energii; eksploatacja drogi w okresie zimowym będzie wymagała użycia środków do zwalczania śniegu (sól drogową, piasek).

Strona 7 z 13

Za zgodność

z oryginałem

mgr inż. Marcin Matysik

SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. J.

ul. Promienista 87A/1, 60-141 Poznań tel. 61 86 19 636 fax. 61 86 10 644 www.smp.poznan.pl e-mail: biuro@smp.poznan.pl

Rozwiązania chroniące środowisko – etap realizacji:

Ochrona powierzchni ziemi wiąże się głównie z etapem realizacji inwestycji i wykonywanymi pracami budowlanymi. W związku z tym, iż przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącego układu drogowego jest to teren, który jest już przekształcony przez działania ludzkie. Pomimo tego wszelkie prace dotyczące zwiaszcza środowiska glebowego prowadzone będą z niezwykłą starannością. Dotyczy to ograniczenia frontu robót oraz pracy sprzętu budowlanego, którego poruszanie się zostanie ograniczone do terenu budowy oraz wyznaczonych tras poza nim, co ma ograniczyć do minimum niszczenie roślinności występującej po obu stronach projektowanego pasa drogowego i wzmagania erozji gleb. Odpady powstające przy przebudowie inwestycji będą na bieżąco wywożone z placu budowy, aby wykluczyć konieczność ich magazynowania w pobliżu drogi. Ograniczony zostanie kontakt gleby z substancjami szkodliwymi jak np. smary, oleje czy masy bitumiczne. Stan techniczny pojazdów kontrolowany będzie na bieżąco, co ma na celu ograniczenie możliwości wystąpienia awarii i wycieków. W sytuacji, gdy dojdzie do wycieku substancji szkodliwych, zanieczyszczona gleba zostanie zbrana i usunięta a wyciek zlikwidowany tak aby nie dopuścić do dalszego skażenia gleby.

Na podstawie wizji terenowej oraz zebranych materiałów, stwierdza się, iż na terenie planowanego przedsięwzięcia nie występują gatunki prawnie chronione. Prace budowlane polegać będą głównie na przebudowie nawierzchni jezdni, budowie ciągów pieszo-rowerowych, chodników itp., oraz rozbiórce i budowie nowego mostu. Ponadto dojdzie do odwarzania rowów drogowych. Podczas wykonywania robót drogowych pojeźdnce drzewa będą narazone m.in. na mechaniczne uszkodzenia. Prace ziemne powodują najpoważniejsze uszkodzenia systemów korzeniowych. Podczas wykonywania robót budowlanych należy zastosować określone zasady zabezpieczające drzewa zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Na etapie realizacji projektowanej przebudowy poważnym zagrożeniem dla wód powierzchniowych, a w konsekwencji wód podziemnych stanowią materiały pędne, inne toksyczne środki płynne stosowane do maszyn roboczych i pojazdów oraz masy bitumiczne. Niewskazane jest wyznaczenie bazy materiałowej w pobliżu miejsc skrzyżowań z ciekami powierzchniowymi. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podalnych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wysłelone materiałami izolacyjnymi. To samo dotyczy terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych na bazie. Baza zorganizowana na potrzeby budowy ulicy musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno – ściekowej).

Na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów oraz maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych, oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Biorąc pod uwagę skupienie

Strona 8 z 13

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

prac budowlanych na krótkich odcinkach drogi, uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwać się będą w miarę postępowania prac budowlanych. Na etapie budowy prace w obrębie zabudowy będą stanowią pewną uciążliwość akustyczną dla ludzi przebywających w najbliższym sąsiedztwie. Budowa nie będzie źródłem hałasu wpływającego w znacznym stopniu na degradację klimatu akustycznego. W wyniku przeprowadzenia przebudowy drogi można się będzie spodziewać zmniejszenia hałasu poprzez równość nawierzchni, poprawę płynności ruchu, ograniczenie hamowania i startu pojazdów i poprawę bezpieczeństwa ruchu. Jest to szczególnie istotne, gdyż w miarę upływu lat zwiększać się będzie ruch pojazdów na drogach, a tym samym zwiększać się będzie hałas związany z tym ruchem.

Rozwiązania chroniace środowisko – etap eksploatacji:

Na etapie eksploatacji inwestycji ochrona powierzchni ziemi realizowana będzie poprzez zapobieganie i likwidowanie nadzwyczajnych zagrożeń środowiska. Dotyczyć to będzie przede wszystkim likwidowania wycieków substancji z pojazdów. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się rozwiązań chroniących środowisko w kwestii fauny i flory.

W związku z przebudową ulicy zwiększy się powierzchnia terenów utwardzonych, z których odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe. Po dokonaniu analizy szkodliwości nie stwierdzono przekroczeń szkodliwych substancji. Ścieki opadowe i roztopowe będą spełniać wymagania określone w przepisach szczegółowych, nie nastąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych.

Ze względu na brak występowania obszarów stężeń ponadnormalnych przy docelowej prognozie, wykraczających poza linie rozgraniczające pasa drogowego, nie ma konieczności stosowania środków chroniących środowisko. Z uwagi na niskie stężenia zanieczyszczeń generowane w wyniku realizacji inwestycji ocenia się, że nie będzie ona miała żadnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego w rejonie planowanej inwestycji.

W związku z brakiem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu nie przewiduje się stosowania działań ochronnych dla przedmiotowych odcinków dróg.

Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Powietrze atmosferyczne - etap budowy - na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów oraz maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych, oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia; biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach drogi,

Strona 9 z 13

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinzków, które przesuwać się będą w

miarę postępowania prac budowlanych; szerokość stref wpływu emisji zanieczyszczeń od

maszyn budowlanych, ze względu na ich małą liczbę w stosunku do zakładanego natężenia

ruchu komunikacyjnego, będzie miała w stosunku do uciążliwości ruchu samochodowego;

podobnie mały zasięg będzie miała emisja pyłu powstającego w wyniku prowadzonych prac

ziemnych; źródłem emisji w tym wypadku będą prace ziemne związane generujące

z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod przyszłą nawierzchnię; z uwagi jednak na

fakt, że mamy do czynienia z materiałami, które powodują emisję pyłów o dużych frakcjach,

odległości ich unoszenia będą niewielkie, bo przedkosi ich opadania są duże; w celu

zminieszenia oddziaływania placu budowy na powietrze atmosferyczne należy tak

opracować technologię budowy aby wyeliminować zbędną pracę maszyn budowlanych

i zoptimalizować transport materiałów budowlanych; uciążliwość związana z etapem

budowy są uciążliwośćściami okresowymi i zanikną z chwilą oddania inwestycji do eksploatacji;

Powietrze atmosferyczne - etap eksploatacji - na wielkość emisji zanieczyszczeń

z zastępczego źródła emisji, jakim jest analizowany odcinek drogi, mają wpływ pojedyncze

źródła emisji - poruszające się pojazdy; z uwagi na niskie stężenia zanieczyszczeń

generowane w wyniku realizacji inwestycji ocenia się, że nie będzie ona miała żadnego

wplywu na jakość powietrza atmosferycznego w rejonie ulicy planowanej do przebudowy; ze

względu na brak występowania obszarów stężeń ponadnormatywnych przy docelowej

prognozie, wykraczających poza linie rozgraniczające pasy drogowe nie ma konieczności

stosowania środków chroniących środowisko.

W związku z nieprzekraczaniem dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu

nie istnieje konieczność stosowania dodatkowych rozwiązań chroniących powietrze

atmosferyczne w rejonie inwestycji.

Strona 10 z 13

Hałas - etap realizacji - na etapie budowy, prace w obrębie zabudowy będą stanowily pewną uciążliwość akustyczną dla ludzi przebywających w najbliższym sąsiedztwie; budowa nie będzie źródłem hałasu wpływającego w znacznym stopniu na degradację klimatu akustycznego; w wyniku przeprowadzenia prac budowlanych drogi można się spodziewać zminieszenia hałasu poprzez równość nawierzchni, poprawę płynności ruchu, ograniczenie hamowania i startu pojazdów i poprawę bezpieczeństwa ruchu; jest to szczególnie istotne, gdyż w miarę upływu lat zwiększać się będzie ruch pojazdów na drogach, a tym samym zwiększać się będzie hałas związany z tym ruchem; w przypadku niepodjęcia hamowania inwestycji, warunki akustyczne będą się zmieniały wraz ze wzrostem natężenia ruchu pojazdów; przyczyną natężenia spowoduje wzrost poziomu dźwięku o ok. 1 dB; w warunkach bezinwestycyjnych warunki akustyczne będą więc pogarszały się; biorąc w/w wnoski należy zatem stwierdzić, że realizacja inwestycji będzie bardziiej korzystna z punktu widzenia

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

ochrony środowiska przed hałasem.

Hałas - etap eksploatacji - analiza zasięgu oddziaływania projektowanego układu drogowego oraz danych zebranych wskazuje na brak przekroczeń wielkości dopuszczalnych hałasu emitowanego przez projektowane odcinki dróg w środowisku zewnętrznym w porze dziennej i w porze nocnej na najbliższej granicy terenów zabudowy chronionej; mimo bliskiego usytuowania zabudowy mieszkaniowej względem przebudowywanych dróg, emisja hałasu nie przekracza dopuszczalnych poziomów; głównymi czynnikami braku oddziaływania jest niski poziom natężenia ruchu (głównie przez znikomy udział w tym ruchu pojazdów ciężarowych) oraz niską dopuszczalną prędkość na analizowanych odcinkach; planowana inwestycja nie niesie ze sobą żadnych działań szkodzących środowisku; realizacja inwestycji nie spowoduje naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Środowisko gruntowo-wodne - na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze; ponieważ źródła tych ścieków wystąpią okresowo, dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i płytkich wód gruntowych, należy zainstalować na placach budowy przenośne sanitariaty; do wykonawcy należy obowiązek stałego opróżniania ścieków; odprowadzenie będzie się odbywać w części za pomocą projektowanej sieci kanalizacji deszczowej, a w części wody spływać będą do jednostronnego rowu odprowadzającego oraz do wpuśców wraz z przykanalikami; nie przewiduje się przekroczeń stężenia zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych dla przedmiotowego przedsięwzięcia; analizowane drogi nie stwarzają zagrożenia zanieczyszczeniem zawieszonymi i węglowodorami ropopochodnymi dla wód w warunkach normalnej, bezawaryjnej eksploatacji drogi.

Odpady - etap budowy - w trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, prace robotnicze oraz modernizacyjne, budowa i przebudowa nawierzchni, prace pomocnicze; prace budowlane można podzielić na kilka podetapów: przygotowanie (demontaż zbędnych elementów infrastruktury towarzyszącej, prace ziemne itp), prace właściwe (utwardzanie kolejnych warstw drogi, budowa obiektu inżynierskiego) oraz prace wykonawcze (przebudowa i budowa obiektów towarzyszących, prace porządkowe); odpadami powstającymi podczas prac budowlanych będą m.in.: gleba i ziemia, w tym kamienie, odpady z remontów i rozbudowy dróg, odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbitek i remontów, opakowania z drewna, asfalt, zmieszane odpady komunalne; ścinki, małe gałęzie, konary, reszki po drzewach, krzewy, drobne drzewostany wykonawca przekazuje na składowisko jako odpad ulegający biodegradacji bądź na miejscu budowy zostanie przerobiony na korę drzewną; odpady powstające podczas budowy (masy ziemne, gruz, asfalt) w miarę możliwości

Strona 11 z 13

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

wykorzystywane winny być na terenie inwestycji, pozostałe przekazywane będą innym posiadaczom, uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania (zezwolenie na zbieranie, transport, odzysk lub unieszkodliwianie); opakowania po materiałach budowlanych będą wykorzystywane wielokrotnie lub przekazywane dostawcy towaru (tekstura, palety, beczki metalowe), natomiast tworzywa sztuczne przekazywane do zagospodarowania przez odbiorcę ww. odpadu; przed rozpoczęciem prac budowlanych inwestor lub wykonawcy robót zlożą informację o wytworzonych odpadach i sposobie gospodarowania nimi lub, jeśli odpady niebezpieczne będą powstawały w ilości powyżej 100 kg, wystąpią o zatwierdzenie programu gospodarki odpadami; wtyłoręce odpadów należy traktować jako wtyłoręce nie posiadające instalacji.

Odpady - etap eksploatacji - po oddaniu inwestycji do eksploatacji za utrzymanie czystości i porządku odpowiedzialny będzie zarządcająca drogą, eksploatacja inwestycji będzie prowadzić powstawanie odpadów komunalnych i innych; większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytworzenia, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych zostanie wywieziona.

Sposób magazynowania odpadów z uwzględnieniem zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego:

Zalecenia dotyczące sposobu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed ewentualnymi zanieczyszczeniami związanymi z magazynowaniem odpadów:

- materiały i odpady z fazy budowy magazynować w wydzielonych do tego miejscach i zagospodarować w sposób bezpieczny dla środowiska,
- odpady powstałe w wyniku prowadzenia prac budowlanych należy zagospodarować zgodnie z przepisami,

- należy przewidzieć miejsca do selektywnego magazynowania odpadów, w odpowiednich sposób i w miejscach do tego celu wyznaczonych,
- miejsca składowania substancji podanych na migrację wodną powinny być do czasu zakończenia budowy wyszcielone materiałami izolacyjnymi,

- zapobieganie i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione przez właściwą gospodarkę ściekami, powstającymi w wyniku przebudowania terenu inwestycji ludzi z budowy, ścieki te należy odprowadzać do szpitalnego zbiornika bezodpornego, a następnie regularnie należy wywozić przez koncesjonowanego przewoźnika do oczyszczalni ścieków.

Prace budowlane powinny być prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie (bez wycieków paliwa), które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szpitalnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się

Strona 12 z 13

Za zgodność

z oryginałem

mgr inż. Marcin Matysik

SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j.

ul. Promienista 87A/1, 60-141 Poznań tel. 61 86 19 636 fax. 61 86 10 644 www.smp.poznan.pl e-mail: biuro@smp.poznan.pl

zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.

W całym cyklu organizacji budowy, należy zwrócić uwagę na właściwy transport materiałów i odpowiednie ich magazynowanie. W przypadkach sytuacji awaryjnych na terenie budowy, jak wybuch, pożar, należy postępować ściśle zgodnie z odpowiednimi zarządzeniami i instrukcjami.

Sposoby zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego w miejscu magazynowania odpadów niebezpiecznych:

- należy przewidzieć miejsca do selektywnego magazynowania odpadów, w odpowiedni sposób i w miejscach do tego celu wyznaczonych, w tym punkty magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą mieć sztywne podłoże, zabezpieczające środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi wyciekami,

- powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięci odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznaczonych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonych, ogrodzonych, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu,

- zapewnić właściwe i zgodne z przepisami gospodarowanie wszystkimi wytworzonymi odpadami na poszczególnych etapach inwestycji poprzez minimalizację ich ilości, selektywne magazynowanie w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami oraz przekazywanie odpadów podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami,

- miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.

Przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko. Inwestycja znajduje się w granicach Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Najbliższe obszary Natura 2000 tj. Dolina Środkowej Wisły oraz Kampinoska Dolina Wisły znajdują się w odległości około 0,75 km.

Zm. W. OJTA
Dominika Kachyńska
NAJELTNIK
WYDZIAŁ OCHRONY ŚRODOWISKA
I GOSPODARSTWA KOMUNALNEJ

Strona 13 z 13

Za zgodność

z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

4.24. Postanowienie o sprostowaniu w decyzji środowiskowej

Slupno, dnia 29.06.2015r.

Postanowienie

Na podstawie art. 113 § 1 i § 3 oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 267 z późn. zm.),

postanawiam

sprostować z urzędu oczywistą omyłkę w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach *Wójta Gminy w Slupnie z dnia 22.06.2015r. nr WOŚ.6220.8.2015, w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr BG.6220.9.2014 z dnia 24.09.2014r. dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej – Liszyno oraz dróg osiedlowych – ul. Bociania, Żurawia i Orta, w następujący sposób:*

1. załącznik do ww. decyzji tj. charakterystykę przedsięwzięcia zastępuje się załącznikiem do niniejszego postanowienia,

2. pozostała treść decyzji pozostaje bez zmian.

Uzasadnienie

W związku z wystąpieniem oczywistej omyłki w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach *Wójta Gminy w Slupnie z dnia 22.06.2015r. nr WOŚ.6220.8.2015, w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr BG.6220.9.2014 z dnia 24.09.2014r. dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej – Liszyno oraz dróg osiedlowych – ul. Bociania, Żurawia i Orta* postanowiono sprostować ww. oczywistą omyłkę. Oczywista omyłka dotyczy błędnych zapisów dotyczących charakterystyki przedsięwzięcia.

Wobec powyższego należało orzec jak w sentencji.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie przysługuje sronom zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Plocku za pośrednictwem Wójta Gminy w Slupnie w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Olizymła:

1. SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. J.
ul. Promienista 87A/1, 60 – 141 Poznań,
art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

3. awa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie

ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa,

2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny

w Plocku, ul. Kocęjała 20, 09-402 Plock.

Sporządził: M. Kolasinski (024) 267-95-75



Z up. Wójta
Kamila Kubiś
Zastępca Wójta

Strona 1 z 9

Za zgodność

z oryginałem

mgr inż. Marcin Matysik

WÓJT GMINY W SŁUPNIE
pow. plocki
wój. mazowieckie

Załącznik do decyzji Wójta Gminy w Słupnie
nr WOŚ.6220.8.2015 z dnia 22.06.2015r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej na odcinku Słupno – Liszno oraz dróg osiedlowych – ul. Bociania, Żurawia i Orla. W ramach tego opracowania projektuje się drogi o nawierzchni bitumicznej oraz z kostki betonowej, zjazdy indywidualne i publiczne, chodnik i ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni rozbiórnej z betonowej kostki brukowej oraz z betonu asfaltowego, a także zatoki postojowe oraz zatoki autobusowe. Projektowana przebudowa dróg polepszy warunki komunikacyjne oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na tym odcinku. Odwodnienie odbywać będzie się za pomocą projektowanych rowów przydrożnych oraz za pomocą kanalizacji deszczowej i przykanalików do miejsc zrzutu. W ciągu drogi znajdują się dwa obiekty inżynierskie (most na rz. Słupiance oraz przepust pod ul. Pocztową w obrębie skrzyżowania z drogą krajową nr 62). Oba obiekty zostaną przebudowane. Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach przeznaczonych pod cele komunikacyjne. Lokalnie może wykraczać na działki prywatne. Zlokalizowana została we wsi Słupno, Liszno i Wykowo gm. Słupno, powiat plocki, wój. mazowieckie.

Długość analizowanej inwestycji wynosi w sumie około 3, 62 km. Przedmiotowa inwestycja swoim zakresem obejmuje odcinek ulicy Pocztowej na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 62 do skrzyżowania we wsi Liszno oraz przebudowę ulicy Żurawiej, Bocianie i Orle]. Opracowanie rozpoczyna się i kończy włączeniem oraz dowiązaniem do istniejącej jezdni oraz do projektu skrzyżowania we wsi Liszno. Na odcinku drogi (ulica Pocztowa) znajduje się istniejąca droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 4,0m do 6,0m. Na ulicach osiedlowych, drogi posiadają nawierzchnię gruntową o szerokości 3,0m. W ciągu drogi zlokalizowany został obiekt inżynierski (most na rz. Słupiance), przepust w obrębie skrzyżowania z DK62, zatoka postojowa, chodnik, a także zjazdy publiczne oraz indywidualne. Na omawianym odcinku zlokalizowane są również skrzyżowania z drogami gminnymi oraz z drogą krajową. W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się zabudowania jednorodzinne, zakłady przemysłowe, a także pola uprawne oraz lasy. Ponadto w liniach rozgraniczających zlokalizowane są następujące urządzenia towarzyszące: sieć elektroenergetyczna, sieć telekomunikacyjna, sieć wodociągowa oraz sieć gazowa. Planowane do przebudowy ulice w większości przebiegają na całej długości po już istniejących elementach infrastruktury drogowej. W pobliżu inwestycji występują pojedyncze zakrzewienia i zadrzewienia. Wzdłuż planowanej inwestycji dominują przeważnie antropogeniczne zbiorowiska roślinne nawiązujące do zespołów ziółoroślowych oraz łąk świeżych.

Strona 2 z 9

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

Rodzaj technologii:

- ulica Pocztowa, Bociana, Żurawia i Orla – nawierzchnia z kostki betonowej lub betonu asfaltowego,
- zatoki autobusowe i postojowe – nawierzchnia z betonu cementowego, z kostki betonowej lub kostki kamiennej,
- chodniki – nawierzchnia z kostki betonowej lub betonu asfaltowego,
- ciągi pieszo-rowerowe – nawierzchnia z kostki betonowej lub betonu asfaltowego,
- zjazdy – nawierzchnia z kostki betonowej lub betonu asfaltowego.

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Szacunkowe wielkości wykorzystanych materiałów, surowców i energii na etapie realizacji:

- woda około 180 m³,
- piasek około 5000 m³,
- beton około 600 m³,
- kruszywa łamane ok. 2000 m³,
- warstwy bitumiczne ok. 2000 m³,

oraz energii elektrycznej (kW/MW) - 20 kW

Faza realizacji - realizacja inwestycji będzie wymagać wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów; woda, inne surowce i materiały oraz paliwa wykorzystywane będą jedynie w okresie realizacji opisywanego przedsięwzięcia w niezbędnych ilościach na potrzeby firmy prowadzącej budowę; prowadzenie prac będzie wiązało się z zużyciem urządzeń wykorzystujących sprężone powietrze bądź prąd elektryczny, do których wytworzenia zostaną napędzane także olejem napędowym; olej napędowy będzie również wykorzystywany do maszyn budowlanych wykorzystywanych podczas prac budowlanych; przeciętne zużycie oleju napędowego napędzająca jedną maszynę budowlaną wynosi około 40 dm³ na godzinę pracy; określenie całkowitej ilości oleju napędowego wykorzystywanego do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na obecnym etapie nie jest możliwe; wielkość i rodzaj wykorzystanego sprzętu zależne jest od sposobu organizacji pracy wykonawcy.

Faza eksploatacji - na etapie eksploatacji nie będzie występowała potrzeba wykorzystania surowców, wody, paliw oraz materiałów; wykorzystane w ramach tych prac surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac; obecnie nie ma możliwości określenia rozmiaru tych prac, jak również koniecznych do nich surowców i energii; eksploatacja drogi w okresie zimowym będzie wymagała użycia środków do zwalczania śniegu (sól drogową, piasek).

Rozwiązania chroniące środowisko – etap realizacji:

Ochrona powierzchni ziemi wiąże się głównie z etapem realizacji inwestycji i wykonywanymi pracami budowlanymi. W związku z tym, iż przedsięwzięcie polega na

Strona 3 z 9

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

przebudowie istniejącego układu drogowego jest to teren, który jest już przekształcony przez działania ludzkie. Pomimo tego wszelkie prace dotyczące zwalaszczą środowiska glebowego prowadzone będą z niezwykłą starannością. Dotyczy to ograniczenia frontu robót oraz pracy sprzętu budowlanego, którego poruszanie się zostanie ograniczone do terenu budowy oraz wyznaczonych tras poza nim, co ma ograniczyć do minimum niszczenie roślinności występującej po obu stronach projektowanego pasa drogowego i wzmagania erozji gleb. Odpady powstające przy przebudowie inwestycji będą na bieżąco wywożone z placu budowy, aby wykluczyć konieczność ich magazynowania w pobliżu drogi. Ograniczony zostanie kontakt gleby z substancjami szkodliwymi jak np. smary, oleje czy masy bitumiczne. Stan techniczny pojazdów kontrolowany będzie na bieżąco, co ma na celu ograniczenie możliwości wystąpienia awarii i wycieków. W sytuacji, gdy dojdzie do wycieku substancji szkodliwych, zanieczyszczona gleba zostanie zebrała i usunięta a wyciek zlikwidowany tak aby nie dopuścić do dalszego skażenia gleby.

Na podstawie wizji terenu oraz zebrań materiałów, stwierdza się, iż na terenie planowanego przedsięwzięcia nie występują gatunki prawnie chronione. Prace budowlane polegać będą głównie na przebudowie nawierzchni jezdni, budowie ciągów pieszo-rowerowych, chodników itp., budowie oświetlenia drogowego, kanalizacji deszczowej, przebudowie istniejącej sieci uzbrojenia terenu oraz rozbiórce i budowie nowego mostu. Ponadto dojdzie do odwiarzenia rowów drogowych. Podczas wykonywania robót drzewne pojedyncze drzewa będą narazone m.in. na mechaniczne uszkodzenia. Prace ziemne powodują najpoważniejsze uszkodzenia systemów korzeniowych. Podczas wykonywania robót budowlanych należy zastosować określone zasady zabezpieczające drzewa zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Na etapie realizacji projektowanej przebudowy poważnym zagroženiem dla wód powierzchniowych, a w konsekwencji wód podziemnych stanowią materiały pędne, inne toksyczne środki płynne stosowane do maszyn roboczych i pojazdów oraz masy bitumiczne. Niewskazane jest wyznaczenie bazy materiałowej w pobliżu miejsc skrzyżowań z ciekami powierzchniowymi. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podanych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyszcielone materiałami izolacyjnymi. To samo dotyczy terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych na bazie. Baza zorganizowana na potrzeby budowy ulicy musi być wyposazona w sprawne urządzenia gospodarki wodno – ściekowej).

Na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów oraz maszyn budowlanych, uczesinających w pracach ziemnych i transportowych, oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach drogi, uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwać się będą w miarę postępowania prac budowlanych.

Na etapie budowy prace w obrębie zabudowy będą stanowiły pewną uciążliwość akustyczną dla ludzi przebywających w najbliższym sąsiedztwie. Budowa nie będzie źródłem hałasu wpływającego w znacznym stopniu na degradację klimatu akustycznego. W wyniku

Strona 4 z 9

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

przeprowadzenia przebudowy drogi można się będzie spodziewać zmniejszenia hałasu poprzez równość nawierzchni, poprawę płynności ruchu, ograniczenie hamowania i startu pojazdów i poprawę bezpieczeństwa ruchu. Jest to szczególnie istotne, gdyż w miarę upływu lat zwiększać się będzie ruch pojazdów na drogach, a tym samym zwiększać się będzie hałas związany z tym ruchem.

Rozwiązania chroniące środowisko – etap eksploatacji:

Na etapie eksploatacji inwestycji ochrona powierzchni ziemi realizowana będzie poprzez zapobieganie i likwidowanie nadzwyczajnych zagrożeń środowiska. Dotyczyć to będzie przede wszystkim likwidowania wycieków substancji z pojazdów.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się rozwiązań chroniących środowisko w kwestii fauny i flory.

W związku z przebudową ulicy zwiększy się powierzchnia terenów utwardzanych, z których odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe. Po dokonaniu analizy szkodliwości nie stwierdzono przekroczeń szkodliwych substancji. Ścieki opadowe i roztopowe będą spełniać wymagania określone w przepisach szczegółowych, nie nastąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych.

Ze względu na brak występowania obszarów stężeń ponadnormalnych przy docelowej prognozie, wykraczających poza linie rozgraniczające pasa drogowego, nie ma konieczności stosowania środków chroniących środowisko. Z uwagi na niskie stężenia zanieczyszczeń generowane w wyniku realizacji inwestycji ocenia się, że nie będzie ona miała żadnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego w rejonie planowanej inwestycji.

W związku z brakiem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu nie przewiduje się stosowania działań ochronnych dla przedmiotowych odcińków dróg.

Podzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Powietrze atmosferyczne - etap budowy - na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów oraz maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych, oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia; biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach drogi, uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwać się będą w miarę postępowania prac budowlanych; szerokość stref wpływu emisji zanieczyszczeń od maszyn budowlanych, ze względu na ich małą liczbę w stosunku do zakładowego natężenia ruchu komunikacyjnego, będzie mała w stosunku do uciążliwości ruchu samochodowego; podobnie mały zasięg będzie miała emisja pyłu powstającego w wyniku prowadzonych prac ziemnych; źródłem emisji w tym wypadku będą prace ziemne związane generalnie z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod przyszłą nawierzchnię; z uwagi jednak na fakt, że mamy do czynienia z materiałami, które powodują emisję pyłów o dużych frakcjach, odległości ich unoszenia będą niewielkie, bo prędkości ich opadania są duże; w celu

Strona 5 z 9

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j.

ul. Promienista 87A/1, 60-141 Poznań tel. 61 86 19 636 fax. 61 86 10 644 www.smp.poznan.pl e-mail: biuro@smp.poznan.pl

zmniejszenia oddziaływania placu budowy na powietrze atmosferyczne należy tak opracować technologię budowy aby wyeliminować zbędną pracę maszyn budowlanych i zoptymalizować transport materiałów budowlanych; uciążliwość związana z etapem budowy są uciążliwościami okresowymi i zanikną z chwilą oddania inwestycji do eksploatacji.

Powietrze atmosferyczne - etap eksploatacji - na wielkość emisji zanieczyszczeń z zastępczego źródła emisji, jakim jest analizowany odcinek drogi, mają wpływ pojedyncze źródła emisji – poruszające się pojazdy; z uwagi na niskie stężenia zanieczyszczeń generowane w wyniku realizacji inwestycji ocenia się, że nie będzie ona miała żadnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego w rejonie ulicy planowanej do przebudowy; ze względu na brak występowania obszarów stężeń ponadnormalnych przy docelowej prognozie, wykraczających poza linie rozgraniczające pasy drogowe nie ma konieczności stosowania środków chroniących środowisko.

W związku z nieprzekraczaniem dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu nie istnieje konieczność stosowania dodatkowych rozwiązań chroniących powietrze atmosferyczne w rejonie inwestycji.

Hałas - etap realizacji – na etapie budowy, prace w obrębie zabudowy będą stanowiły pewną uciążliwość akustyczną dla ludzi przebywających w najbliższym sąsiedztwie; budowa nie będzie źródłem hałasu wpływającego w znacznym stopniu na degradację klimatu akustycznego; w wyniku przeprowadzenia przebudowy drogi można się będzie spodziewać zmniejszenia hałasu poprzez równość nawierzchni, poprawę płynności ruchu, ograniczenie hamowania i startu pojazdów i poprawę bezpieczeństwa ruchu; jest to szczególnie istotne, gdyż w miarę upływu lat zwiększać się będzie ruch pojazdów na drogach, a tym samym zwiększać się będzie hałas związany z tym ruchem; w przypadku niepodjęcia robót inwestycji, warunki akustyczne będą się zmieniały wraz ze wzrostem natężenia ruchu pojazdów; przrost natężenia spowoduje wzrost poziomu dźwięku o ok. 1 dB; w warunkach bezinwestycyjnych warunki akustyczne będą więc pogarszały się; biorąc w/w wnioski należy zatem stwierdzić, że realizacja inwestycji będzie bardziej korzystna z punktu widzenia ochrony środowiska przed hałasem.

Hałas - etap eksploatacji - analiza zasięgu oddziaływania projektowanego układu drogowego oraz danych zbranych wskazuje na brak przekroczeń wielkości dopuszczalnych hałasu emitowanego przez projektowane odcinki dróg w środowisku zewnętrznym w porze dziennej i w porze nocnej na najbliższej granicy terenów zabudowy chronionej; mimo bliskiego usytuowania zabudowy mieszkaniowej względem przedbudowywanych dróg, emisja hałasu nie przekracza dopuszczalnych poziomów; głównymi czynnikami braku oddziaływania jest niski poziom natężenia ruchu (głównie przez znikomą udział w tym ruchu pojazdów ciężarowych) oraz niską dopuszczalną prędkość na analizowanych odcinkach; planowana inwestycja nie niesie ze sobą żadnych działań szkodzących środowisku; realizacja inwestycji nie spowoduje naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Strona 6 z 9

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

Środowisko gruntowo-wodne - na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze; ponieważ źródła tych ścieków występują okresowo, dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i płytkich wód gruntowych, należy zainstalować na placach budowy przenośne sanitarium; do wykonawcy należy obowiązek stałego opróżniania ścieków; odwodnienie będzie odbywać się poprzez projekowane sieci kanalizacji deszczowej, a w części wody spływać będą do jednostronnego rowu odparowującego oraz do wpustów wraz z przykanalikami; nie przewiduje się przekroczeń stężenia zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych dla przedmiotowego przedsięwzięcia; analizowane drogi nie stwarzają zagrożenia zanieczyszczeniem zawiesinami i węglowodorami ropopochodnymi dla wód w warunkach normalnej, bezawaryjnej eksploatacji drogi.

Odpady - etap budowy - w trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, prace rozbiórkowe oraz modernizacyjne, budowa i przebudowa nawierzchni, prace pomocnicze; prace budowlane można podzielić na kilka podetapów: przygotowanie (demontaż zbędnych elementów infrastruktury towarzyszącej, prace ziemne itp), prace właściwe (utwardzanie kolejnych warstw drogi, budowa obiektu inżynierskiego) oraz prace wykończeniowe (przebudowa i budowa obiektów towarzyszących, prace porządkowe); odpadami powstającymi podczas prac budowlanych będą m.in.: gleba i ziemia, w tym kamienie, odpady z remontów i rozbudowy drogi, odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, opakowania z drewna, asfalt, zmieszane odpady komunalne; ścinki, małe gałęzie, konary, reszki po drzewach, krzewy, drobne drzewostany wykonawca przekazuje na składowisko jako odpad ulegający biodegradacji bądź na miejscu budowy zostanie przerobiony na korę drzewną; odpady powstające podczas budowy (masy ziemne, gruz, asfalt) w miarę możliwości wykorzystywane winny być na terenie inwestycji; pozostałe przekazywane będą innym posiadaczom, uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania (zezwolenie na zbieranie, transport, odzysk lub unieszkodliwienie); opakowania po materiałach budowlanych będą wykorzystywane wielokrotnie lub przekazywane dostawcy towaru (tektura, palety, beczki metalowe), natomiast sztuczne przekazywane do zagospodarowania przez odbiorcę ww. odpad; przed rozpoczęciem prac budowlanych inwestor lub wykonawcy robią niezbędne będą powstawały w ilości powyżej 100 kg, występują o zatwierdzenie programu gospodarki odpadami; wytwórcę odpadów należy traktować jako wytwórcę nie posiadającego instalacji.

Odpady - etap eksploatacji - po oddaniu inwestycji do eksploatacji za utrzymanie czystości i porządku odpowiedzialny będzie zarządzający drogą; eksploatacja inwestycji będzie powodować powstawanie odpadów komunalnych i innych; większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytworzenia, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub

Strona 7 z 9

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

serwisowych zostanie wywieziona.

Sposób magazynowania odpadów z uwzględnieniem zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego:

Zalecenia dotyczące sposobu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed ewentualnymi zanieczyszczeniami z magazynowaniem odpadów:

- materiały i odpady z fazy budowy magazynować w wydzielonych do tego miejscach i zagospodarować w sposób bezpieczny dla środowiska,

- odpady powstałe w wyniku prowadzenia prac budowlanych należy zagospodarować zgodnie z przepisami,

- należy przewidzieć miejsca do selektywnego magazynowania odpadów, w odpowiedni sposób i w miejscach do tego celu wyznaczonych,

- miejsca składowania substancji podanych na migrację wodną powinny być do czasu zakończenia budowy wyszlusowane materiałami izolacyjnymi,

- zapobieganie i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione przez właściwą gospodarkę ściekami, powstającymi w wyniku przebiegania na terenie inwestycji ludzi z budowy, ścieki te należy odprowadzać do szpecelnego zbiornika bezodpornego, a następnie regularnie należy wywozić przez koncesjonowanego

przewoźnika do oczyszczalni ścieków.

Prace budowlane powinny być prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie (bez wycieków paliwa), które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szpecelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.

W całym cyklu organizacji budowy, należy zwrócić uwagę na właściwy transport materiałów i odpowiednie ich magazynowanie. W przypadkach sytuacji awaryjnych na terenie budowy, jak wybuch, pożar, należy postępować ściśle zgodnie z odpowiednimi zarządzeniami i instrukcjami.

Sposoby zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego w miejscu magazynowania odpadów niebezpiecznych:

- należy przewidzieć miejsca do selektywnego magazynowania odpadów, w odpowiedni sposób i w miejscach do tego celu wyznaczonych, w tym punkty magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą mieć szpecelne podłoże, zabezpieczające środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi wyciekami,

- powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięci odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szpecelnych i oznaczonych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, lokalizowanych w wyznaczonych, ogrodzonych, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu,

- zapewnić właściwe i zgodne z przepisami gospodarowanie wszystkimi wytworzonymi odpadami na poszczególnych etapach inwestycji poprzez minimalizację ich ilości, selektywne

Strona 8 z 9

Za zgodność
z oryginałem
mgr inż. Marcin Matysik

magazynowanie w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko
gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami oraz przekazywanie odpadów
podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania
odpadami,
- miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed
wstąpieniem osób nieupoważnionych i zwierząt.

Przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.
Inwestycja znajduje się w granicach Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego
Krajobrazu. Najbliższe obszary Natura 2000 tj. Dolina Środkowej Wisły oraz Kampinowska
Dolina Wisły znajdują się w odległości około 0,75 km.

Z up. Wójta
Kamila Kania
Zastępca Wójta

Strona 9 z 9

Za zgodność

z oryginałem

mgr inż. Marcin Matysik

4.25. Decyzja o pozwoleniu wodnoprawnym

Starosta Płocki

SR-II.6341.1.84.2015

DECYZJA

Płock, 15 grudnia 2015 roku

Na podstawie art. 104, art. 107 § 1, 2, 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. Dz. U. z 2013 r. poz. 267 z późn. zm.), art. 9 ust. 1 pkt 19 lit. a, ust. 2 pkt 1 lit. b i pkt 2, art. 122 ust. 1 pkt 3, art. 123 ust. 2, art. 128 ust. 1 pkt 6, art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t. Dz. U. z 2015 r. poz. 469 z późn. zm.), art. 11d ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t. Dz. U. z 2013 r., poz. 687 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Słupno, reprezentowanej przez pełnomocnika Pana Marcina Matysik zam. 62-090 Mrowino, ul. Kokoszczyńska 13b na podstawie pełnomocnictwa nr 53/2015 z dn. 10.08.2015r., znak: WOD.077.50.2015 postępowania administracyjnego w sprawie wydania pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych – likwidację mostu nad rzeką Słupianką, budowę mostu nad rzeką Słupianką, budowę rowu przydrożnego wraz z przepustami, przebudowę rowu w postaci wykonania i likwidacji przepustu w rejonie skrzyżowania z drogą krajową nr 62 w ramach zadania inwestycyjnego: Przebudowa drogi gminnej w m. Liszyno – Słupno (ul. Poczłowa) wraz z przebudową mostu na rzecce Słupiance oraz drogami osiedlowymi – ul. Bociania, Zurawia, Orla, gm. Słupno

orzekam

I. Udzielić Gminie Słupno pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych:
I. Wykonanie likwidacji urządzenia wodnego: istniejącego obiektu mostowego nad rzeką Słupianką w km ciekła 5+825,75, jednoprzęsłowego o długości w świetle ok. 7,2 m, szerokości w świetle balustrad ok. 5,5 m, współrzędnych geograficznych: początek N: 52° 30' 2,054" E: 19° 49' 57,574 na następujących warunkach:

| | | |
|------|--------------------------------------|-------------------------|
| L.P. | Parametr | Objekt mostowy |
| 1. | Ustrój nośny | zespólny (stal – beton) |
| 2. | Rozpiętość teoretyczna przęsła | 8,0 m |
| 3. | Rzędna spodu konstrukcji nad ciekłem | 64,97 m n.p.m. |

Strona 1 z 10

Za zgodność

z oryginałem

mgr inż. Marcin Matysik

| | | |
|----|---------------------------------------|-------|
| 4. | Światło poziome | 6,9 m |
| 5. | Kąt skrzyżowania obiektu z przeszkodą | 75° |

1.1 W trakcie wykonywania robót, po dokonaniu rozbiórki ustroju nośnego istniejącego obiektu mostowego po obu stronach Słupianki zabite zostaną stalowe ścianki szczelne zabezpieczające koryto ciekła oraz odcinające możliwość zalania wykopu wodami rzeki.

2. Prowadzenie przez wody powierzchniowe rzeki Słupianki obiektu mostowego w km 5+824,75 jej biegu, w km ulicy Pocztovej 0+834,65, w m. Słupno, gm. Słupno powiat płocki:
 2.1. położenie geograficzne: N 52°30'2,068", E 19°49'57, 521"

2.2. podstawowe parametry techniczne i warunki wykonania urządzenia wodnego:

| | | |
|------|---|--------------------------|
| L.P. | Parametr | Objekt mostowy M-2 |
| 1. | Ustrój nośny | zespólny (beton – beton) |
| 2. | Ilość przęseł | 1 szt |
| 3. | Długość obiektu | 18,65 m |
| 4. | Rozpiętości teoretyczne przęsła | 11,5 m |
| 5. | Szerokość jezdni + szer. użytkowa ciągu pieszo – rowerowego + szer. użytkowa chodnika | (7 m+2,5 m, +1,5 m) |
| | Rzędna dna ciekła pod obiektem | 62,15 m n.p.m. |
| 6. | Rzędna spodu konstrukcji nad ciekłem | 65,10 m n.p.m. |
| 7. | Głębokość koryta ciekła | 2,2 m |
| 8. | Srednia głębokość wody w cieklu | 0,4 m |
| 9. | Światło poziome | 10,3 m |
| 10. | Posadowienie | pryzmiki betonowe |
| 12. | Kąt skrzyżowania obiektu z ciekłem | 75° |

Strona 2 z 10

Za zgodność
 z oryginałem
 mgr inż. Marcin Matysik