

Bodzanów, dnia 17.03.2021 r.

ROŚ.6220.3.2020/2021

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, 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 (t.j. Dz. z 2020 r. poz. 283 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w zw. z § 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) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa dla przedsięwzięcia inwestycyjnego pn.: „Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock - Wyszogród” (dalej: „planowane przedsięwzięcie”), Wójt Gminy Bodzanów

- I. Stwierdza brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko;**
- II. Określa istotne warunki dotyczące korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**
 - 1) przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową; analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji

zezwalającej

na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody;

- 2) w trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą;
- 3) zaplecze budowy (park maszynowy, bazy i miejsca składowania odpadów/materiałów) zorganizować na terenie utwardzonym; zakazuje się składowania materiałów budowlanych pod koronami drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji;
- 4) bezpośrednio przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt zwłaszcza płazów, ze szczególnym uwzględnieniem prac związanych z niwelacją jakichkolwiek zagłębień wypełnionych wodą, w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji;
- 5) w celu uniknięcia przypadkowego zabijania zwierząt, w szczególności płazów, wykorzystujących okresowe zalewiska jako siedliska lęgowe, roboty ziemne prowadzić w sposób zapobiegający powstawaniu takich zastoisk i zalewisk;
- 6) podczas prowadzenia prac zabezpieczyć wykopy w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt;
- 7) stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
- 8) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
- 9) zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu
i wód, zaplecze budowy wyposażać w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania;
- 10) teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;

- 11) odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
- 12) wodę na potrzeby socjalne dostarczać w pojemnikach (butelkach) z zewnątrz, na potrzeby robót drogowych wodę dostarczać z zewnątrz lub pobierać z istniejącej sieci wodociągowej.
- 13) wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu. Odprowadzanie ww. wód prowadzić w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu wód znajdujących się na gruncie;
- 14) wody opadowe i roztopowe z korpusu drogi oraz terenu przyległego odprowadzać poprzez zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych jezdni i poboczydo ewentualnych rowów przydrożnych. Odprowadzanie ww. wód do rowów przydrożnych prowadzić w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu wód znajdujących się na gruncie;
- 15) ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, np. przewożnych toalet TOY-TOY, zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) poprzez uprawnione podmioty;
- 16) prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych,
a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, ograniczyć ich czas do niezbędnego minimum;
- 17) roboty ziemne prowadzić w sposób nienaruszający stosunków gruntowo-wodnych;
- 18) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia;
- 19) roboty budowlane należy prowadzić w sposób niepowodujący zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego (w przypadku stwierdzenia

zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi należy go wymienić);

20) należy zastosować odpowiednie środki techniczne, aby zapewnić komfort akustyczny w środowisku uzyskując dopuszczalne poziomy hałasu na terenach zabudowy chronionej akustycznie;

21) prace budowlane winny być prowadzone wyłącznie w porze dziennej, a zaplecze budowy należy zlokalizować w jak największej odległości od zabudowy chronionej akustycznie oraz zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych.

III. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

W dniu 10 sierpnia 2020 r. do Urzędu Gminy w Bodzanowie wpłynął wniosek Inwestora, którym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia określonego jako: „Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock-Wyszogród”, zlokalizowanej w województwie mazowieckim, w powiecie płockim, w gminie miejskiej m. Płock, w gminach wiejskich: Słupno, Bodzanów, Mała Wieś oraz w gminie miejsko-wiejskiej Wyszogród. Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie ww. drogi krajowej na długości ok. 30,1 km.

Rozbudowa przedmiotowej drogi spowoduje: zwiększenie bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego zarówno kierujących pojazdami, pieszych oraz rowerzystów poprzez: przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań, budowę zatok autobusowych, ścieżek rowerowych, chodników. Ponadto planowane przedsięwzięcie

ma wyeliminować zagrożenia dla użytkowników tej drogi, jakie stwarza zły stan nawierzchni, jak również poprawę warunków odwodnienia.

Do wniosku załączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia, zawierającą informacje o planowanym przedsięwzięciu (4 egzemplarze) wraz z jej zapisem w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych (CD);

- wypisy z ewidencji gruntów, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcia oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych;
- komplet pełnomocnictw do reprezentowania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji stwierdzono, że planowana inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych 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). Przedsięwzięcie polegać bowiem będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock-Wyszogród, zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, w powiecie płockim. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi ok. 30,1 km. Przebieg drogi na analizowanym odcinku w podziale na poszczególne gminy przedstawia się następująco: Płock (ok. 0,3 km), Słupno (ok.5,7 km), Bodzanów (ok.11,8 km), Mała Wieś (ok.6,6 km) i Wyszogród (ok.6,1 km).

Zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy ooś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie. Z uwagi na fakt, iż najdłuższy odcinek drogi położony jest na terenie Gminy Bodzanów, organem administracji publicznej kompetentnym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn. „Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock – Wyszogród” jest Wójt Gminy Bodzanów.

Wójt Gminy Bodzanów pismem z dnia 24 sierpnia 2020 roku znak: ROŚ.6220.3.2020 zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego. Z uwagi na liczbę stron postępowania został zastosowany art. 74 ust. 3 ustawy ooś. Strony toczącego się postępowania były zawiadomione o wszczęciu postępowania (i dalej o każdej czynności w sprawie) w formie publicznego obwieszczenia poprzez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Bodzanowie, na tablicy informacyjnej w siedzibie Urzędu Gminy Bodzanów oraz w miejscach planowanej realizacji przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Bodzanów, zgodnie z art. 64 ustawy ooś pismem z dnia 24 sierpnia 2020 roku znak: ROŚ.6220.3.2020 wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Płocku, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

w Warszawie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 22 września 2020 roku (znak: WOOŚ-I.4220.1199.2020.AGO) wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia

pn. „Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku Płocka- Wyszogród” istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, przy czym sporządzając raport oószczegółowej analizie należy poddać:

- oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne;
- ochronę przed hałasem;
- analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem z dnia 23 września 2020 r. (znak: WA.ZZŚ.7.435.1.277.2020.JB) wyraziło opinię o braku istnienia potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, przy jednoczesnym wskazaniu na konieczność określenia warunków i wymagań z uwzględnieniem następujących elementów:

1. stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
2. materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
3. 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;
4. w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia;
5. ścieki bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;

6. zabezpieczenie koryt cieków w okolicy wymienianych przepustów wykonać z materiałów naturalnych;
7. prace w obrębie koryta (Słupianki, Mołtawy, Ryksy), w tym prace rozbiórkowe, prowadzić w sposób zapewniający ciągłość przepływu wód;
8. podczas rozbiórki zabezpieczyć ciek przed dostaniem się gruzu oraz innych zdemontowanych elementów mostu do cieku;
9. wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych odprowadzać do rowów przydrożnych. Wody opadowe z rowów odprowadzać do zbiorników retencyjnych i retencyjno-infiltracyjnych z możliwością zrzutu wód opadowych do odbiorników. W obszarze, gdzie nie ma wystarczającej ilości miejsca na budowę rowów, odwodnienie drogi realizować za pomocą wystarczającej ilości miejsca na budowę rowów, odwodnienie drogi realizować za pomocą wpustów deszczowych do kanalizacji deszczowej. Jeżeli będzie to konieczne wody opadowe i roztopowe podczyszczać w urządzeniach podczyszczających, w zakresie wymaganym prawe;
10. zapewnić wysoką sprawność urządzeń do podczyszczania wód opadowych i roztopowych (odprowadzanych z drogi rowami trawiastymi) korzystając z możliwych rozwiązań technicznych (np. dobór odpowiednich gatunków roślin, regularne koszenie trawy i inne);
11. zbiorniki retencyjno-infiltracyjne utrzymywać w sprawności, oczyszczając je regularnie z nagromadzonych osadów;
12. zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających i odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych;
13. prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych;
14. zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych;

15.teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;

16.odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płocku, opinią sanitarną z dnia 21 września 2020 roku (znak: PPIS/ZNS/451/38/MW/6660/2020 stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej inwestycji.

Po uzyskaniu wszystkich wymaganych prawem opinii oraz ich analizie Wójt Gminy Bodzanów pismem z dnia 14 października 2020 r. (znak: ROŚ.6131.93.2020) wezwał Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad do uzupełniania w ciągu 14 dni od daty otrzymania wezwania karty informacyjnej przedsięwzięcia (zwanej dalej „kip”) w zakresie:

- oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne ze szczególnym uwzględnieniem rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu, dla których określono poziomy dopuszczalne oraz dla tych których określono wartości odniesienia (uwzględniające wszystkie emitowane substancje oraz wszystkie źródła emisji);
- ochrony przed hałasem uwzględniając emisję hałasu dla środowiska zgodnie z metryką zalecaną przez Ministra Środowiska.

W dniu 2 listopada 2020 r. Inwestor pismem (znak: O.Wa.KP-8.4180.9.2020.103.MP) złożył wniosek o wydłużenie terminu uzupełnienia KIP do dnia 19.11.2020 r. Przedmiotowe uzupełnienie przedłożone zostało pismem (znak: O.Wa.KP-8.4180.9.2020.104.WK) w dniu 13 listopada 2020 r.

W oparciu o zgromadzony materiał dowodowy Wójt Gminy Bodzanów przeprowadził analizę uwarunkowań przedsięwzięcia, o której mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.). W wyniku przedmiotowej analizy ustalono, że planowane przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock- Wyszogród, zlokalizowane jest w województwie mazowieckim, w powiecie płockim. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi ok. 30,1 km. W stanie istniejącym droga krajowa nr 62 jest

drogą klasy G o kategorii ruchu KR 5, o charakterze międzyregionalnym. Łączy miasto Płock z Warszawą oraz pośrednio z układem dróg międzynarodowych. Droga leży na terenie powiatu ziemskiego. Na odcinku od km 123+612 do km 128+800 występuje obszar zurbanizowany z dużą ilością zjazdów skrzyżowań.

Obecnie nawierzchnia drogi ma szerokość 7 m. Droga przebiega w przekroju ulicznym na odcinku od km 126+890 do km 127+620 (przejście przez m. Słupno) tj. ok. 0,7 km, w przekroju szlakuowym od km. 123+612 do km 126+890 oraz od km 127+620 do km 153+712 o łącznej długości ok. 29,4 km. Na odcinku w m. Słupno droga krajowa ma zmienną szerokość jezdni od 7,0 – 11,0 m co jest uwarunkowane istniejącymi pasami do skrętów lewo.

Rozbudowa przedmiotowej drogi spowoduje: zwiększenie bezpieczeństwa, zwiększenie trwałości konstrukcji zjazdów, poprawę warunków pieszych i rowerzystów oraz poprawę warunków odwodnienia.

Jezdnia główna zostanie poszerzona w obu wariantach realizacyjnych do szerokości 8,0m (tj. pas ruchu 2 x 3,5m i obustronne opaski bitumiczne szerokości 0,5m). W rejonie projektowanych skrzyżowań zastosowana zostanie pełna kanalizacja ruchu w postaci wyniesionych wysepek segregujących ruch. Na ciągu głównym wykonane zostaną pasy do skrętu w lewo. Na projektowanym rondzie turbinowym w Wyszogrodzie jako dodatkowe będą wybudowane pasy zewnętrzne do skrętu w prawo (w ciągu Dk-62: Płock – Nowy Dwór Mazowiecki) oraz pas do skrętu w prawo i do jazdy na wprost (w ciągu DK-50: Sochaczew – Płońsk).

Zakłada się, że skrzyżowania i przejścia dla pieszych (przejazdy dla rowerzystów) będą oświetlone. Na klinach wysp segregujących ustawione będą znaki aktywne informujące o niebezpieczeństwie.

Zgodnie z danymi przedstawionymi w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia projektowane przedsięwzięcie usytuowane jest w ciągu istniejącej drogi. Obejmuje odcinek biegnący aktualnym śladem, między Płockiem a Wyszogrodem. Sąsiedztwo drogi na znacznej części odcinka stanowią lasy, w większości państwowe, prywatne i gminne oraz pola uprawne. Ponadto na części drogi sąsiedztwo stanowią zabudowania mieszkaniowe oraz zakłady usługowe.

Wnikliwa analiza możliwości realizacji planowanych działań w kontekście przepisów dotyczących ochrony gatunkowej i możliwości uzyskania derogacji leży w gestii Inwestora. Zaznaczyć należy, że zgodnie z art. 131 pkt. 14 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 55 ze zm.) kto bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom narusza zakazy w stosunku do roślin, zwierząt

lub grzybów objętych ochroną gatunkową podlega karze aresztu lub grzywny. Zabezpieczenie zgodnie ze sztuką przyrodniczą drzew przewidzianych do adaptacji oraz odpowiednia lokalizacja zapleczy budowy zapewni zachowanie drzewostanu w dobrym stanie i ograniczy późniejsze straty w roślinności. W celu ochrony zwierząt wskazano konieczność zastosowania odpowiednich zabezpieczeń wykopów powstałych podczas realizacji inwestycji oraz ograniczenia powstawania zastoisk i zalewisk. W celu ograniczenia śmiertelności zwierząt mogących występować na terenie inwestycji, nakazano umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu robót, a w razie konieczności ich przeniesienie w dogodne siedliska.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych, w tym siedliskach łąkowych oraz przy ujściu rzek. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły środkowej oraz w zlewniach jej dopływów. Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych o następujących kodach: PLRW200017273149 – Ryksa, PLRW20001727369- Słupianka, PLRW2000212739 – Mołtawa, PLRW2000212739- Wisła od Narwi do Zbiornika Włocławek, PLRW20001727189- Struga, zaliczane do regionu wodnego Środkowej Wisły.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy

i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych.

Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200054, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Stan wód jest monitorowany, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych tj., utrzymanie obecnego stanu ilościowego i chemicznego wód jest niezagrażona.

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi i leśnymi. Przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych. Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego. Zgodnie z art.549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (t.j. Dz. U. 2020 poz.310 ze zm.) studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art. 171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy z dnia 20

lipca 2017 Prawo Wodne map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia znajdują się zabytki chronione. Pierwszy z nich to Kościół p.w. Najświętszego Serca Jezusowego w Płocku – Imielnicy, gm. Miasto Płock w km ok. 121+500. Został ujęty w Rejestrze Zabytków pod nr 567, data wpisania: 23.02.1988 r. Obiekt ten leży około 400 metrów od początku przedsięwzięcia w obszarze parkowym i nie jest zagrożony prowadzonymi robotami. Drugim zabytek to Kościół p.w. Św. Marcina w Słupnie, gm. Słupno w km 127+400. Został wpisany do Rejestru pod nr 143/553/62W, data wpisania: 30.03.1962 r. Obiekt ten jest oddalony o ok. 65 m od osi jezdni i powinien być chroniony na czas trwania robót w zakresie rozbudowy DK62. Kościół wpisany jest do rejestru zabytków wraz z terenem o promieniu 50 m, dlatego projektowane roboty nie powinny ingerować w taki określony obszar. Konieczność zajęcia terenu lub wejścia czasowego na ten teren wymagać będzie uzgodnienia z konserwatorem zabytków.

Uwzględniając wszystkie ww. kryteria Wójt Gminy Bodzanów odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oddziaływania na środowisko. Wójt Gminy Bodzanów nie podziela tym samym stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest konieczne w niniejszej sprawie celem stwierdzenia dotrzymania standardów jakości środowiska, a także określenia zabezpieczeń minimalizujących wpływ inwestycji na środowisko. Zebrane w toku postępowania informacje, dokumenty i wyjaśnienia dają wystarczający obraz na temat przedsięwzięcia bez konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko. Wójt Gminy Bodzanów podziela tym samym stanowisko Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Płocku, że przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie jest w tej sprawie konieczne, a minimalizacja wpływu inwestycji na środowisko może zostać zapewniona poprzez określenie istotnych warunków dotyczących korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia na podstawie art. 84 ust. 1a w zw. z art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b 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 (t.j. Dz. z 2020 r. poz. 283 ze zm.).

Wójt Gminy Bodzanów w dniu 01.03.2021 r zawiadomił (poprzez podanie do publicznej wiadomości) o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie

wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock-Wyszogród”. Organ poinformował o możliwości składania uwag i wniosków dotyczących planowanego przedsięwzięcia, wskazując również termin oraz określając możliwe sposoby wnoszenia uwag i wniosków. Zawiadomienie zostało wysłane do Wnioskodawcy oraz zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Bodzanowie, na tablicy urzędowej w siedzibie organu oraz w miejscu realizacji przedsięwzięcia celem poinformowania pozostałych stron postępowania. W wyznaczonym przez Organ terminie wpłynęły /nie wpłynęły żadne uwagi do planowanego przedsięwzięcia.

W dniu 18.02.2021 r., do tut. Urzędu wpłynęło postanowienie nr WOŚ.6220.1.2021 z dnia 12.02.2021 r. od Wójta Gminy Słupno o negatywnym zaopiniowaniu projektu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Gmina Słupno podziela stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ze szczególną analizą konfliktów społecznych.

W dniu 23.02.2021 r., do tut. Urzędu wpłynęło pismo Wójta Gminy Mała Wieś (nr OSK.6220.2.2021 z dnia 19.02.2021 r.), w którym nie wnosi żadnych uwag do projektu decyzji ww. przedsięwzięcia.

Materiał dowodowy w niniejszej sprawie jest kompletny, merytorycznie uzasadniony

i logiczny, zawiera wszystkie elementy i dane, których zgromadzenie było warunkiem na poczynienie właściwych ocen w zakresie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku, za pośrednictwem Wójta Gminy Bodzanów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do jego wniesienia. Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Bodzanów oświadczenia

zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Wójt Gminy Bodzanów
/-/ Jerzy Staniszewski

Otrzymują:

1. Urząd Gminy w Bodzanowie – a/a,
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa.

Załącznik do Decyzji Wójta Gminy Bodzanów
ROŚ.6220.3.2020/2021 z dnia 17.03.2021 r.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter zalicza się do § 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 poz. 1893 – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznej i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust.1 pkt 1-5, 8i9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock – Wyszogród, zlokalizowanej jest w województwie mazowieckim, w powiecie płockim.

W stanie istniejącym droga krajowa nr 62 jest drogą klasy G o kategorii ruchu KR 5, o charakterze międzyregionalnym. Łączy miasto Płock z Warszawą oraz pośrednio z układem dróg międzynarodowych. Droga leży na terenie powiatu ziemskiego. Na odcinku od km 123+612 do km 128+800 występuje obszar zurbanizowany z dużą ilością zjazdów i skrzyżowań. Obecnie nawierzchnia drogi ma szerokość 7 m. Droga przebiega w przekroju ulicznym na odcinku od km 126+890 do km 127+620 (przejście przez m. Słupno) tj. ok. 0,7 km, w przekroju szlakuowym od km. 123+612 do km 126+890 oraz od km 127+620 do km 153+712 o łącznej długości ok. 29,4 km. Na odcinku w m. Słupno droga krajowa ma zmienną szerokość jezdni od 7,0 – 11,0 m co jest uwarunkowane istniejącymi pasami do skreśtu w lewo.

Zakres prac planowanej inwestycji obejmuje.

- rozbudowę drogi krajowej do parametrów GP o łącznej długości ok. 30 km;
- ujednolicenie szerokości jezdni, poboczy, przebudowa istniejącej konstrukcji nawierzchni z dopuszczeniem nacisku na pojedynczą oś 11,5 tony;
- przebudowę i korektę geometrii istniejących skrzyżowań, budowę rond;
- przebudowę istniejących chodników oraz budowę chodników/ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych;
- budowę i przebudowę zjazdów;
- przebudowę dróg gminnych obsługujących tereny przyległe;
- przebudowę istniejących zatok autobusowych oraz budowę nowych;
- zastosowanie elementów bezpieczeństwa ruchu i uspokojenia ruchu;
- budowę/likwidację przejść dla pieszych, rowerów, azyli dla pieszych, wysp spowalniających ruch itp.;
- rozbiórkę i budowę przepustów;
- rozbiórkę i budowę mostów;
- budowę ekranów akustycznych;
- budowę kanału teletechnicznego;
- budowę infrastruktury technicznej;
- wykonanie elementów odwodnienia pasa drogowego;
- zabezpieczenie i przebudowę wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi – sieci uzbrojenia terenu;
- przebudowa koryt rzek i cieków kolidujących z inwestycją;
- przebudowa urządzeń wodnych – rowów melioracyjnych;
- przebudowa istniejącej drogi zlokalizowanej na działkach ewidencyjnych, na których częściowo znajduje się wał przeciwpowodziowy (zakres przebudowy drogi nie wchodzi w granicę wału przeciwpowodziowego) ;
- przebudowę ogrodzeń.

Prace będą prowadzone w technologii wykopu otwartego z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, możliwe jest wykonanie części robót metodą bezwykopową-przewiertem lub przeciskiem np. pod drogami lub ciekami.

W trakcie realizacji inwestycji będą stosowane technologie i materiały tradycyjne,

powszechnie używane przy pracach związanych z następującymi robotami:

- roboty rozbiórkowe – przy użyciu sprzętu mechanicznego oraz ręcznie;
- roboty ziemne – przy użyciu sprzętu mechanicznego oraz ręcznie;

- niwelacja terenu – przy użyciu sprzętu ciężkiego;
- utwardzenie terenu – przy użyciu sprzętu mechanicznego;
- nawierzchnia przebudowywanych ulic z asfaltobetonu na podbudowie z tłucznia; nawierzchnia chodników, ciągów pieszych, pieszo-jezdnych z kostki betonowej na podbudowie z tłucznia i podsypce piaskowej;
- rozbudowa sieci, budowa przyłączy i instalacji zewnętrznych – wykonanie metodą wykopów otwartych, lokalnie – wzmacniana ściankami szczelnymi lub deskowaniami. Nie wyklucza się przejść pod drogami lub ciekami metodą przewiertów i przecisków.

Wszelkie prace zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska. Ze względu na charakter i zakres prac roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu. Częściowo prace zostaną wykonane ręcznie. Prace rozbiórkowe będą prowadzone maszynami posiadającymi system wyłapywania pyłów i nie będą prowadzone w godzinach nocnych. Część robót będzie prowadzona ręcznie bez użycia hałaśliwych maszyn. Układanie warstw bitumicznych będzie wykonywane mechanicznie, w sposób ciągły, a przerwy będą wynikały tylko z przyczyn technologicznych. Do budowy poszczególnych warstw konstrukcji nawierzchni wykorzystywane będą głównie surowce naturalne.

Jezdnia główna zostanie poszerzona w obu wariantach realizacyjnych do szerokości 8,0m (tj. pas ruchu 2 x 3,5m i obustronne opaski bitumiczne szerokości 0,5m). w rejonie projektowanych skrzyżowań zastosowana zostanie pełna kanalizacja ruchu w postaci wyniesionych wysepek segregujących ruch. Na ciągu głównym wykonane zostaną pasy do skrętu w lewo. Na projektowanym rondzie turbinowym w Wyszogrodzie jako dodatkowe będą wybudowane pasy zewnętrzne do skrętu w prawo (w ciągu Dk-62: Płock – Nowy Dwór Mazowiecki) oraz pas do skrętu w prawo i do jazdy na wprost (w ciągu DK-50: Sochaczew – Płońsk).

Zakłada się, że skrzyżowania i przejścia dla pieszych (przejazdy dla rowerzystów) będą oświetlone. Na klinach wysp segregujących ustawione będą znaki aktyw-

ne

informujące

o niebezpieczeństwie.

W ramach projektowanego wariantu W1 i W2 wyróżnić należy również dwie korekty łuków poziomych. Pierwszą z nich zastosowano w km 126+730 – 127+125 i jest związana z budową jezdni dodatkowej zapewniającej ciągłość drogi gminnej ul. Dębowej w Słupnie. Druga korekta na odcinku 149+642 – 150+085, związana z poprawą warunków bezpieczeństwa na dojeździe do skrzyżowania i występującymi w tym miejscu przy tak dobranych parametrach łuku rampami przechyłkowymi. Zwiększenie promienia łuku w poziomie wpłynie na upłynnienie ruchu w planie sytuacyjnym oraz znosi potrzebę zastosowania rampy przechyłowej.

Obsługa komunikacyjna działek posiadających dostęp do drogi krajowej będzie przełożona na drogi równoległe (jezdnie dodatkowe) biegnące równoległe do drogi krajowej.

Podczas projektowania dróg lokalnych i poprzecznych kierowano się zasadą dostosowania ich przebiegu do ukształtowania istniejącego terenu. Przyjęto parametry niwelety zgodne z obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi. Zastosowano pochylenia podłużne niwelety będą zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami. Minimalne pochylenie niwelety od 0,3% maksymalne 12% dla dróg o prędkości projektowej 30km/h i 10% dla dróg o dopuszczalnej prędkości 40km/h przy zachowaniu warunku wymaganej widoczności na zatrzymanie.

W ramach budowy jezdni dodatkowych wykonane zostaną co najmniej:

- zdjęcie humusu i ziemi urodzajnej,
- korytowanie na pełną głębokość wynikającą z przyjętej konstrukcji nawierzchni,
- zagęszczenie podłoża gruntowego,
- ułożenie warstw podbudów i warstw nawierzchniowych,

- profilowanie istniejącego terenu i przywrócenie do stanu istniejącego, wykonanie rowów odwodnieniowych,
- umocnienie poboczy kruszywem naturalnym.
- oznakowanie pionowe i poziome zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu.

Dla ograniczenia ilości odpadów przewiduje się, że część materiałów pochodzących

z rozbiórek istniejącej konstrukcji nawierzchni i frezowania zostaną ponownie wbudowane

w podbudowy dróg niższych kategorii. Projekt technologii i możliwości wykorzystania tych materiałów będzie znany na późniejszym etapie.

Parametry przebudowywanej drogi.

Parametry drogi krajowej nr 62 po rozbudowie:

- klasa techniczna droga - GP (główna ruchu przyspieszonego)
- kategoria ruchu - KR6;
- prędkość projektowa V_p :
 - poza terenem zabudowy:- 80 km/h
 - na terenie zabudowy:- 60 km/h;
- prędkość miarodajna V_m :
 - poza terenem zabudowy:- 100 km/h
 - na terenie zabudowy:- 70 km/h (jezdni ogr. krawężnikiem)
 - 80 km/h (jezdni bez krawężników);
- przekrój normalny - 2 x 3,5 m + opaska 2 x 0,5 m;
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m;
- szerokość opaski - 0,5 m;
- szerokość pobocza gruntowego - 1,5 m;
- skrajnia pionowa w ciągu drogi DK 62 - 4,7 m;
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś;
- nachylenie niwelety (pochylenie poprzeczne jezdni) - daszkowy 2,0%;
- szerokość chodników - min. 2,0 m;

Parametry dróg poprzecznych (powiatowych) po rozbudowie:

- klasa techniczna drogi - G (główna), Z (zbiorcza);
- kategoria ruchu - KR3 / KR4;

- prędkość projektowa V_p : - 50 km/h;
- szerokość jezdni - 6,0 m;
- szerokość pasa ruchu - 3,0 m;
- szerokość pobocza gruntowego - 0,75m;
- skrajnia pionowa - 4,6 m;
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni - 100 kN/oś;
- nachylenie niwelety (pochylenie poprzeczne jezdni) - 2,0%;

Parametry dróg poprzecznych (gminnych) po rozbudowie:

- klasa techniczna drogi - L (lokalna), D (dojazdowa);
- kategoria ruchu - KR3;
- prędkość projektowa V_p : - 40 km/h;
- szerokość jezdni - 5,0 - 6,0 m;
- szerokość pasa ruchu - 2,5 - 3,0 m;
- szerokość pobocza gruntowego - 0,75m;
- skrajnia pionowa - 4,5 m;
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni - 100 kN/oś;
- nachylenie niwelety (pochylenie poprzeczne jezdni) - 2,0%;

Parametry jezdni dodatkowych po rozbudowie:

- klasa techniczna drogi - L (lokalna), D (dojazdowa);
- kategoria ruchu - KR1, KR3;
- prędkość projektowa V_p : - 30 (40) km/h;
- szerokość jezdni - 3,5 m (z mijankami);
- 5,0 - 6,0 m (6,0m – zach. ciągłości dróg gminnych)
- szerokość pasa ruchu - 2,5 - 3,0 m;
- szerokość pobocza gruntowego - 0,75m;
- skrajnia pionowa - 4,5 m;
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni - 100 kN/oś;
- nachylenie niwelety (pochylenie poprzeczne jezdni) - 2,0%;

Przebudowę dróg krzyżujących się z DK62 projektuje się w zakresie niezbędnym wynikającym z przebudowy przedmiotowego odcinka drogi krajowej i

parametrów wynikających z poprawnego włączenia dróg do stanu istniejącego.

Prędkości miarodajne dróg:

- jeżeli jezdnia nie jest ograniczona krawężnikiem: $V_p + 20\text{km/h}$,
- jeżeli jezdnia jest ograniczona z jednej lub dwóch stron krawężnikiem: $V_p + 10\text{km/h}$.

Pozostałe parametry projektowanych dróg publicznych i jezdni dodatkowych

- | | |
|-----------------------------|---|
| • drogi krajowe | $R = 15\text{m}, 12\text{m} \text{ i } 10\text{m},$ |
| • drogi powiatowe | $R = 12\text{m}, 10\text{m}, 8\text{m},$ |
| • drogi gminne | $R = 10\text{m}, 8\text{m} \text{ i } 6\text{m},$ |
| • zjazdy w drogi wewnętrzne | $R = 10\text{m}, 8\text{m} \text{ i } 6\text{m},$ |
| • zjazdy w drogi dojazdowe | $R = 10\text{m}, 8\text{m} \text{ i } 6\text{m},$ |
| • zjazdy publiczne | $R_{\min} = 5\text{m},$ |
| • zjazdy indywidualne | $R_{\min} = 3\text{m} \text{ lub skos } 1,5 \text{ m x } 1,5\text{m}$ |