

RŚ. 6220.2. 2011

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 84 ust. 1 i 2 oraz art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 Nr 199, poz. 1227 z późn zm.) oraz art. 104, art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Brańsk, ul. Rynek 8, 17 – 120 Brańsk znak: BP. 6220.1.2011 z dnia 2 lutego 2011 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej Markowo-Glinnik” położonego na działkach ozn. nr geod. 87/1 w obrębie gruntów miejscowości Markowo i nr geod. 139 w obrębie gruntów miejscowości Glinnik, gm. Brańsk

- 1) **stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko,**
- 2) **określam środowiskowe uwarunkowania realizacji**

przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Markowo - Glinnik na działkach ozn. nr geod. 87/1 w obrębie gruntów miejscowości Markowo i nr geod. 139 w obrębie gruntów miejscowości Glinnik, gm. Brańsk.

Charakterystyka przedsięwzięcia oraz karta informacyjna przedsięwzięcia stanowią odpowiednio załączniki nr 1 i 2 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

Gmina Brańsk ul. Rynek 8, 17 – 120 Brańsk wystąpiła dnia 16 sierpnia 2010 r. z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Markowo - Glinnik na działkach ozn. nr geod. 87/1 w obrębie gruntów miejscowości Markowo i nr geod. 139 w obrębie gruntów miejscowości Glinnik, gm. Brańsk.

Zgodnie z art. 60 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko na podstawie §3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) przedsięwzięcie zostało zaliczone do inwestycji, mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Stosownie do art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Wójt Gminy Brańsk wystąpił pismem znak sprawy: RŚ. 6220.2.2011 z dnia 4 lutego 2011 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku Podlaskim oraz pismem znak sprawy: RŚ. 6220.2.2011 z dnia 4 lutego 2011 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowiska dla w/w przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bielsku Podlaskim Opinią Nr 44/O/NZ/2011 z dnia 15 lutego 2011 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem znak: WOOS-II.4240.87.2011.EN z dnia 18 lutego 2011 r. oraz Wójt Gminy Brańsk postanowieniem z dnia 2 marca 2011 r. nie stwierdzili obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na

drogi gminnej Markowo - Glinnik na działkach ozn. nr geod. 87/1 w obrębie gruntów miejscowości Markowo i nr geod. 139 w obrębie gruntów miejscowości Glinnik, gm. Brańsk.

Z dołączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach istniejącego pasa drogowego. Łączna długość drogi wynosi 3,228 km. Przedsięwzięcie usytuowane jest na działkach oznaczonych nr geod. 87/1 w obrębie gruntów wsi Markowo, nr geod. 139 w obrębie gruntów wsi Glinnik, gm. Brańsk. Przewidziana do przebudowy droga przebiega przez grunty orne, lasy oraz wieś Kolonia Pasieka. W miejscu planowanej inwestycji w ciągu drogi występuje nawierzchnia żwirowa o grubości 19-35 cm, szerokości jezdni 5,00 m, szerokość korony drogi 7,0 – 8,0 m. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wynosi około 2,6 ha. Teren poza jezdnią (pobocza) pokryty jest trawą i krzakami (samosiewami) w rowach przydrożnych. Przedsięwzięcie będzie polegało na wyrównaniu podbudowy kruszywem naturalnym oraz pokryciu warstwą wiążącą z betonu asfaltowego o grubości 5 cm oraz warstwą ścierną z tego samego materiału o grubości 4 cm, co zapewni trwałość nawierzchni drogi. Przebudowana droga będzie drogą klasy L, na której projektowana prędkość wyniesie 40 km/h. Szerokość jezdni bitumicznej wyniesie 5,0 m, natomiast szerokość obustronnych poboczy po 1,0 – 1,5 m. Kategoria ruchu KR-1. W celu poprawy systemu odwadniającego projektowanej drogi przewiduje się oczyszczenie rowów oraz przebudowanie przepustów pod zjazdami.

W zakresie powierzchni ziemi, przedsięwzięcie nie stwarza zagrożeń skażenia gruntu i gleby. W trakcie realizacji inwestycji negatywne oddziaływanie na środowisko będzie eliminowane poprzez skrócenie do niezbędnego minimum czasu budowy, praca sprzętu mechanicznego odbywać się będzie w porze dziennej, grunt pochodzący z robót ziemnych zostanie wbudowany w korpus drogowy, a powstałe produkty uboczne zostaną wywiezione na wysypisko śmieci. W celu zminimalizowania uciążliwości związanych z przebudową drogi, inwestor zadba o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę (szczególnie układu paliwowo – olejowego), co wyklucza ewentualne zanieczyszczenie gleb związkami ropopochodnymi, w czasie rozładunku i przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączone. Realizacja omawianej inwestycji z uwzględnieniem działań ograniczających szkodliwe oddziaływanie na środowisko poprzez właściwe zagospodarowanie odpadów powstających w trakcie przebudowy drogi gminnej, skrócenie do minimum czasu budowy oraz praca sprzętu mechanicznego w porze dziennej nie powinna negatywnie wpłynąć na zdrowie ludzi oraz na środowisko. Ponadto poprawa parametrów technicznych tj. zastąpienie istniejącej nawierzchni gruntowej na nawierzchnię asfaltową przyczyni się do zmniejszenia poziomu zapylenia powietrza oraz bezpieczeństwa ruchu. Przebudowa drogi przyczyni się również do poprawy stanu środowiska poprzez zmniejszenia zużycia paliwa przez poruszające się pojazdy mechaniczne, a tym samym zmniejszy się emisja zanieczyszczeń w spalinach, wskutek skrócenia czasu przejazdu.

Z analizy przedłożonej dokumentacji oraz z w/w charakterystyki przedsięwzięcia, w odniesieniu do § 3 w/w rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wynika, że przebudowa drogi gminnej ze względu na brak powiązań z innymi przedsięwzięciami w szczególności w zakresie kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na terenach nieruchomości sąsiednich, prognozowaną niską emisję do powietrza i niewystępowanie innych uciążliwości, oraz przy uwzględnieniu planowanej technologii, nie spowoduje w sposób znaczący negatywnej zmiany środowiska.

Ponadto zamierzenie inwestycyjne nie leży w obszarach objętych ochroną, w tym strefy ochrony ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich i leśnych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, jak również siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000, wyznaczonych w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 151, poz. 1220). Najbliższy obszar Natura 2000 – Dolina Górnej Narwi(PLB200007) znajduje się w odległości 12,5 km od planowanego przedsięwzięcia. Ponadto inwestycja nie będzie realizowana na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o krajobrazie mającym znaczeni historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

obszarach przylegających do jezior oraz obszarach ochrony uzdrowiskowej. Przedsięwzięcie z uwagi na usytuowanie nie będzie oddziaływać na tereny podmokłe, kompleksy leśne, rezerваты, parki, a zasięg potencjalnych zmian w wyniku realizacji inwestycji nie będzie stanowił bariery ograniczającej drożność korytarzy ekologicznych. Skala i lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza możliwość jej transgranicznego oddziaływania na środowisko. Oddziaływanie będzie miało zasięg lokalny i ograniczy się tylko do czasu prowadzenia robót budowlanych.

Analizując całość akt sprawy, stwierdza się, że planowana inwestycja nie pogorszy stanu środowiska, a wręcz poprawi się komfort bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, płynność poruszania się pojazdów, jak też zdecydowanie zmniejszy się poziom zapylenia powietrza oraz emisji hałasu i zużycia paliwa poruszających się pojazdów.

Z uwagi na powyższe należało orzec jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 i 4 w/w ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Powyższy termin może ulec wydłużeniu o 2 lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Niniejsza decyzja zgodnie z art. 86 w/w ustawy wiąże organy wydające decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku za pośrednictwem tego organu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



WÓJT
mgr Krzysztof Jaworowski

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia
2. Karta informacyjna przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Gmina Brańsk ul. Rynek 8, 17 – 120 Brańsk
2. Zainteresowani w trybie art. 49 Kpa
3. Sołtys wsi Glinnik (celem podania do publicznej wiadomości i wywieszenia na tablicy ogłoszeń)
4. Sołtys wsi Markowo (celem podania do publicznej wiadomości i wywieszenia na tablicy ogłoszeń)
5. a/a.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi gminnej Markowo-Glinnik. Początek projektowanej trasy przyjęto koniec nawierzchni bitumicznej drogi Brańsk-Markowo, a koniec nawierzchni bitumicznej w miejscowości Glinnik w lokalizacji 0+000 – 3+228. Łączna długość drogi wynosi 3,228 km. Przedsięwzięcie usytuowane jest na działkach ozn. nr geod. 87/1 w obrębie gruntów miejscowości Markowo i nr geod. 139 w obrębie gruntów miejscowości Glinnik, gm. Brańsk.

Przedsięwzięcie będzie polegało na wyrównaniu podbudowy kruszywem naturalnym oraz pokryciu warstwą wiążącą z betonu asfaltowego o grubości 5 cm oraz warstwą ścierną z tego samego materiału o grubości 4 cm. W celu poprawy systemu odwadniającego projektowanej drogi przewiduje się oczyszczenie rowów oraz przebudowanie przepustów pod zjazdami. Odprowadzenie wód z drogi będzie się odbywało systemem powierzchniowym.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy płynności ruchu, zmniejszenia awaryjności pojazdów, zmniejszenia zużycia paliwa i tym samym zmniejszenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do atmosfery. Obniżeniu ulegnie poziom hałasu i zapylenia po przejechaniu pojazdu.

Do przebudowy drogi wykorzystane zostaną materiały dopuszczalne do stosowania w budownictwie, posiadające atesty i aprobaty techniczne nie mające ujemnego wpływu na środowisko. Przewidywane ilości podbudowy z kruszywa naturalnego – 1745,55 m³, masa asfaltowa 32834,80 m², emulsja nawierzchni bitumicznej 16140,00 m². Energia elektryczna w procesie budowy będzie wykorzystywana z przenośnych agregatów prądotwórczych i istniejącej sieci energetycznej. Paliwa będą stosowane do maszyn i pojazdów mechanicznych do transportu materiałów i surowców oraz robót ziemnych. Woda potrzebna w trakcie robót budowlanych będzie dowożona beczkowozami.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie spowoduje negatywnego wpływu na środowisko oraz życie ludzkie pod warunkiem zachowania ogólnie obowiązujących przepisów budowlanych i norm.

Karta informacyjna przedsięwzięcia

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia obejmuje przebudowę drogi gminnej Markowo - Glinnik. Początek projektowanej trasy przyjęto koniec zjazdu o nawierzchni bitumicznej z drogi Brańsk – Markowo, a koniec zjazdu o nawierzchni bitumicznej w miejscowości Glinnik w lokalizacji 0+000 – 3+ 228. Łączna długość drogi wynosi 3,228 km. Przedsięwzięcie usytuowane jest na działkach o numerach geodezyjnych: 87/1 w obrębie gruntów wsi Markowo, 139 w obrębie gruntów wsi Glinnik.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób jej wykorzystania i pokrycie szatą roślinną.

Droga gminna przewidziana do przebudowy przebiega przez grunty orne, lasy oraz wieś Kolonia Pasięka. Na całej długości posiada nawierzchnię żwirową grubości 19-35 cm, szerokości 5,00 m. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wynosi około 2,6 ha. Teren poza jezdnią pokryty jest trawą i krzakami (samosiewami) w rowach przydrożnych. Odwodnienie korpusu drogi odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód do istniejących rowów przydrożnych. Na danym odcinku występują dwa przepusty w lokalizacji km 1+363,5 oraz km 2+670.

3. Rodzaje technologii.

Przebudowę istniejącej drogi projektuje się w granicach istniejącego pasa drogowego o następujących parametrach:

- klasa drogi L,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość korony 7,0 – 8,0 m,
- szerokość jezdni 5,0 m,
- szerokość poboczy 1,0 – 1,5 m,
- kategoria ruchu KR-1.

Przedsięwzięcie będzie polegało na wyrównaniu i wzmocnieniu istniejącej podbudowy kruszywem naturalnym oraz pokryciu warstwą wiążącą z masy mineralno-bitumicznej gr. 5,0 cm oraz warstwy jezdni z tego samego materiału o gr. 4 cm.

W celu poprawy usprawnienia systemu odwadniającego projektowanej drogi przewiduje się oczyszczenie rowów oraz przebudowanie przepustów pod zjazdami.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

W pracach koncepcyjnych rozważono:

- a) wariant zerowy, czyli dalsze pozostawienie drogi w obecnym stanie i coroczne wydatkowanie budżetowych pieniędzy na jej bieżące utrzymanie bez gwarancji trwałej poprawy stanu technicznego oraz komfortu jazdy,
- b) przebudowę drogi po jej obecnym szlaku,
- c) inny przebieg drogi, po nowym szlaku (tylko teoretycznie), gdyż ta opcja wymagałaby:
 - jej budowy (a nie przebudowy),

- wykupu gruntów i ich przekwalifikowanie z rolnych na budowlane, co skutkowałoby koniecznością poniesienia niewspółmiernie wysokich kosztów,
- mieszkańcy zostaliby pozbawienie dojazdów do swoich pól uprawnych i posesji.

Dalsze pozostawienie przedmiotowej drogi w bardzo złym stanie technicznym – jeździe gruntowe ulepszone (wariant zerowy) to:

- dalsze utrudnienia w płynności ruchu drogowego,
- niski komfort jazdy,
- większa awaryjność pojazdów,
- większe zużycie paliwa i tym samym większa emisja zanieczyszczeń do powietrza,
- wysoki poziom hałasu i zapylenia podczas przejazdów mechanicznych po drodze gruntowej.

Z powyższych względów zdecydowano się na wariant b – przebudowa drogi po jej obecnym szlaku.

Proces wyboru najlepszych rozwiązań projektowych uwzględniał jako funkcje celu:

- dobrą funkcjonalność rozwiązania,
- zmniejszenie antropopresji na środowisko,
- najbardziej korzystne ekonomicznie rozwiązania.

Dobrano konstrukcje pozwalające na proste i łatwe wykonanie ze zminimalizowaniem ingerencji człowieka w środowisko przyrodnicze.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Do przebudowy drogi przewiduje się wykorzystanie materiałów dopuszczalnych do stosowania w budownictwie, posiadających atesty i aprobaty techniczne nie mające ujemnego wpływu na środowisko. Przewidywane wartości: podbudowy z kruszywa naturalnego 1745,55 m², masa asfaltowa 32834,80 m², emulsja nawierzchni bitumicznej 16140,00 m². Energia elektryczna w procesie budowy będzie wykorzystywana z przenośnych agregatów prądotwórczych i istniejącej sieci energetycznej. Paliwa będą stosowane do maszyn i pojazdów mechanicznych do transportu materiałów i surowców oraz robót ziemnych. Woda potrzebna w trakcie robót budowlanych będzie dowożona beczkowozami.

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

Przewidywane rozwiązania techniczne pozytywnie wpłyną na środowisko. Zastąpienie istniejącej nawierzchni żwirowej na nawierzchnię asfaltową przyczyni się do zmniejszenia poziomu zapylenia powietrza. Obecnie zły stan istniejącej nawierzchni powoduje gromadzenie się na niej nieczystości powodujących pylenie po przejechaniu pojazdu.

Przebudowa drogi przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa przez poruszające się pojazdy mechaniczne, a tym samym zmniejszy się emisja zanieczyszczeń w spalinach wskutek skrócenia czasu przejazdu. Osiągnie się to poprzez wykonanie nowej nawierzchni z betonu asfaltowego, która będzie posiadała większą równość, a to poprawi płynność poruszających się pojazdów.

Przewiduje się, iż w fazie eksploatacji, przedsięwzięcie będzie korzystnie wpływało na środowisko, poprzez poprawę klimatu akustycznego. Wykonanie nowej nawierzchni spowoduje znaczne zmniejszenie poziomu hałasu i wibracji.

Celem zmniejszenia bądź wyeliminowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko będą przestrzegane poniższe zasady:

- skrócenie do niezbędnego minimum czasu budowy,
- praca sprzętu mechanicznego odbywać się będzie w porze dziennej,
- grunt pochodzący z robót ziemnych zostanie wbudowany w korpus drogowy, a powstałe produkty uboczne zostaną wywiezione na wysypisko śmieci,
- dbałość o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę (szczególnie układu paliwowo-olejowego), co wykluczy ewentualne zanieczyszczenie gleb i związkami ropopochodnymi,
- w czasie rozładunku pojazdów i przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączone,
- projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie ujemnie na zmianę stosunków wodnych,
- wykorzystanie materiałów dopuszczalnych do stosowania w budownictwie, posiadających certyfikaty i atesty.

W związku z powyższym realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko.

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

Przedsięwzięcie nie spowoduje zwiększenia ilości lokalnych zanieczyszczeń w stosunku do poziomu obecnego. Choć w trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą znaczne ilości pyłów oraz emitowane będą spaliny związane z używaniem ciężkiego sprzętu budowlanego, tj. koparek, spychaczy, równiarek, walców drogowych. Ilość spalin nie powinna jednak w zauważalny sposób zwiększać ilości powstałych na drogach podczas ich eksploatacji. Wpływ oddziaływania na powietrze będzie uzależniony od czasu trwania robót budowlanych oraz sprawności wykorzystywanego sprzętu budowlanego.

Należy liczyć się, iż na etapie realizacji projektu, wystąpi pogorszenie warunków akustycznych w rejonie prowadzonych robót, co związane będzie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz środków transportu.

Zrealizowanie przedsięwzięcia przy zastosowaniu wymienionych w pkt 6 rozwiązań chroniących środowisko nie spowoduje zwiększenia poziomu hałasu, emisji do powietrza, zanieczyszczenia środowiska gruntowego, niewłaściwego zagospodarowania odpadami.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Przedsięwzięcie nie znajduje się w obszarze transgranicznego oddziaływania na środowisko.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie nie znajduje się w obszarze podlegającym ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w odległości około 12,5 km od najbliższego obszaru Natura 2000 – Dolina Górnej Narwi (PLB200007).

Z up WÓJTA
mgr inż. Wojciech Łukasz Jakubowski
SEKRETARZ GMINY