

URZĄD GMINY w Brańszczyku
Wpł. 2016 -08- 05
L. dz. DECYZJA

Długosiodło, dnia 03 sierpnia 2016 r.

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 oraz ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 71), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 09 lipca 2016 r. Powiatu Wyszковского, ul. Aleja Róż 2, 07-200 Wyszków w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ciągu dróg powiatowych nr 4403W i nr 2648W na odcinku DK nr 8 – Długosiodło – Stare Bosewo – Prabuty.

orzekam

o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.
**„Przebudowa ciągu dróg powiatowych nr 4403W i nr 2648W na odcinku DK nr 8 –
Długosiodło – Stare Bosewo – Prabuty”.**

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 09 lipca 2016 r. wnioskodawca Powiat Wyszковский, ul. Aleja Róż 2, 07-200 Wyszków, zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ciągu dróg powiatowych nr 4403W i nr 2648W na odcinku DK nr 8 – Długosiodło – Stare Bosewo – Prabuty.

Zgodnie z art. 71 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących:

- zawsze znacząco oddziaływać na środowisko,
- potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 63 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 (tekst jednolity Dz. U. 2016 r., poz. 353 z późn. zm.) obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz organu, o którym mowa w art. 78 w/w ustawy.

Zgodnie z art 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 4 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 (tekst jednolity Dz. U z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia jest Wójt Gminy Długosiodło.

Powyższe przedsięwzięcie zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 60 oraz ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. 2016 r., poz. 71).

Zgodnie z art. 64 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.), organ prowadzący postępowanie wystąpił o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz co do zakresu ewentualnego raportu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie – opinią z dnia 05 lipca 2016 r. znak: WOOS-II.4240.944.2016.MP biorąc pod uwagę rodzaj, charakterystykę, usytuowanie przedsięwzięcia oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania na środowisko wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej „raportem oos”) powinien być zgodny z art. 66 ustawy oos, przy czym szczegółowej analizie należy poddać:

- 1) opis planowanego przedsięwzięcia wraz z warunkami użytkowania terenu w fazie budowy i eksploatacji lub użytkowania;
- 2) opis elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1651, ze zm., zwanej dalej „ustawą o ochronie przyrody”), ze szczególnym uwzględnieniem ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Biała PLB 140007 oraz ich siedlisk;
- 3) opis krajobrazu, w którym dane przedsięwzięcie ma być zlokalizowane;
- 4) wpływ inwestycji na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Biała PLB 140007 oraz korytarze migracji zwierząt;
- 5) opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 oraz korytarze migracji zwierząt ;
- 6) przedstawienie zagadnień w formie graficznej i kartograficznej, w skali umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analizie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny – opinią sanitarną z dnia 30 czerwca 2016 r. znak: ZS.9022.1153.2016 DB po zapoznaniu się z charakterystyką planowanego zamierzenia zawartą w karcie informacyjnej, odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opracowania raportu dla planowanego przedsięwzięcia.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy posiadanych materiałów oraz uwzględniając łącznie uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.), Wójt Gminy Długosiodło postanowił odstąpić od przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań

następująco:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia uwzględniając:

a) skalę przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemną proporcję:

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie ciągu dróg powiatowych nr 4403W i nr 2648W na odcinku DK nr 8 – Długosiodło – Stare Bosewo – Prabuty. Przedsięwzięcie to jest zlokalizowane na gruntach gminy Brańszczyk i Długosiodło. Znacząca większość robót przebudowy dróg jest zlokalizowana w obrębie gminy Długosiodło. Całkowita długość planowanego przedsięwzięcia wynosi 18913 mb.

Planowana inwestycja polegać będzie na:

- wykonaniu robót ziemnych obejmujących odtworzenie istniejących oraz zaprofilowaniu nowych rowów drogowych, wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne i pod poszerzenia istniejącej konstrukcji jezdni, wykonanie nasypów w celu uzupełnienia korpusu korony drogi;
- wykonaniu rozbiórki istniejących elementów drogi;
- odhumusowanie terenu w granicach pasa drogowego;
- wykonaniu na poszerzeniach warstwy podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego;
- wykonaniu warstwy wiążącej z betonu asfaltowego;
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego;
- wykonaniu zjazdów na drogi boczne o nawierzchni bitumicznej polegającej na wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego, warstwy wiążącej i ścieralnej;
- wykonaniu zjazdów indywidualnych bitumicznych lub z kruszywa;
- wykonaniu poboczy z kruszywa;
- wykonaniu ścieżek rowerowych o nawierzchni bitumicznej polegającej na wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego, warstwy wiążącej i ścieralnej;
- wykonaniu poboczy utwardzonych o nawierzchni bitumicznej polegającej na wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego, warstwy wiążącej i ścieralnej;
- wykonaniu chodników dla pieszych z kostki betonowej na podsypce piaskowej i podbudowie z kruszywa naturalnego;
- wykonaniu zjazdów w ciągu chodnika z kostki betonowej na podsypce cementowo – piaskowej i podbudowie z kruszywa łamanego;
- oczyszczeniu części pasa drogowego z krzaków i zarośli;
- usunięciu drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu;
- ustawieniu pionowych znaków drogowych;
- wymalowaniu oznakowania poziomego;
- wykonaniu przebudowy przepustów pod zjazdami;
- przebudowy istniejących przepustów pod drogą;
- remontu mostów;
- budowie kładki;
- przebudowie mostu;
- usunięciu kolizji z infrastrukturą techniczną.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje wykonanie drogowych robót budowlanych dla przebudowy istniejącej drogi z jezdnią o nawierzchni bitumicznej na długości łącznej 18913 m. Roboty będą wykonywane w granicach pasa drogowego określonego granicami zajętości terenu pod drogę. Odcinki dróg powiatowych objęte zamierzeniem inwestycyjnym służą obsłudze komunikacyjnej zwartej i rozproszonej zabudowy typu miejskiego i wiejskiego miejscowości Białebloto-Kobyła, Blochy, Kalinowo, Długosiodło, Stare Bosewo, Prabuty oraz jako dojazd do pól uprawnych, łąk i terenów leśnych, a także jako dojazd do drogi krajowej Nr 8 na odcinku Białystok – Warszawa i drogi krajowej Nr 60 na odcinku Różan – Ostrów Mazowiecka.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie:

Planowana inwestycja będzie powiązana z istniejącą siecią drogową. Jednakże z uwagi na rodzaj i skalę planowanej inwestycji nie przewiduje się wystąpienia ponadnormatywnego kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać inwestycja.

c) wykorzystanie zasobów naturalnych, surowców, paliw i energii:

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystywana będzie woda, paliwo, energia elektryczna oraz typowe dla tego rodzaju inwestycji materiały i surowce.

d) emisja i występowanie innych uciążliwości:

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji pyłowych i gazowych do powietrza oraz emisja hałasu, pochodzącego z eksploatacji urządzeń i maszyn budowlanych. Będą to jednak uciążliwości okresowe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Powstające na etapie realizacji ścieki bytowe zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Powstające na etapie budowy odpady będą selektywnie magazynowane w wyznaczonym miejscu, a następnie zagospodarowane przez uprawnione podmioty. Powierzchnia terenu bazy budowy, przeznaczona do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego, będzie wyłożona płytami betonowymi w celu ochrony pokrywy glebowej przed zniszczeniem. Praca sprzętu mechanicznego w czasie przebudowy drogi będzie ograniczana do niezbędnego minimum. W trakcie realizacji podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia właściwego stanu technicznego maszyn, urządzeń i samochodów stosowanych w realizacji przedsięwzięcia. Wykonawca robót zobowiązany będzie do zapewnienia pracownikom sanitariatów ze zbiornikiem na czystą wodę oraz ze zbiornikiem na nieczystości. Pomieszczenia socjalno - bytowe będą dostarczone na plac budowy w postaci barakowozów, lub kontenerów socjalnych zapewniających dostęp do czystej wody, ścieki socjalno – bytowe będą gromadzone w specjalnych zbiornikach i odbierane przez wyspecjalizowane firmy.

W czasie realizowania inwestycji odpady komunalne będą gromadzone w specjalnych pojemnikach ustawionych w miejscach łatwo dostępnym w pobliżu pomieszczeń socjalnych, odpady komunalne będą odbierane i utylizowane przez wyspecjalizowane firmy.

W sprawach dotyczących warunków higieniczno – sanitarnych stosuje się przepisy rozporządzenia (Dz. U. z 2003, Nr 47, póź. 401) oraz ogólne przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy.

Ponadto ustala się:

- zakaz manewrowania sprzętem ciężkim w pobliżu drzew,
- w obrębie korzeni zaniechać zagęszczenia (walcowanie należy ograniczyć do minimum)
- przywrócenie do stanu pierwotnego trawników, na których będą prowadzone ewentualne prace,
- w przypadku uszkodzenia korzeni lub gałęzi i pni drzew należy specjalistycznej firmie zlecić usunięcie szkód,
- w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykop przy drzewach należy zasypać w jak najkrótszym czasie,
- w przypadku prowadzenia robót w okresie wegetacyjnym, drzewa po zasypaniu wykopów należy obficie podlać, zaś w przypadku prowadzenia robót w okresie jesienno – zimowego spoczynku drzew, korzenie podczas wykopów należy owinać jutą lub matami w celu ochrony przed niską temperaturą.

Ze względu na niewielkie prace ziemne, nie będą powstawać zastoiska wodne lub pułapki i przeszkody na drodze migracji zwierząt.

Eksploatacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z krótkotrwałą, nieograniczoną emisją pyłów i gazów do powietrza oraz emisją hałasu pochodzącego z ruchu pojazdów po projektowanej drodze. Zakres zwiększenia hałasu i zanieczyszczeń będzie bezpośrednio związany z placem budowy i nie będzie oddziaływał na otaczający teren. Po zakończeniu budowy nie zwiększy się poziom hałasu a nawet ulegnie zmniejszeniu oraz nie zwiększy się emisja gazów do powietrza, która także ulegnie redukcji. Planowana przebudowa drogi poprawi stan techniczny obiektu oraz bezpieczeństwo i płynność ruchu na drodze. Wody opadowe z powierzchni dróg odprowadzane będą do istniejących rowów przydrożnych.

W celu minimalizacji oddziaływań prace budowlane generujące hałas prowadzone w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej w godzinach 6.00-22.00.

e) ryzyko występowania poważnej awarii przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Planowane przedsięwzięcie nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami wodno-błotnymi oraz obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) obszary wybrzeży:

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami góorskimi, częściowo w obszarach leśnych.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych:

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w bezpośrednim rejonie planowanej inwestycji występowały obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia, planowana inwestycja będzie polegać na przebudowie ciągów dróg powiatowych na długości 18913 mb. W ramach przebudowy planuje się m.in. odtworzenie istniejących oraz zaprofilowanie nowych rowów drogowych, wykonanie poboczy, wykonanie ścieżek rowerowych, oczyszczenie pasa drogowego z krzewów i zarośli, usunięcie drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu, przebudowę

przepustów pod drogą, remont mostów, budowę kładki, przebudowę mostu, przebudowę drogi polegającą na wykonaniu poszerzeń istniejącej nawierzchni bitumicznej.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie częściowo (ok. 14 km) na terenie obszaru Natura 2000 Puszcza Biała PLB140007. Puszcza Biała stanowi ostoję ptasią o randze europejskiej E 49. Występuje tutaj co najmniej 29 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i 13 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Zagrożenie dla w/w obszaru może wystąpić w wypadku odstąpienia od obowiązujących zasad gospodarki leśnej. Jako ważne zagrożenia wymienia się również płoszenie gatunku w okresie lęgów oraz wycinanie drzew i krzewów (w szczególności tych dziuplastych). Planowane prace budowlane tylko nieznacznie i lokalnie wpłyną na środowisko. Sposób użytkowania terenu po wykonaniu przedmiotowej inwestycji nie ulegnie znacząco zmianie. Ze względu na lokalizację planowanej inwestycji w istniejącym pasie drogowym nie istnieje ryzyko pogorszenia walorów krajobrazowych otaczającego teren. Wycinka drzew nastąpi poza sezonem lęgowym ptaków. W czasie prowadzenia robót budowlanych nie przewiduje się ingerencji w tereny leśne, oraz nie będą prowadzone roboty związane z wykonaniem rowów melioracyjnych. Roślinność, która ulegnie zniszczeniu w wyniku realizacji inwestycji to drobne krzewy oraz zarośla z pasa rowów w celu udroźnienia przepływu wody opadowej oraz niewielka ilość drzew zlokalizowanych w granicach pasa drogowego

z uwagi na bezpieczeństwo ruchu lub kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem pasa drogowego. Nie przewiduje się budowy żadnych obiektów inżynierskich, które mogłyby stanowić pułapki lub bariery na drodze migracji zwierząt. Przebudowa drogi nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, a tym samym powstawania dodatkowej przeszkody na drodze migracji zwierząt. Nie ma niebezpieczeństwa zakłócenia migracji zwierząt, ze względu na klasę drogi i obecny ruch pojazdów (droga istniejąca). Nie ma niebezpieczeństwa wpływu toksycznych substancji na okoliczne uprawy, a rozpatrywany obiekt drogowy będzie użytkowany wyłącznie przez samochody osobowe lub pojazdy rolnicze poruszające się z niewielkimi prędkościami. Istnieje minimalna możliwość poruszania się niewielkiej ilości samochodów ciężarowych, będą to jednak samochody nie mające charakteru tranzytowego. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu oddziaływania na obszar chroniony, ponieważ obecnie po istniejącej drodze odbywa się ruch pojazdów, którego natężenie nie ulegnie zmianie. Po zakończeniu prac teren inwestycji będzie uprzątnięty i przywrócony do stanu funkcjonalności przyrodniczej. Ze względu na ochronę ptaków i ich siedlisk na etapie realizacji przedsięwzięcia zostaną zastosowane rozwiązania chroniące środowisko – roboty budowlane prowadzone będą w okresie najmniejszego wpływu na środowisko przyrodnicze. Ponadto prace prowadzone będą poza sezonem lęgowym ptaków, co ograniczy wpływ inwestycji na w/w obszar Natura 2000. Planowana inwestycja nie będzie wpływać na jednolite części wód powierzchniowych. Ze względu na prowadzenie drogi po istniejącej nawierzchni asfaltowej, znikome prace ziemne i brak wycinki drzewostanu, realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na walory krajobrazowe terenu. W myśl art. 6 ust. 1 pkt 10 ustawy o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów również należy do form ochrony przyrody. Działania związane z realizacją inwestycji winny być przeprowadzone z uwzględnieniem przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Powyższe stanowi odrębne postępowanie, analiza przepisów dotyczących ochrony gatunkowej leży w gestii Inwestora.

Zaplecze budowy należy zlokalizować w jak największej odległości od zabudowy chronionej akustycznie, zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych, oznakować w zakresie informacji o zagrożeniach panujących w pobliżu i na terenie budowy.

Po zapoznaniu się z treścią przedłużonej dokumentacji, biorąc pod uwagę lokalny charakter oraz lokalizację inwestycji stwierdza się, iż nie jest to przedsięwzięcie mogące znacząco negatywnie oddziaływać na cele i przedmioty ochrony w/w obszaru Natura 2000, jego integralność, a także spójność sieci Natura 2000.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w miejscu realizacji planowanej inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby planowane przedsięwzięcie realizowane było na obszarze mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Brańszczyk wynosi ok 50 osób/km², a na terenie gminy Długosiodło 47 osób/km² (wg danych GUS z 2015 r.)

i) obszary przylegające do jezior:

Objęta planowanym zamierzeniem inwestycyjnym droga powiatowa przebiega kładką przez jezioro.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W rejonie realizacji planowanego przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie będzie oddziaływać:

Z uwagi na rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia, zasięg oddziaływania przedmiotowej drogi będzie lokalny i ograniczy się do najbliższego terenu inwestycji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) wielkości i złożoności oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

Na podstawie przedłożonej dokumentacji można stwierdzić, że w związku z realizacją przedsięwzięcia nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania

Informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Z uwagi na skalę i charakter przedsięwzięcia bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczający się do najbliższego terenu jego lokalizacji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne, a te powstałe na etapie eksploatacji będą miały charakter ciągły, skorelowany swoją wielkością i czasem trwania z natężeniem ruchu samochodowego na drodze.

Biorąc pod uwagę przyjęte rozwiązania techniczne oraz zastosowane technologie można stwierdzić, że przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa oraz podstawowych wymogów ochrony środowiska przedmiotowa inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Wobec powyższego, na podstawie zebranych materiałów i dowodów w toku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego, biorąc pod uwagę kryteria zawarte w § 3 ust. 1 pkt 60 oraz ust 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 71) oraz uwarunkowania wymienione w art. 63 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.), tj. rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania przedsięwzięcia uznano, że planowana inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie powinno zostać zaprojektowane w taki sposób, by jego realizacja i eksploatacja zminimalizowała negatywne oddziaływanie na środowisko.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce za pośrednictwem Wójty Gminy Długosiodło w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Prawomocność decyzji musi zostać potwierdzona przez organ wydający decyzję, poprzez zamieszczenie w niej klauzuli stwierdzającej ostateczność.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 40 ustawy.



WÓJTA GMINY
Stanisław Jastrzębski

Nie pobrano opłaty skarbowej
na podstawie art. 7 pkt 3
(Dz. U. z 2015 r., poz. 783 z późn. zm.)

Załącznik:

I. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Inwestor – Powiat Wyszowski,
2. Urząd Gminy Brańszczyk,
3. Urząd Gminy Długosiodło,
4. Sołtys wsi Długosiodło,
5. Sołtys wsi Stare Bosewo,
6. Sołtys wsi Prabuty,
7. Sołtys wsi Łączka,
8. Sołtys wsi Blochy,
9. Sołtys wsi Kalinowo,
10. Sołtys wsi Białełoto-Kobyła,
11. Sołtys wsi Nowa Wieś,
12. Sołtys wsi Knurowiec,
13. DiM – Projekt Przedsiębiorstwo Projektowo – Wykonawcze Dróg i Mostów Leszek Chmielewski.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie,
2. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie,
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wyszowie.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Powyższe przedsięwzięcie zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 60 oraz ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. 2016 r., poz. 71).

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie ciągu dróg powiatowych nr 4403W i nr 2648W na odcinku DK nr 8 – Długosiodło – Stare Bosewo – Prabuty. Przedsięwzięcie to jest zlokalizowane na gruntach gminy Brańszczyk i Długosiodło. Znacząca większość robót przebudowy dróg jest zlokalizowana w obrębie gminy Długosiodło. Całkowita długość planowanego przedsięwzięcia wynosi 18913 mb.

Planowana inwestycja polegać będzie na:

- wykonaniu robót ziemnych obejmujących odtworzenie istniejących oraz zaprofilowaniu nowych rowów drogowych, wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne i pod poszerzenia istniejącej konstrukcji jezdni, wykonanie nasypów w celu uzupełnienia korpusu korony drogi;
- wykonaniu rozbiórki istniejących elementów drogi;
- odhumusowanie terenu w granicach pasa drogowego;
- wykonaniu na poszerzeniach warstwy podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego;
- wykonaniu warstwy wiążącej z betonu asfaltowego;
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego;
- wykonaniu zjazdów na drogi boczne o nawierzchni bitumicznej polegającej na wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego, warstwy wiążącej i ścieralnej;
- wykonaniu zjazdów indywidualnych bitumicznych lub z kruszywa;
- wykonaniu poboczy z kruszywa;
- wykonaniu ścieżek rowerowych o nawierzchni bitumicznej polegającej na wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego, warstwy wiążącej i ścieralnej;
- wykonaniu poboczy utwardzonych o nawierzchni bitumicznej polegającej na wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego, warstwy wiążącej i ścieralnej;
- wykonaniu chodników dla pieszych z kostki betonowej na podsypce piaskowej i podbudowie z kruszywa naturalnego;
- wykonaniu zjazdów w ciągu chodnika z kostki betonowej na podsypce cementowo – piaskowej i podbudowie z kruszywa łamanego;
- oczyszczeniu części pasa drogowego z krzaków i zarośli;
- usunięciu drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu;
- ustawieniu pionowych znaków drogowych;
- wymalowaniu oznakowania poziomego;
- wykonaniu przebudowy przepustów pod zjazdami;
- przebudowy istniejących przepustów pod drogą;
- remontu mostów;
- budowie kładki;
- przebudowie mostu;
- usunięciu kolizji z infrastrukturą techniczną.

Przebudowa istniejącej nawierzchni drogi polega na wykonaniu poszerzeń istniejącej nawierzchni bitumicznej poprzez korytowanie i wbudowanie podbudowy z kruszywa łamanego oraz na wykonaniu nowych warstw z betonu asfaltowego na projektowanej szerokości jezdni, wykonaniu ścieżki rowerowej i poboczy z betonowej kostki brukowej. W km 0+833,50 istn. Most JNI 04006563 do remontu – usunięcie warstwy istniejącej nawierzchni bitumicznej i wykonanie nowych warstw bitumicznych, wraz z dobudową kładki. W km 15+146,50 poszerzenie istniejącego mostu. W km 16+278,00 istniejący most do przebudowy na konstrukcje z blach falistych.

Prace wykończeniowe obejmują profilowanie i zagęszczanie poboczy wraz z uzupełnieniem mieszanką kruszywa, wykonanie odbudowy istniejących rowów, wykonanie utwardzenia istniejących zjazdów, ustawienie projektowanego oznakowania pionowego i wykonanie oznakowania poziomego oraz wykonanie przepustów.

Wytworzenie mas mineralno-asfaltowych odbywać się będzie w wytwórniach.

Projektowany zakres robót przebudowy drogi obejmuje usunięcie krzaków i zarośli z pasa rowów w celu udroźnienia przepływu wody opadowej oraz usunięcia drzew zlokalizowanych w granicach pasa drogowego z uwagi na bezpieczeństwo ruchu lub kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem pasa drogowego.

W fazie realizacji podjęte zostaną możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko. Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi związane będzie głównie z taką organizacją placu budowy, aby na terenie objętym robotami lub w jego okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych (np. beton, masa mineralno-asfaltowa itp.), które mogą powodować zanieczyszczenie bądź skażenie gruntu lub wód powierzchniowych i podziemnych. Powierzchnia terenu bazy budowy, przeznaczona do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego, będzie wyłożona płytami betonowymi w celu ochrony pokrywy glebowej przed zniszczeniem. Praca sprzętu mechanicznego w czasie przebudowy drogi będzie ograniczona do niezbędnego minimum. W czasie wykonywania robót nie będą wytwarzane odpady szkodliwe dla środowiska. Odpady technologiczne materiałów stosowanych w czasie robót będą usuwane przez wykonawcę w celu ponownego wykorzystania lub do recyklingu. Powstające na etapie realizacji ścieki socjalno – bytowe zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Powstające na etapie budowy odpady komunalne będą gromadzone w specjalnych pojemnikach ustawionych w miejscach łatwo dostępnych w pobliżu pomieszczeń socjalnych, odpady komunalne będą odbierane i utylizowane przez wyspecjalizowane firmy.

W czasie realizacji robót budowy drogi będą wykorzystane materiały i surowce dopuszczone obowiązującymi przepisami do stosowania w budownictwie i posiadające stosowne dokumenty w postaci: certyfikatów, deklaracji zgodności i atestów.

W szczególności zastosowane będą następujące materiały i surowce:

- mieszanka mineralno-asfaltowa
- kruszywo naturalne,
- kruszywo łamane,
- kostka betonowa,
- krawężnik betonowy,
- obrzeże betonowe,
- słupki stalowe do zamocowania oznakowania pionowego,
- tablice z blachy stalowej wraz z symbolami znaków pionowych,
- farby chlorokauczukowe do wymalowania oznakowania poziomego.

Do realizacji inwestycji w szczególności zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu:

- koparki,
- spycharki,
- równiarki,
- samochody skrzyniowe bądź samowyladowcze,
- rozkładarki mas bitumicznych,
- walce drogowe,
- ubijaki spalinowe,

Droga na całym odcinku posiadać będzie tak jak dotychczas jednopasmową jezdnię. Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni, ze względu na zły stan techniczny wpłynie na: zmniejszenie zapylenia, dzięki obniżeniu oporów toczenia nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałas, drgań w czasie eksploatacji drogi po przebudowie. Wykonanie nowej konstrukcji jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji nieprzyjaznych do otoczenia. W związku z planowaną przebudową nie przewiduje się dopuszczenia do ruchu większej

niż dotychczas liczby pojazdów, z wyjątkiem naturalnego wzrostu natężenia ruchu kołowego w regionie. Rozpatrywany obiekt drogowy będzie użytkowany wyłącznie przez samochody osobowe lub pojazdy rolnicze poruszające się z niskimi prędkościami. Istnieje minimalna możliwość poruszania się niewielkiej ilości samochodów ciężarowych, będą to jednak samochody nie mające charakteru tranzytowego.

Projektowana inwestycja nie zmieni nic w dotychczasowym funkcjonowaniu środowiska naturalnego. Poprawią się parametry użytkowe dróg co może przyczynić się do pozytywnego oddziaływania na środowisko.



WÓJT GMINY
Stanisław Gastrzębski