

OGPŚ.6220.1.2024

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 t.j.) w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80 ust. 2, art. 84 ust. 1, 1a, 2 art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 t.j.), dalej: ustawa o oś a także § 3 ust.1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 14.05.2024 r. Gminy Mały Płock

Biorąc pod uwagę:

1) Wyniki opinii:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku – znak WOOŚ.4220.182.2024.JK z dnia 24.06.2024r.
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Ostrołęce – znak BI.ZZŚ.5.4901.183.2024.JT z dnia 27.06.2024 r. /data wpływu do tut. Urzędu 01.07.2024 r./
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kolnie znak NZ.7040.37.2024 z dnia 26.06.2024 r. /data wpływu do tut. Urzędu 28.06.2024 r./

orzekam

1. o braku potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi Popki - Śmiarowo”

2. określam warunki realizacji przedsięwzięcia:

Warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:

W czasie przebudowy drogi należy przestrzegać następujących zaleceń:

- podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane
- materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód
- zachować szczególną ostrożność w czasie prac w pobliżu cieku Centa, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia wód
- zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw
- wodę na potrzeby socjalne i do celów technologicznych dostarczać beczkowozami, ewentualnie pobierać z sieci wodociągowej
- wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzić do gruntu lub rowów przydrożnych, odprowadzanie ww. wymienionych wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody w gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód
- roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych a w szczególności ograniczając ingerencję w warstwy wodonośne

- Samochody ciężarowe tankować w stacjach paliw. Maszyny robocze dostarczyć na budowę zatankowane.
- W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywać poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny.
- Wierzchnią warstwę gleby, zdjętą z pasa robót, odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac wykorzystać do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej.
- W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Ponadto dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosować sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia.
- Drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi. Ewentualne prace w obrębie systemu korzeniowego drzew należy prowadzić ręcznie.
- zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość; odpady należy gromadzić selektywnie, prowadzić ich ewidencję i przekazywać do wykorzystania lub unieszkodliwiania zgodnie z obowiązującymi przepisami; .
- wierzchnią, zebraną, warstwę urodzajnej gleby wykorzystać, w miarę możliwości, do zagospodarowania w ramach realizowanej inwestycji;
- w celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy nacieżaco usuwać je, w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot;
- należy używać wyłącznie sprawny technicznie sprzęt i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych ze sprzętu czy pojazdów;
- w trakcie wykonywania prac budowlanych zapewnić pracownikom dostęp do sanitariatów;
- zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi na etapie realizacji przedsięwzięcia - minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.

Warunki dotyczące etapu eksploatacji przedsięwzięcia:

- Zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni dróg. Ulepszenie nawierzchni dróg przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji pyłów.
- Zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni dróg. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni dróg przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu.
- Zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza – usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na przebudowywanym odcinku dróg przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

Uzasadnienie

Dnia 14.05.2024 r. do tut. Urzędu wpłynął wniosek Gminy Mały Płock o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi Popki – Śmiarowo”. Do wniosku zostały dołączone wszystkie wymagane dokumenty o których mowa w art. 74 ust. 1 ustawy ooś.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z przepisem § 3 ust. 1 pkt. 62 pn. „Przebudowa drogi Popki - Śmiarowo” Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Organem właściwym w niniejszej sprawie na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś jest Wójt Gminy Mały Płock.

Wniosek stał się podstawą do wszczęcia postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie, o czym Wójt Gminy Mały Płock obwieszczeniem nr OGPŚ.6220.1.2023 z dnia 13.06.2024 r. powiadomił strony.

Strony postępowania nie wniosły żadnych uwag.

Zgodnie z dyspozycją art. 64 ust. 1 ustawy ooś pismem nr OGPŚ.6220.1.2024 z dnia 13.06.2024 r. zwrócono się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Gospodarki Wodnej w Ostrołęce oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kolnie o wydanie opinii, co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, załączając do pism kopię wniosku o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, kartę informacyjną przedsięwzięcia.

W dalszym toku postępowania administracyjnego zwrotnie otrzymano:

1. Postanowienie wyrażające opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nr WOOŚ.4220.182.2024.JK z dnia 24.06.2024 r. wyrażając stanowisko, że dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi Popki - Śmiarowo” nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko,
2. Opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Ostrołęce nr.BI.ZZŚ.5.4901.183.2024.JT z dnia 27.06.2024 r. (wpłynęło do tut. Urzędu 01.07.2024 r.) stwierdzająca brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określająca warunki realizacji przedsięwzięcia.
3. Opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kolnie nrNZ.7040.37.2023 z dnia 26.06.2024 r. (wpłynęło do tut. Urzędu 28.06.2024 r.) wyrażająca opinię, iż nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Dokonując analizy przewidywanego zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia pod kątem szczegółowych uwarunkowań określonych w obowiązującym stanie prawnym tut. Organ stwierdza, co następuje:

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko o których mowa w § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) \

Po przeanalizowaniu wniosku inwestora wraz z załączoną kartą informacyjną przedsięwzięcia KIP, opinii właściwych organów oraz uwzględniając łącznie uwarunkowania wskazane w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, organ prowadzący postępowanie stwierdził brak przesłanek, które uzasadniałyby konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

1. Rodzaj przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej Popki – Śmiarowo.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w jedn. ewidencyjnej 200604_2 Gmina Mały Płock na działkach o nr geod.:

Obręb 0016 Popki: 159, 921, 101, 119,
Obręb 0023 Śmiarowo: 152, 160/1, 142, 160/2.

Podstawowe dane projektowe:

- klasa drogi: L,
- kategoria ruchu: KR1,
- długość: około 1,3 km,
- szerokość jezdni: 4,0 i 5,0 m,
- szerokość poboczy: 0,5 m.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- wykonanie zjazdów na działki sąsiednie z mieszanki niezwiązanej – kruszywa łamanego,
- wykonanie poboczy z mieszanki niezwiązanej – kruszywa łamanego,
- przeprofilowanie i oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych,
- wykonanie remontu przepustów pod drogą,
- wykonanie oznakowania pionowego.

2. Cel i przedmiot przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi Popki – Śmiarowo, której celem jest poprawa warunków oraz stworzenie bezpiecznego dla użytkowników ciągu komunikacyjnego.

3. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Emisja odpadów z grupy 17 – tj. odpadów z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, a w tym:

- 17 05 04 – gleba i ziemia – o ile w toku przebudowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej budowy drogi w miejscu przebywania ekip roboczych.

Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje. Emisja odpadów wystąpi tylko w fazie budowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas budowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tj. Dz. U. z 2019 r., poz. 701) – zostać zgłoszony właściwemu Organowi.

Emisja hałasu związana z pracą maszyn drogowych jak koparki, równiarki, układarki, walce itp.

Obecnie i docelowo tereny przylegające do drogi są obciążone w sposób stały hałasem, generowanym przez pojazdy korzystające z dróg. Dlatego prowadzenie na drodze prac budowlanych, co ograniczy, zwolni i utrudni ruch pojazdów, na pewno nie przyniesie wzrostu emisji hałasu w miejscu prowadzenia

prac – a zasadniczo, w dłuższym, normatywnym okresie czasu jakimi są 16 godzin dnia i 8 godzin nocy hałas wokół drogi, w miejscu prowadzenia robót – spadnie.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie pasa drogi będzie niebywale mała. Praca kilku maszyn napędzanych silnikami Diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Można oszacować, że emisja podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych wynosi na dobę, z 1 km: - tlenków azotu – kilka kg/dobę,

- niespalonych węglowodorów – poniżej 1 kg/dobę,
- benzen – poniżej 1 kg/dobę.

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby budowy dróg, w czasie 8 godzin na dobę może być oszacowana na:

- tlenki azotu – około 1 kg na 8 godzin pracy,
- niespalone w silniku węglowodory – około 0,1 kg na 8 godzin pracy,
- benzen z niespalonego paliwa – około kilkanaście gramów na dobę.

Oznacza to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę, których ilość oszacowano na 6 szt. stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza ze strumienia pojazdów.

Emisja ze strumienia pojazdów dodatkowo się zmniejszy z uwagi, na częściowe i czasowe ograniczenie ruchu w obrębie budowanej drogi. Ponadto, ciągły postęp w technice silników, w tym silników diesla, w które wyposażone są pojazdy ciężkie, wprowadzanie nowych regulaminów dla pojazdów – owocują stałym i konsekwentnym, zauważalnym przez „sąsiadów” dróg - spadkiem emisji z silników do powietrza.

Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni asfaltowej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie dróg żadne nadmierne skażenia powietrza.

4. Odpady

Odpady stałe. W trakcie budowy drogi mogą powstawać odpady pochodzące z częściowych rozbiórek istniejących nawierzchni dróg. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją odpady z remontów i przebudów dróg (17 01 81) nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych.

Nie przewiduje się powstania odpadów z grupy 17 03 03 „Smoła i produkty smołowe”, które są zaliczane do niebezpiecznych (istniejąca nawierzchnia drogi nie zawiera warstw smołowych). Powstałe odpady pochodzące z rozbiórek będą podlegały segregacji pod względem możliwości wykorzystania jako materiałów z odzysku. Odpady nie nadające się do ponownego wykorzystania będą unieszkodliwiane.

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

Emisja zanieczyszczeń do powietrza związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie pasa drogi będzie niebywale mała. Praca kilku maszyn napędzanych silnikami Diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Można oszacować, że emisja podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych wynosi na dobę, z 1 km:

- tlenków azotu – kilka kg/dobę,
- niespalonych węglowodorów – poniżej 1 kg/dobę,
- benzen – poniżej 1 kg/dobę.

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby budowy dróg, w czasie 8 godzin na dobę może być oszacowana na:

- tlenki azotu – około 1 kg na 8 godzin pracy,
- niespalone w silniku węglowodory – około 0,1 kg na 8 godzin pracy,
- benzen z niespalonego paliwa – około kilkanaście gramów na dobę.

Emisja zanieczyszczeń do gleby. Nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do gleby ani emisji ścieków.

Wody opadowe. Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo z drogi do zlokalizowanych wzdłuż drogi rowów odwadniających.

Wody podziemne. Zasięg i rodzaj przedsięwzięcia nie zmienia zagospodarowania terenu, jedynie w logiczny sposób je uzupełnia o elementy nie mające negatywnego wpływu na wody podziemne. Kod JCW: PLGW2000SW.

Wody powierzchniowe. Zasięg i rodzaj przedsięwzięcia nie zmienia zagospodarowania terenu, jedynie w logiczny sposób je uzupełnia o elementy nie mające negatywnego wpływu na wody powierzchniowe. Kod JCW: PLRW 200017263929, Obszar Dorzecza Wisły PL2000SW, Region wodny: Środkowej Wisły o powierzchni 101053,92 km².

6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Dla przedsięwzięcia polegającego na:

Przebudowie drogi gminnej Popki – Śmiarowo, możliwe jest rozważenie następujących wariantów przedsięwzięcia:

„Wariant nieinwestycyjny”

Wariant bezinwestycyjny polegać będzie na remoncie istniejącej nawierzchni jezdni drogi. Zakres robót jaki można wykonać, obejmowałby remont istniejącej nawierzchni gruntowej, w technologii uzupełniania ubytków mieszanką żwirową. Wykonywanie tego rodzaju robót nie zwiększy szerokości jezdni, nie poprawi profilu poprzecznego i podłużnego, nie wzmocni konstrukcji jezdni drogi, jak też nie wpłynie na poprawę odwodnienia jezdni. Bez wykonania robót budowlanych z zakresu przebudowy dróg nie jest możliwe wyposażenie drogi w równe i bez ubytków jezdnie oraz nie będzie możliwości usprawnienia warunków ruchu. Wykonanie remontów częściowych będzie kosztem niewspółmiernie dużym w odniesieniu do krótkotrwałych efektów. Zarówno społeczność lokalna jak i społeczność korzystająca z istniejącego ciągu komunikacyjnego w dalszym ciągu będzie miała drogę nie spełniającą ich oczekiwań i o nieodpowiednich parametrach technicznych. Użytkownicy, korzystając z tej drogi, w dalszym ciągu ponosić będą znaczne koszty związane z naprawą uszkodzonych pojazdów samochodowych wskutek stanu technicznego nawierzchni jezdni.

„Wariant inwestycyjny”

1. Przebiegi alternatywne

W przypadku analizowanych odcinków trudno jest mówić o przebiegach alternatywnych. Droga przebiega od wielu lat w tym samym miejscu i posiada ustalony pas drogowy. Wystarczające wydaje się więc dostosowanie drogi (szerokości jezdni, parametrów łuków poziomych i pionowych) do obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne. Zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę drogi po nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (długotrwałe wywłaszczenia, duże koszty wykupu gruntów, wydłużenie ciągu drogi), przyrodnicze (zmiany w środowisku przyrodniczym i sposobie użytkowania terenów), gospodarcze (wyłączenia gruntów z gospodarki rolnej i leśnej) a także społeczne przemawiają za tym, by omawiane ciągi komunikacyjne zachowały istniejący zasadniczy przebieg w ustalonym pasie drogowym, ponieważ łączą się z innymi ciągami dróg.

2. Ukształtowanie trasy w planie

W omawianym terenie niemożliwe są rozwiązania projektowe polegające na zmianach ukształtowania drogi w planie. Pas drogowy posiada szerokość ok. 5 –10 m. Powyższe uniemożliwia więc zasadniczą zmianę trasy w planie. Wariantowość rozwiązań projektowych ograniczono do wyboru trasy przebiegającej w miejscu istniejącym oraz w granicach istniejącego pasa drogowego, w celu maksymalnego wykorzystania terenu do przebudowy jezdni.

3. Warianty niwelety

Wybrano wariant minimalizujący koszty przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego odwodnienia pasa drogowego. Przebudowa zasadniczo nie wymaga zmian niwelety.

4. Szerokość jezdni

Ze względu na szerokość pasa drogowego i istniejącego korpusu drogowego zastosowano przewidywaną rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2022 r., szerokość jezdni równą 4,0 m i 5,0 m. Znaczne zwiększenie szerokości jezdni ponosiłoby za sobą duże koszty związane z poszerzaniem korpusu drogowego oraz konieczność wycinki większej ilości drzew. Biorąc pod uwagę koszty budowy przyjmowanie większej szerokości jezdni przy prognozowanych natężeniach ruchu nie ma uzasadnienia ekonomicznego, a związana z tym ewentualna konieczność wycinki bardzo dużej ilości drzew nie ma uzasadnienia przyrodniczego.

5. Konstrukcja jezdni

Biorąc pod uwagę klasę drogi, oczekiwane natężenia ruchu oraz efektywność kosztową przyjęto, że najbardziej optymalnym wariantem przebudowy drogi, będzie wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego oraz mieszanki niezwiązanej (KŁSM). Wybranie innego rozwiązania materiałowego do budowy drogi i zagospodarowania pasa drogowego (np. nawierzchnie powierzchniowo utrwalane, nawierzchnia z betonu cementowego), nie spełniłoby oczekiwań co do funkcji i sposobu użytkowania ciągu komunikacyjnego oraz wpłynęłoby niekorzystnie na koszty związane z eksploatacją przedmiotowej inwestycji.

Przeprowadzona analiza wariantów dowodzi, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie „Wariant inwestycyjny”. Przyjęte rozwiązania techniczno – technologiczne przyniosą największe korzyści przyrodnicze, społeczne i mają uzasadnienie ekonomiczne z tytułu niższego kosztu przebudowy drogi.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Przedmiotowa inwestycja położona jest w województwie podlaskim. Zanieczyszczenia mogą pochodzić z następujących źródeł: spływy wód opadowych i roztopowych z terenu budowy, wypłukiwanie zanieczyszczeń z materiałów wykorzystywanych do budowy dróg, nieodpowiednie składowanie materiałów budowlanych, niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz brak zaplecza sanitarnego lub jego zła organizacja, zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi z maszyn budowlanych (tankowanie na terenie budowy, zły stan techniczny lub w przypadku awarii).

W celu zapobiegania zagrożeniom zanieczyszczeniami przewidziano następujące rozwiązania:

Zaplecze techniczne i sanitarne zlokalizowane zostanie poza strefą przybrzeżną jezior. Ze względu na niewielki charakter inwestycji materiały dowożone będą bezpośrednio na budowę bez etapu magazynowania w pobliżu terenu robót. Do wykorzystania na terenie budowy zostaną dopuszczone tylko sprawne maszyny i urządzenia. Tankowanie i uzupełnianie płynów eksploatacyjnych będzie się odbywało poza terenem prowadzonych prac na zapleczu technicznym.

Cele środowiskowe dla JCWP (RW200017263929) określono jako: dla stanu/potencjału ekologicznego - dobry stan ekologiczny, dla stanu chemicznego - dobry stan chemiczny. Rodzaj użytkowania JCWP określono jako działalność rolnicza. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych określono jako niezagrożone.

Cele środowiskowe dla JCWP (PLGW2000SW) określono jako: dla stanu chemicznego – dobry stan chemiczny, dla stanu ilościowego – dobry stan ilościowy. Przeważający rodzaj użytkowania JCWP określono jako rolniczy. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych została opisana jako niezagrożona. (źródło RZGW: Jednolite części wód - aktualizacja planów gospodarowania wodami, 2016-2021).

Głównym źródłem zanieczyszczeń po zrealizowaniu inwestycji będzie spływ powierzchniowy z drogi (pył, materiały eksploatacyjne, środki utrzymania drogi: zimą). Oddziaływanie tego typu zanieczyszczeń będzie takie samo jak dotychczas. Po podwyższeniu parametrów drogi może zmienić się nieznacznie natężenie ruchu (droga jest lokalna), natomiast ze względu na lepszą nawierzchnię i odtworzenie rowów przydrożnych przewiduje się zmniejszenie ilości i spływu zanieczyszczeń bezpośrednio do środowiska.

W ramach przebudowy drogi przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań przyczyniających się do ochrony środowiska: Działaniami ograniczającymi negatywne oddziaływanie inwestycji na występujące gatunki roślin, grzybów i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych jest ograniczenie zajęcia terenu pod prace tylko do niezbędnego minimum. W miejscach gdzie potrzebna będzie większa przestrzeń dla prowadzenia prac muszą one zamknąć się w projektowanym pasie drogowym. Bazy sprzętu i materiałów będą organizowane poza terenem budowy na terenach już zagospodarowanych, z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza.

W trakcie budowy ciągu komunikacyjnego:

- Zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe nie będą zlokalizowane na terenie budowy ani w bezpośredniej bliskości.
- Na terenie budowy może być zlokalizowany kontener Kierownika Budowy, kontener socjalny pracowników oraz przewoźna toaleta i zlokalizowane będą na terenie działki, będącej własnością Inwestora. Nieczystości z zaplecza budowy będą w zamkniętych zbiornikach, usuniętych z placu budowy po jej zakończeniu. Utylizację przeprowadzi uprawniona jednostka zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Samochody ciężarowe będą tankowane w stacjach paliw. Maszyny robocze zostaną dostarczone na budowę zatankowane.
- W trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów. Materiały rozbiórkowe oraz inne nieprzydatne do wbudowania wywiezione będą poza obszar budowy.
- W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny.

- Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych.
- Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej.
- W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Ponadto dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosowane będą sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia.
- W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie jedynie na stacjach paliw.
- Drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i deskami. Ewentualne prace w obrębie systemu korzeniowego drzew należy prowadzić ręcznie.

W trakcie eksploatacji przebudowanej drogi przewiduje się:

- Zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni dróg. Ulepszenie nawierzchni dróg przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji zapylenia.
- Zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni dróg. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni dróg przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu.
- Zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza – usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na przebudowywanym odcinku dróg przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy o oś, decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan został uchwalony. Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi Popki - Śmiarowo

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę ww. uwarunkowania wynikające na z treści art. 63 ustawy o oś uwzględniając przy tym opinię: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Ostrołęce oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kolnie odnośnie oddziaływania przedsięwzięcia, po rozpatrzeniu wszystkich okoliczności faktycznych i prawnych orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży, za pośrednictwem Wójta Gminy Mały Płock w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a Kpa w trakcie biegu terminu wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który ją wydał.

Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Mały Płock oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna.

Załącznik nr 1 :

Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Gmina Mały Płock, ul. Jana Kochanowskiego 15,18-516 Mały Płock
2. Strony postępowania przez obwieszczenie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Ostrołęce,
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kolnie

Sprawę prowadzi:

Insp. Wioletta Dardzińska

Tel.507 896 491

e-mail: wdardzinska@malyplock.pl

Załącznik nr 1 do decyzji OGPŚ.6220.1.2024 z dnia 07.08.2024 roku

Planowane przedsięwzięcie polega na: **Przebudowie drogi gminnej Popki – Śmiarowo.**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w jedn. ewidencyjnej 200604_2 Gmina Mały Płock na działkach o nr geod.:

Obręb 0016 Popki: 159, 921, 101, 119,

Obręb 0023 Śmiarowo: 152, 160/1, 142, 160/2.

Podstawowe dane projektowe:

- klasa drogi: L,
- kategoria ruchu: KR1,
- długość: około 1,3 km,
- szerokość jezdni: 4,0 i 5,0 m,
- szerokość poboczy: 0,5 m.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- wykonanie zjazdów na działki sąsiednie z mieszanki niezwiązanej – kruszywa łamanego,
- wykonanie poboczy z mieszanki niezwiązanej – kruszywa łamanego,
- przeprofilowanie i oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych,
- wykonanie remontu przepustów pod drogą,
- wykonanie oznakowania pionowego.

Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem. Nie planuje się budowy dróg dojazdowych i technicznych. Materiały będą transportowane po istniejącej drodze w trakcie realizacji inwestycji.

W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada nawierzchnię drogi gruntową o szer. ok. 3,5 m. Pobocza gruntowe. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu stanowią znaki pionowe. Zjazdy o nawierzchni nieutwardzonej. Odwodnienie powierzchniowe na teren przyległy do korpusu drogi oraz do istniejących rowów przydrożnych.

W trakcie realizacji inwestycji nie planuje się montażu krawężników betonowych na granicy jezdni i gruntowego pobocza. Nie przewiduje się ingerencji w systemy korzeniowe korytowaniem pod pobocza. Roboty będą polegać na zdjęciu warstwy humusu na odkład, który następnie zostanie wbudowany w skarpy. Przewiduje się pobocza z kruszywa łamanego o grubości warstwy 20 cm.

Planowane są jedynie remont przepustów pod drogą, polegający na wymianie istniejących rur betonowych na nowe rury PEHD o tej samej średnicy i tych samych rzędnych posadowienia wlotu i wylotu przepustów oraz odtworzenie rowów przydrożnych. Rowy będą profilowane tak aby nie naruszać korzeni drzew przeznaczonych do pozostawienia. W dokumentacji projektowej zostanie zapisana konieczność ostrożnego prowadzenia prac ziemnych w obrębie strefy korzeniowej, minimalizując uszkodzenia korzeni drzew.

Podczas przebudowy nie powstaną nowe przepusty lub przejścia dla zwierząt, na drodze przewidywany jest mały ruch pojazdów.

Planuje się przebudowę drogi poprzez wykonanie:

- 1) Wykonanie korytowania pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni

- 2) Nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego o szer. drogi 4,0 m i 5,0 m wraz z poboczami z kruszywa naturalnego o szer. 0,5 m
- 3) Zjazdów na działki sąsiednie z mieszanki niezwiązanej – kruszywa łamanego
- 4) Remontu przepustów w ciągu drogi
- 5) Oznakowania pionowego.

W ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew, a jedynie oczyszczenie pasa drogowego z zakrzaczeń i drzew o śred. do 15 cm.