



Ciechanowiec, dnia 5 grudnia 2012 r.

RI.6220.20.2012

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 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 (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku z dnia 20 sierpnia 2012 r.

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na **budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 690 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Ciechanowiec – Siemiatycze.**

UZASADNIENIE

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku złożył w dniu 20 sierpnia 2012 r. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 690 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Ciechanowiec – Siemiatycze. Do wniosku dołączono wymagane dokumenty, w tym kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 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. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.).

Po zapoznaniu się z wnioskiem stwierdzono, że planowana inwestycja jest przedsięwzięciem wymienionym w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), dla którego może być wymagane sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W związku z powyższym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, realizacja przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc pod uwagę rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4, ust. 3 organem właściwym do wydania decyzji w niniejszej sprawie jest Burmistrz Ciechanowca.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 cytowanej powyżej ustawy.

Zgodnie z wymogami art. 64 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, organ prowadzący postępowanie pismem z dnia 1 października 2012 r. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokiem Mazowieckiem, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siemiatyczach oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem znak: NZ.4900.I.54.2012 z dnia 15 października 2012 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokiem Mazowieckiem nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia, w części dotyczącej Powiatu Wysokomazowieckiego. Uznał, że w trakcie realizacji przedsięwzięcia może dojść do krótko trwającego, na czas prowadzonych robót, wzrostu emisji zanieczyszczeń do środowiska w postaci pyłów w wyniku prowadzonych robót ziemnych, spalin z urządzeń drogowych oraz emisji hałasu związanego z pracą sprzętu budowlanego. Rozwiązania minimalizujące oddziaływania drogi w trakcie użytkowania dotyczą w pierwszym rzędzie hałasu oraz wód powierzchniowych i podziemnych. Pogarszanie jakości powietrza przez emisję spalin ma bardzo ograniczone możliwości minimalizowania, a praktycznie sprowadza się do upłynnienia ruchu na drodze. Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: beton asfaltowy i kruszywa naturalne (żwir, piasek), prefabrykaty betonowe. Realizacja ww. przedsięwzięcia umożliwi korektę niwelety jezdni oraz regulację jej dotychczasowych parametrów. Działania te spowodują ograniczenie niekontrolowanego przepływu wód opadowych z obrębu drogi, a poprzez to zmniejszy się negatywny wpływ na środowisko zastoisk wody opadowej, zwiększy się komfort życia okolicznych mieszkańców oraz poprawi się bezpieczeństwo ruchu kołowego i pieszego. Biorąc pod uwagę przedstawione rozwiązania minimalizujące oddziaływanie inwestycji na środowisko oraz z uwagi na skalę przedsięwzięcia, jak również uwzględniając, iż nie jest to droga nowobudowana, lecz istniejąca i planuje się jedynie jej ulepszenie, można przypuszczać, że realizacja inwestycji nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, tym bardziej że przewiduje się wykonanie robót budowlanych zgodnie z technologią powszechnie stosowaną przy tego typu pracach. Wykonanie nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej powinno przyczynić się do poprawy warunków użytkowania drogi, poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, poprawy płynności poruszania się po jej powierzchni pojazdów, a tym samym ograniczenia emisji czynników szkodliwych do środowiska (pyły, spaliny, hałas, wibracja) wskutek poprawy równości jezdni.

Pismem znak: NZ/470-7224-27/2012 z dnia 22 października 2012 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siemiatyczach nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia. Organ opiniujący, analizując przedłożoną informację o planowanym przedsięwzięciu, zakres, rodzaj technologii i skalę przedsięwzięcia, w części dotyczącej Powiatu Siemiatyckiego, uznał, że planowane przedsięwzięcie nie spowoduje zagrożenia i nie będzie mieć negatywnego wpływu na zdrowie i życie ludzi, nie będzie kolidować z istniejącą zabudową i szatą roślinną. Ponadto budowa i rozbudowa drogi nie spowoduje uciążliwości dla terenów sąsiednich, a realizacja przedsięwzięcia w znacznym stopniu zapewni obniżenie natężenia hałasu i zapylenia, pozwoli uzyskać płynność niwelety i możliwość odprowadzenia wód opadowych z powierzchni drogi oraz poprawi płynność i bezpieczeństwo ruchu pieszych i przejeżdżających pojazdów.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem znak: WOOŚ-II.4240.394.2012.DK z dnia 22 października 2012 r. wezwał do uzupełnienia karty informacyjnej dla inwestycji polegającej na budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 690 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na

odeinku Ciechanowiec – Siemiatycze. Po uzyskaniu w dniu 7 listopada 2012 r. wymaganego uzupełnienia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem znak: WOOŚ-II.4240.394.2012.DK z dnia 14 listopada 2012 r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Ww. organ stwierdził, że wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do II grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397).

Ponadto organ opiniujący ustosunkowując się do zapisów zawartych 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, ustalił, co następuje:

- planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- na etapie budowy przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych;
- przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii, gdyż nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, wymienionych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535, z późn. zm.).

Jednocześnie realizacja planowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Stwierdzono, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, obszarach przylegających do jezior, obszarach wybrzeży, obszarach górskich czy obszarach objętych ochroną, w tym w strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Omawiany teren zlokalizowany jest również poza obszarami Natura 2000. Najbliżej inwestycji w odległości ok. 4,5 km znajduje się Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 – „Dolina Dolnego Bugu” (kod: PLB140001), o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133) oraz w odległości ok. 6,5 km projektowany Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 – „Ostoja Nadbużańska” (kod: PLH140011), zatwierdzony przez Komisję Europejską. Ponadto w odległości ok. 1 km od planowanego przedsięwzięcia występuje Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Bugu i Nurca” oraz w odległości ok. 5,5 km Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Bugu”.

W ocenie organu opiniującego wszelkie prace związane z budową planowanej inwestycji będą prowadzone pod wykwalifikowanym, stałym nadzorem przyrodniczym. Wycinka drzew i krzewów oraz rozbiórka elementów infrastruktury będzie wykonana poza okresem lęgowym ptaków. Planowane do budowy mosty przystosowane zostaną do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt. Prace ingerujące w koryta cieków będą prowadzone poza okresami tarła i migracji ryb. Realizacja planowanej inwestycji nie zmieni znacząco charakteru użytkowania terenu.

W związku z powyższym, z uwagi na charakter przedsięwzięcia, zakres planowanych prac, położenie poza obszarami Natura 2000 oraz przyjęte środki zaradcze należy uznać, że przedmiotowa inwestycja nie będzie w znaczący sposób pogarszać stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt, a także w sposób znaczący wpływać

negatywnie na gatunki, dla których ochrony zostały one wyznaczone, nie istnieją przesłanki przemawiające za koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 dla planowanego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie nie leży również na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz na obszarach ochrony uzdrowiskowej. Planowane zamierzenie inwestycyjne będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania).

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz biorąc pod uwagę uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Uwzględniając uwarunkowania, o których mowa 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, w szczególności ze względu na:

- rodzaj i skalę przedsięwzięcia, które z racji charakteru – projekt polega na budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 690 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Ciechanowiec – Siemiatycze – nie zmieni dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu, nie będzie powodować negatywnego oddziaływania na środowisko, realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy parametrów technicznych i eksploatacyjnych infrastruktury drogowej, polepszy komfort i płynność ruchu zarówno kołowego, jak i pieszego, polepszając tym samym warunki jego bezpieczeństwa;
- projektowane zamierzenie inwestycyjne nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami, wobec czego nie nastąpi kumulacja oddziaływań pochodzących z innych źródeł znajdujących się na danym obszarze; istnieje powiązanie z innymi trasami komunikacyjnymi, gdyż celem projektu jest usprawnienie regionalnego systemu komunikacyjnego;
- realizacja inwestycji wymaga wykorzystania surowców (materiałów) budowlanych; na etapie eksploatacji, ze względu na swój charakter inwestycja nie wykorzystuje zasobów naturalnych;
- w trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z pracą sprzętu budowlanego oraz transportem i rozładunkiem materiałów, poprawa nawierzchni drogi usprawni płynność ruchu pojazdów, co przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin do atmosfery oraz emisji hałasu do środowiska, przy czym przewidywane natężenie ruchu nie przekroczy wartości dopuszczalnych, a uciążliwości związane z poruszającymi się pojazdami będą zminimalizowane;
- wszystkie prace będą prowadzone pod stałym nadzorem przyrodniczym w postaci specjalisty przyrodnika z doświadczeniem w pracy terenowej, posiadającego wiedzę i umiejętności rozpoznawania gatunków i siedlisk w szerokim zakresie, którego zadaniem będzie m.in. kontrolowanie inwestycji pod względem przestrzegania zaleceń i zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody;
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją oraz rozbiórka elementów istniejącej infrastruktury (np. słupy, ogrodzenia, wiaty przystanków autobusowych, które mogą potencjalnie być miejscem gniazdowania synantropijnych ptaków) będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków;
- ze względu na planowaną rozbudowę drogi wojewódzkiej, a w szczególności korektę trasy związaną z przebudową mostu na rzece Pełchówce (M-1) oraz mostu nad ciekim

bez nazwy (M-2), terminy robót wykonywanych w obrębie koryt dostosowane będą do okresów tarła i migracji ryb, które potencjalnie mogą występować w rzece Pełchówce oraz cieku bez nazwy;

- przed rozpoczęciem prac budowlanych przypadających na okres rozrodu płazów, a więc od 15 marca do 31 maja oraz od 15 września do 31 października, zostaną zabezpieczone odcinki trasy w miejscach, gdzie możliwe są migracje płazów na plac budowy, poprzez ogrodzenie tych lokalizacji płotkiem wykonanym np. z folii lub geowłókniny, co w pełni zabezpieczy plac budowy przed wnikaniem zwierząt, bez konieczności wstrzymywania prac;
- ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii jest zerowe;
- planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach objętych ochroną prawną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ani też w zasięgu jego oddziaływania nie są zlokalizowane obszary będące pod ochroną w myśl ww. ustawy, tym samym nie wykaże istotnego negatywnego wpływu na obszary naturowe oraz obszary chronione na podstawie przepisów ww. ustawy, przedsięwzięcie nie jest usytuowane, ani nie sąsiaduje z: obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarami wybrzeży, obszarami górskimi, obszarami objętymi ochroną, w tym strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych, obszarami wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarami Natura 2000 oraz pozostałymi formami ochrony przyrody, obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarami przylegającymi do jezior, uzdrowiskami i obszarami ochrony uzdrowiskowej; planowana do budowy i rozbudowy droga przebiega częściowo przez tereny leśne, jednak im nie zagraża; w szczególności przeanalizowano możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 i ustalono, że planowana inwestycja będzie realizowana w odległości ok. 4,5 km od najbliższego Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 – „Dolina Dolnego Bugu” (kod: PLB140001) oraz w odległości ok. 6,5 km od najbliższego Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Natura 2000 – „Ostoja Nadbużańska” (kod: PLH140011), przy czym z uwagi na charakter planowanego przedsięwzięcia oraz zastosowane rozwiązania chroniące środowisko, wymienione obszary Natura 2000 nie znajdują się w zasięgu jego znaczącego oddziaływania i planowana inwestycja nie stanowi zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków, dla których te obszary zaprojektowano, więc nie ma przeszkód w realizacji ww. przedsięwzięcia; realizacja inwestycji nie wpłynie również negatywnie na przyrodę oraz nie naruszy zakazów obowiązujących w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Bugu i Nurca” (1 km) i Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Bugu” (5,5 km);
- teren przyległy do drogi ma różnorodny charakter (rolniczy, leśny, zabudowany), jednak przedsięwzięcie wynika bezpośrednio ze zgłoszeń potrzeb lokalnej ludności, w związku z czym nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji spowodowała wystąpienie konfliktów społecznych;
- oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie realizacji inwestycji będzie miało charakter lokalny, oddziaływanie w trakcie eksploatacji spowodowane przez ruch pojazdów samochodowych zamknie się w granicach istniejącego i poszerzanego pasa drogowego;
- lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza możliwość transgranicznego oddziaływania na poszczególne elementy przyrodnicze;
- na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji przekształcenia terenu będą występować tylko w zakresie niezbędnym do jej wykonania, zapobieganie zanieczyszczeniu związane

będzie głównie z taką organizacją placu budowy, aby na terenie objętym robotami lub w jego okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogą powodować skażenie gruntu lub wód powierzchniowych i podziemnych, powstający hałas będzie ograniczany poprzez zastosowanie sprawdzonych, dobrze konserwowanych, sprawnych technicznie i posiadających odpowiednie atesty maszyn i urządzeń, co zminimalizuje również możliwość wycieku z nich substancji niebezpiecznych (np. oleje, benzyna); na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie na środowisko oraz jego komponenty będzie ograniczone do minimum, nie spowoduje również obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej;

- realizacja inwestycji wiązać się będzie głównie z oddziaływaniem na środowisko na etapie prac budowlanych z użyciem sprzętu mechanicznego (hałas, zanieczyszczenie powietrza, ewentualne zanieczyszczenie wód powierzchniowych i gruntu, odpady), na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie na środowisko będzie związane z ruchem pojazdów po nowej, ulepszonej nawierzchni, choć znacznie mniejsze niż przed budową i rozbudową drogi;
- oddziaływanie na środowisko podczas budowy będzie dotyczyło przede wszystkim oddziaływania na klimat akustyczny i powietrze (emisja hałasu, pyłów i spalin), powierzchnię ziemi i ewentualnie wody powierzchniowe oraz podziemne, jednak to oddziaływanie będzie krótkotrwałe i okresowe, więc ustanie wraz z zakończeniem planowanych do wykonania prac; oddziaływanie powstałe na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przekroczy dopuszczalnych norm, natomiast, biorąc pod uwagę obecne i prognozowane natężenie ruchu, nową nawierzchnię, właściwą organizację ruchu, przewiduje się, że przedsięwzięcie w trakcie eksploatacji nie spowoduje trwałego zwiększenia ilości lokalnych zanieczyszczeń w stosunku do poziomu obecnego; z uwagi na charakter przedsięwzięcia nie będzie ono przyczyną trwałych zmian w środowisku;

przy uwzględnieniu kryteriów określonych w Załączniku III do dyrektywy Rady nr 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne, po zapoznaniu się z opiniami ww. organów współdziałających, Burmistrz Ciechanowca postanowieniem znak: RI.6220.20.2012 z dnia 15 listopada 2012 r. odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Organ prowadzący postępowanie dokonał szczegółowej analizy zgromadzonych w sprawie materiałów, a także warunków i zasad zagospodarowania terenu, zasad ochrony środowiska oraz warunków korzystania z jego zasobów wynikających z przepisów szczególnych, jak również stanu faktycznego i prawnego terenu, na którym przewiduje się realizację inwestycji.

W trakcie analizy przedmiotowego przedsięwzięcia rozpatrywane były następujące warianty:

1. Wariant „0” – polegający na nie realizowaniu inwestycji, co jest najmniej korzystne dla środowiska, gdyż wzrost ilości pojazdów powoduje utrudnienia w płynności ruchu oraz wzrost emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.
2. Warianty inwestycyjne realizowanej inwestycji na odcinku drogi w m. Żale w km 37÷39 – rejon mostu nad rzeką Pełchówką oraz dwóch obiektów mostowych.

2.1. Warianty drogowe.

- 2.1.1. Wariant 1 obejmuje wyjście poza istniejący pas drogowy na odcinku w km 37+150÷37+580 i poprowadzenie trasy po prawej stronie istniejącego mostu w odległości 20 m od jego osi (10 m od krawędzi). Skrzyżowanie z drogami powiatowymi (km 37+575) będzie w miejscu dotychczasowego skrzyżowania. W zakres wariantu 1 wchodzi również korekta łuku poziomego w km 38+500.

- 2.1.2. Wariant 2 przewiduje nowy przebieg drogi na odc. w km 37+440÷39+150 i prowadzenie trasy po lewej stronie istniejącego mostu, w odległości 65,0 m. W geometrii poziomej występują łuki o $R=2200$ m i $R=1200$ m. W przekroju podłużnym max. pochylenie niwelety wynosi 1%. Na odc. ok. 500 m trasa przebiega w wykopie, maksymalna głębokość – 4,4 m. Maksymalny nasyp – 4,0 m jest w km 38+430. Skrzyżowanie z drogami powiatowymi w nowym miejscu, na drodze powiatowej nr 1724B, w odległości 105 m od istniejącego skrzyżowania.
- 2.1.3. W wariantcie 3 zaprojektowano nowy przebieg drogi na odc. w km 37+050÷39+000 i prowadzenie trasy po lewej stronie istniejącego mostu, w odległości 185,0 m. Wariant 3 zbliża się do zabudowań miejscowości Żale. W geometrii poziomej występują łuki o $R=800$ m i $R=3000$. W przekroju podłużnym max. pochylenie wynosi 1%. Na odc. długości 550 m trasa przebiega w wykopie, maksymalna głębokość 5,5 m. Maksymalny nasyp – 3,5 m w km 38+470. Skrzyżowanie z drogami powiatowymi w nowym miejscu, na drodze powiatowej nr 1724B, w odległości 220 m od istniejącego skrzyżowania.
- 2.2. Warianty rozwiązań konstrukcyjnych obiektów mostowych (po 3 warianty dla każdego niżej opisanego obiektu).
- 2.2.1. M-1 – most nad rz. Pełchówką – projektuje się w celu przeprowadzenia drogi nad przeszkodą terenową jaką jest rzeką Pełchówka. Na obiekcie zlokalizowano jezdnię o szerokości 8,0 m zawierającą 2 pasy ruchu po 3,5 m oraz 2 opaski po 0,5 m. Obiekt umożliwia poruszanie się po nim najcięższych pojazdów odpowiadających klasie obciążenia A. Na obiekcie znajduje się także jednostronny chodnik dla obsługi o szer. 0,90 m.
- 2.2.2. M-2 – most nad ciekim bez nazwy – projektuje się w celu przeprowadzenia drogi nad przeszkodą terenową jaką jest ciek bez nazwy. Dla wariantu 1 na obiekcie zlokalizowano jezdnię o szerokości 7,0 m zawierającą 2 pasy ruchu po 3,5 m. Dla wariantu 2 i 3 na obiekcie zlokalizowano jezdnię o szerokości 8,0 m zawierającą 2 pasy ruchu po 3,5 m oraz 2 opaski po 0,5 m. Obiekt umożliwia poruszanie się po nim najcięższych pojazdów odpowiadających klasie obciążenia A. Dla wariantu 2 i 3 na obiekcie znajduje się jednostronny chodnik dla obsługi o szer. 0,90 m.

W przypadku rozpatrywanych trzech wariantów przebiegu trasy w m. Żale, wybranym wariantem, uznanym za najkorzystniejszy, jest wariant 1, a w przypadku wariantów konstrukcyjnych obiektów mostowych wybrano warianty:

M-1 – most na rzece Pełchówce – wariant 1 (charakteryzujący się m.in. konstrukcją z belek prefabrykowanych, ustrojem niosącym zespolonym, płytowym, wolnopodpartym);

M-2 – most na cieku bez nazwy – wariant 1 (charakteryzujący się m.in. konstrukcją – prefabrykowana, żelbetowa, ustrojem niosącym – rama jednoprzęsłowa).

Dla części terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie uchwalone zostały miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Planowana inwestycja jest zgodna z ustaleniami studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących w poszczególnych gminach, przez które przebiega droga wojewódzka Nr 690.

Ustalono, że na mocy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717, późn. zm.), straciły ważność plany zagospodarowania przestrzennego na terenie Gminy Ciechanowiec, zatwierdzone Uchwałą Nr 209/XXXXI Rady Miejskiej Ciechanowiec z dnia 28 czerwca 1993 r. (Dz. Urz. Woj. Łomżyńskiego z 1993 r. Nr 9, poz. 51) i Uchwałą Nr 22/V/94 Rady Miejskiej Ciechanowiec z dnia 12 grudnia 1994 r. (Dz. Urz. Woj. Łomżyńskiego z 1994 r. Nr 11, poz.

109). W związku z powyższym przedmiotowe przedsięwzięcie w obrębie Gminy Ciechanowiec, znajduje się na obszarze nieposiadającym miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W zasięgu do 300 m od przedsięwzięcia znajduje się 1 obszar objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z uchwałą Nr 208/XXVIII/01 Rady Miejskiej w Ciechanowcu z dnia 27 sierpnia 2001 r. w sprawie zatwierdzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Ciechanowiec. Gmina Perlejewo posiada obowiązujący Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego gminy Perlejewo, zatwierdzony uchwałą Nr 45/IX/03 Rady Gminy w Perlejewie z dnia 7 grudnia 2003 r., zmieniony uchwałą Nr 161/XXXVII/10 Rady Gminy w Perlejewie z dnia 10 listopada 2010 r. Na rozpatrywanym terenie gminy Grodzisk w rejonie przedmiotowej inwestycji brak jest MPZP. Gmina Drohiczyn nie posiada obowiązującego Miejskowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. MPZP ogólnego zagospodarowania gminy stracił ważność z dniem 1 stycznia 2004 r. W chwili obecnej Gmina Drohiczyn jest na etapie końcowych uzgodnień projektu MPZP, obejmującego obszar Gminy w podziale na obręby geodezyjne. Gmina i Miasto Siemiatycze na całym terenie posiada Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego zatwierdzony uchwałą Nr XV/106/2000 Rady Gminy w Siemiatyczach z dnia 25 października 2000 (Dz. Urz. Woj. Podlaskiego Nr 30 z 2000 r., poz. 468, z późn. zm.).

W trakcie postępowania strony były zawiadamiane o poszczególnych jego etapach poprzez podanie informacji do publicznej wiadomości. Żadna ze stron biorąca udział w postępowaniu nie zgłosiła uwag ani zastrzeżeń.

Zgodnie z art. 21 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, dane o złożonym wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o wydanym postanowieniu o braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz o wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie.

Analiza przedłożonego wniosku wykazała, że jest to przedsięwzięcie, które nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska naturalnego i nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie ludzi. Przedsięwzięcie nie obciąża w szczególny sposób środowiska ani mu znacząco nie zagraża.

Biorąc pod uwagę powyższe, uznano, że przedsięwzięcie spełni wymogi stawiane przez przepisy z zakresu ochrony środowiska i spełnione zostały warunki niezbędne do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla rozpatrywanego przedsięwzięcia.

Z uwagi na ważny interes społeczny i ważny interes strony, jakim jest budowa i rozbudowa niezbędnej infrastruktury drogowej, niniejszej decyzji nadany został rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 §1 K.p.a. decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, w przypadku gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Nadanie tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności celem przyspieszenia postępowania leży w słusznym interesie społecznym, ponieważ budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej ma szczególne znaczenie dla mieszkańców gmin, przez które przebiega. Mieszkańcy okolicznych miejscowości od wielu lat wnioskują o realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Jest to istotny element układu komunikacyjnego sieci dróg. Przedsięwzięcie będące przedmiotem sprawy leży w interesie społecznym, zaś wykonanie niniejszej decyzji nie tworzy bezpośredniego uszczerbku dla dóbr chronionych przepisami o ochronie przyrody.

Dodatkowym czynnikiem uzasadniającym nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest ważny interes strony, gdyż przedmiotowa inwestycja związana jest z uzyskaniem środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013. W celu uniknięcia zagrożenia odrzucenia wniosku o dofinansowanie przedmiotowego przedsięwzięcia, z uwagi na krótkie terminy, rygor natychmiastowej wykonalności pozwoli na skrócenie czasu koniecznego na dalsze i prawidłowe przygotowanie realizacji przedsięwzięcia i osiągnięcie jej rezultatów społeczno-ekonomicznych, przy minimalizacji negatywnych następstw dla środowiska. Z tych względów orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

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 (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin, o którym mowa, może ulec wydłużeniu o 2 lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 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.

Przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Burmistrza Ciechanowca w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.



Z up. BURMISTRZA

mgr inż. Arkadiusz Radziszewski
**KIEROWNIK
REFERATU INWESTYCJI**

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok
2. Strony postępowania przez podanie do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na tablicach ogłoszeń, w miejscu planowanego przedsięwzięcia oraz na BIP. Wykaz stron postępowania znajduje się w aktach sprawy w pokoju 13 tut. urzędu
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokim Mazowieckiem, ul. 1 Maja 9, 18-200 Wysokie Mazowieckie
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siemiatyczach, ul. Kilińskiego 23, 17-300 Siemiatycze

URZĄD MIEJSKI
w Ciechanowcu
ul. Mickiewicza 1, 18-230 CIECHANOWIEC
tel. 086-277 11 45, fax 086-277 10 66

NINIEJSZA DECYZJA JEST PRAWOMOCNA
2013-02-15
Ciechanów, dnia

**KIEROWNIK
REFERATU INWESTYCJI**
mgr inż. Arkadiusz Radziszewski

RI.6220.20.2012

CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 690 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Ciechanowiec – Siemiatycze.

zgodnie z art. 82 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 (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.)

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 690 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Ciechanowiec – Siemiatycze, w ramach której zaplanowano przede wszystkim:

- poszerzenie jezdni z szer. 5,0÷5,5 m do szer. 7,0 m i korony do szer. 10,0m;
- ułożenie nowej nawierzchni bitumicznej;
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych;
- korektę trasy (sprostowanie) na odc. w km 37+000÷39+000;
- rozbiórkę istniejących przepustów i mostów oraz wybudowanie nowych;
- poprawę funkcjonalności skrzyżowań z drogami powiatowymi i gminnymi;
- budowę dwóch nowych rond i przebudowę istniejącego ronda;
- wykonanie zjazdów do pól, działek i posesji;
- budowę trzech skrzyżowań typu „rondo”;
- normatywne rozsuniecie przystanków autobusowych i wyposażenie ich w zatoki (34 szt/17 par) z miejscem na wiatę;
- miejsce dla ITD. do kontroli i ważenia pojazdów (2 szt.);
- oświetlenie miejsc newralgicznych tj. ronda, przejścia dla pieszych, stanowiska dla ITD.;
- budowę ciągu pieszo-rowerowego długości 35,1 km na całym odcinku Ciechanowiec – Siemiatycze;
- przebudowę infrastruktury technicznej (kable i linie energetyczne, wodociągi);
- oznakowanie poziome i pionowe.

Parametry techniczne projektowanych dróg:

1. Droga wojewódzka DW 690:

- | | |
|-------------------------|------------|
| – klasa drogi | G (główna) |
| – prędkość projektowa | 80 km/h |
| – prędkość miarodajna | 100 km/h |
| – szerokość jezdni | 7,0 m |
| – szerokość korony | 10 m |
| – szerokość pasów ruchu | 2 x 3,5 m |
| – szerokość pobocza | 1,5 m |
| – spadek poprzeczny | 2% |
| – kategoria ruchu | KR4 |
| – obciążenie | 115 kN/oś |

2. Drogi powiatowe:

- klasa drogi Z
- prędkość projektowa 50 km/h
- szerokość jezdni 6,0m
- szerokość korony 8 m
- szerokość pobocza 2 x 1m
- spadek poprzeczny 2%
- kategoria ruchu KR2

3. Drogi gminne:

- klasa drogi L
- prędkość projektowa 40 km/h
- szerokość jezdni 6,0 m
- szerokość korony 7,5 m
- szerokość pobocza 2 x 0,75 m
- kategoria ruchu KR1

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w obrębie istniejącego i poszerzanego pasa drogowego na działkach zlokalizowanych na terenie Gminy Ciechanowiec, Gminy Perlejewo, Gminy Grodzisk, Gminy Drohiczyn, Gminy Siemiatycze, Miasta Siemiatycze, przy czym ogólna powierzchnia zajmowanej nieruchomości wynosi ok. 105 ha, a długość budowanej i rozbudowywanej drogi – ok. 35 km.

Teren, na którym znajduje się planowana inwestycja charakteryzuje się zagospodarowaniem rolniczo – leśnym o konfiguracji płaskiej i lekko falistej. Najniżej położonym miejscem są okolice Ciechanowca – 125 m n.p.m., natomiast najwyższym koło Skiwy w km 49+500 – 175 m n.p.m. W km 37+300 droga przecina rzekę Pełchówkę (o szerokości 3÷5 m). Droga przebiega także przez tereny zurbanizowane. Występujące sporadycznie przy drodze zabudowania mają charakter gospodarstw rolnych. Jedynie w końcowym odcinku w km 57+000÷58+000 na terenach w granicach administracyjnych miasta Siemiatycze ulokowały się hurtownie, warsztaty i niewielkie firmy. W km 41+500 po lewej stronie znajduje się stacja paliw.

Istniejąca DW 690, a tym samym przedmiotowa inwestycja przebiega przez teren następujących powiatów, miast i gmin:

1. powiat Wysokie Mazowieckie: Miasto Ciechanowiec, Gmina Ciechanowiec,
2. powiat Siemiatycze: Gmina Perlejewo, Gmina Grodzisk, Gmina Drohiczyn, Gmina Siemiatycze, Miasto Siemiatycze.

Miejscowości położone w pobliżu drogi to: Ciechanowiec – początek odcinka, Malec, Skórzec, Moczydły, Olszewo, Żale, Stadniki, Łopusze, Skiwy, Grzyby, Siemiatycze – koniec odcinka.

Aktualnie przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5 – 5,5 m. Jezdnia jest w złym stanie technicznym posiada liczne spękania, garby, ubytki i dziury. Krawędzie jezdni są poszarpane i obłamane, pobocza zdegradowane. W geometrii poziomej trasa w znacznej mierze ma charakter prosty. Na całym 35 km odcinku jest kilkanaście łuków poziomych. W przekroju podłużnym na kilku łukach brak jest widoczności. Szerokość jezdni (5-5,5m) w obecnym stanie nie pozwala na swobodne wyprzedzanie, omijanie oraz utrudnia mijanie się pojazdów. Na całej długości drogi znajdują się przydrożne drzewa rosnące na poboczu lub poza rowami. Istniejące odwodnienie drogi jest niedrożne w rowach gromadzi się woda. Istniejące obiekty inżynierskie znajdują się w niedostatecznym stanie technicznym, najczęściej są to przepusty rurowe HDPE, żelbetowe Ø 80 – 120 cm oraz rurowe 1m x 1m; 1,5 m x 2,3 m.

W ciągu drogi zlokalizowane są też dwa mosty jednoprzęsłowe, płytowe o rozpiętości do 10 m:

- w km 37+500 nad rz. Pełchówką,
- w km 44+200 nad ciekiem melioracyjnym.

Z uwagi na zły stan techniczny drogi, natężenie ruchu na drodze jest niewielkie. Dominuje ruch lokalny. Pojawiają się jednak również samochody ciężarowe ruchu tranzytowego. Na drodze odbywa się także ruch autobusów komunikacji zbiorowej i autobusów szkolnych. Jest dużo przystanków autobusowych, jednak bez zatok. Istniejące oznakowanie pionowe drogi DW 690 jest przejrzyste i czytelne i można uznać, że dobrze spełnia swoje przeznaczenie. Brak jest natomiast oznakowania poziomego. Przebudowa realizowana będzie dla przyjętej prędkości projektowej tj. 80 km/h, dlatego parametry łuków zostaną skorygowane poprzez zwiększenie promieni.

Dodatkowo na odcinku w km 37+100÷37+600 w rejonie mostu nad rzeką Pełchówką planuje się korektę trasy oraz budowę nowego obiektu mostowego.

Parametry istniejącej DW 690 są następujące:

- | | |
|--------------------|--------------------------------|
| – jezdnia | 5 – 5,5 m |
| – szerokość korony | 8 – 9 m |
| – ilość przepustów | 32 (w złym stanie technicznym) |
| – ilość mostów | 2 (w złym stanie technicznym) |
| – klasa drogi | G (główna) |

Omawiane przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska i nie wpłynie negatywnie na zdrowie ludzi. Planowana inwestycja zapewni wygodę i bezpieczeństwo podczas ruchu pieszego i kołowego. Normatywna szerokość pasa ruchu zapewni swobodę wyprzedzania, zwiększenie prędkości jazdy. Nastąpi zmniejszenie awaryjności pojazdów, zużycia paliwa, emisji spalin i hałasu komunikacyjnego. Zapewnione zostanie właściwe odprowadzenie wód opadowych. Uciążliwości mogą wystąpić na etapie przebudowy, jednakże będą one krótkotrwałe i ustąpią niezwłocznie po zakończeniu prac, a związane będą z emisją hałasu powstającego w wyniku pracy sprzętu oraz pojazdów dowożących materiały budowlane, zwiększeniem stopnia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego cząstkami pyłu i kurzu, chwilowymi utrudnieniami w ruchu pojazdów oraz pieszych na trasie przebudowy i w jej najbliższym sąsiedztwie. W trakcie realizacji inwestycji zostaną podjęte środki mające na celu ochronę obszaru objętego przedsięwzięciem, a w szczególności ochronę gleby i stosunków wodnych.

Planowana inwestycja będzie realizowana w odległości ok. 4,5 km od najbliższego Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 – „Dolina Dolnego Bugu” (kod: PLB140001), w odległości ok. 6,5 km od najbliższego Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Natura 2000 – „Ostoja Nadbużańska” (kod: PLH140011). Z uwagi na charakter przedmiotowego przedsięwzięcia oraz zastosowane rozwiązania chroniące środowisko, wymienione obszary Natura 2000 nie znajdują się w zasięgu jego znaczącego oddziaływania i planowana inwestycja nie stanowi zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków, dla których te obszary zaprojektowano, więc nie ma przeszkód w realizacji ww. przedsięwzięcia. Realizacja inwestycji nie wpłynie również negatywnie na przyrodę oraz nie naruszy zakazów obowiązujących w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Bugu i Nurca” (1 km) i Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Bugu” (5,5 km).



Z up. BURMISTRZA

mgr inż. Arkadiusz Radziszewski
KIEROWNIK
REFERATU INWESTYCJI