

GMINA BRAŃSK
17-120 Brańsk, ul. Rynek 8
pow. białski, woj. podlaskie
tel. 085/737-50-31, fax 737-58-04
NIP 543-20-69-840, Reg. 050659013

BCRS
8

Brańsk, dnia 05 sierpnia 2008 r.

Wójt Gminy Brańsk
ul. Rynek 8
17-120 Brańsk

URZĄD GMINY BRAŃSK WPLYNĘŁO KANCELARIA OGÓLNA	
2008 -08-05 3434/08	
Ilość zał.	znak spr.
Nr wpł. spec.	podpis <i>ok</i>

Wniosek o wydanie decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 46 a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 672 z późn. zm) wnoszę o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej Domanowo – Pietraszki – Glinnik”.

Załączniki:

- 1 Informacja o planowanym przedsięwzięciu zgodnie z art. 49 ust. 3 ustawy - Prawo ochrony środowiska.
- 2 Mapy ewidencyjne.

Z up. WÓJTA
[Signature]
mgr Małgorzata Piotrowska
ZASTĘPCA WÓJTA

Informacja o planowanym przedsięwzięciu

Przedsięwzięcie planuje się zrealizować przy współudziale środków Finansowych Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013 (oś priorytetowa II Rozwój infrastruktury transportowej, działanie 2.1 rozwój transportu drogowego).

1. Rodzaj, skala, i usytuowanie przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej Domanowo-Pietraszki-Glinnik w Gminie Brańsk (trzech odcinków):

- odcinek I - stanowi ulica Mała w Domanowie od 0+000 km do 0+616,8 km o długości 616,8 m,
- odcinek II - ulica Selwanowska w Domanowie oraz trasa pomiędzy miejscowościami Domanowo i Pietraszki, od 0+000 km do 2 +662 km o długości 2662 m,
- odcinek III - trasa pomiędzy miejscowościami Pietraszki i Glinnik od km 0+000 km do 1+877 km o długości 1877 m.

Łączna długość drogi wyniesie 5,1558 km. Przedsięwzięcie usytuowane jest na działkach o nr geod. 298, 321, 359 w obrębie gruntów wsi Domanowo, o nr geod. 92, 85 w obrębie gruntów wsi Pietraszki, o nr geod.143 w obrębie gruntów wsi Glinnik. Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi na nawierzchnię bitumiczną o parametrach odpowiadających kategorii KR-1 o szerokości jezdni 5 m, poboczy 0,75 m i chodnika 1 m.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowy sposób jej wykorzystania i pokrycia szata roślinna.

Projektowana do przebudowy droga mieści się w istniejących liniach pasa drogowego i nie będzie konieczne zajęcie nowych terenów. Przebieg trasy został tak zaprojektowany, aby maksymalnie wykorzystać pas drogowy. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wyniesie około 6,9 ha. Droga ta w stanie istniejącym jest użytkowanym ciągiem komunikacyjnym łączącym miejscowości Domanowo, Pietraszki, i Glinnik oraz zapewniającymi dojazd do posesji przy ulicy Małej i Selwanowskiej w Domanowie. Nawierzchnia drogi jest w przeważającej części zwirowa, jedynie ulica Mała w Domanowie oraz częściowy odcinek drogi łączącej Domanowo i Pietraszki posiada nawierzchnię brukową. Na poboczach i w rowach występuje szata roślinna w postaci nawierzchni trawiastej.

3. Rodzaj technologii.

Niweletę projektowanej drogi przyjmuje się jako odwzorowanie istniejącej nawierzchni z niewielkimi korektami w miejscu występowania nierówności podłużnych i poprzecznych. Rzędne projektowanej niwelety zostały podwyższone o grubość warstw konstrukcyjnych nawierzchni.

Planowaną przebudowę zaprojektowano o następujące parametry:

- klasa drogi L,
- prędkość projektowa 30 km/h
- szerokość jezdni 5,0 m
- kategoria ruchu KR-1.

Przedsięwzięcie będzie polegało na wyrównaniu odcinka drogi lokalnych nierówności podłużnych i poprzecznych. Po czym cały odcinek drogi zostanie utwardzony kruszywem

naturalnym oraz pokryty warstwa wiążącą z betonu asfaltowego o grubości 5 cm oraz warstwą ścierną z tego samego materiału o grubości 4 cm na szerokości jezdni.

Odwodnienie jezdni i chodników przewiduje się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych. Dodatkowo planuje się wykonanie wpustu ulicznego na istniejącym przepuście rurowym w km 0+338 strona lewa odcinek I. Konieczne jest również wykonanie dwóch przepustów rurowych pod koroną drogi o średnicy 60 cm w następujących lokalizacji:

W km 0+610 odcinek I, w km 1+912 odcinek II. Należy również odbudować murki czołowe przepustu w km 1+386 odcinek II, oraz oczyścić z namułu wszystkie przepusty znajdujące się na objętych przebudową odcinkach drogi.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

W przypadku wnioskowanego projektu ocenie zostały poddane dwa warianty realizacji przedsięwzięcia: wariant zerowy przedsięwzięcia - „nie robić nic” i wariant inwestycyjny przedsięwzięcia - „zrobić coś”.

Wariant zerowy przedsięwzięcia „nie robić nic” polega na niepodejmowaniu działań inwestycyjnych. Oznacza to, że nie będą poniesione żadne nakłady inwestycyjne, a w dalszej perspektywie nie będzie też korzyści ogólnospołecznych i ekologicznych. W przypadku zaniechania realizacji przedsięwzięcia nie zostaną rozwiązane główne problemy dotyczące mieszkańców gminy Brańsk. Spowoduje to pogarszanie się standardu życia mieszkańców oraz zmniejszy się atrakcyjność inwestycyjna i turystyczna gminy, jak również pogorszeniu ulegnie stan środowiska naturalnego. Jest to szczególnie ważne, ponieważ przedsięwzięcie odgrywa dużą rolę dla rozwoju społeczno – gospodarczego gminy.

Wariant inwestycyjny przedsięwzięcia „zrobić coś” polega na przebudowie drogi (wykonaniu nawierzchni bitumicznej) i jest wariantem optymalnym dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Jest to wariant, który daje najlepszy stosunek efektu do nakładu. Podjęcie realizacji projektu umożliwi rozwiązanie problemu dotyczących mieszkańców gminy Brańsk. Planowana przebudowa drogi i zastosowanie nowych technologii zapewni trwałość nawierzchni drogi. Przebudowanie drogi zwiększy przepustowość, skróci czas dojazdu do miejsc pracy, zmniejszy zużycie paliwa, zmniejszy koszty eksploatacji pojazdów i napraw samochodów. Ponadto korzystnie wpłynie na bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i zmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, jak również wpłynie na poprawę stanu środowiska naturalnego.

Jako pierwsze poddano analizie kryterium lokalizacji przedsięwzięcia, gdzie ustalono, że planowane przedsięwzięcie mieści się w pasie drogowym drogi gminnej będącej własnością gminy Brańsk. Obecna lokalizacja drogi nie wywołuje negatywnego wpływu na środowisko i zmiana jej lokalizacji nie ma uzasadnienia, gdyż wiązała by się z poniesieniem znacznych nakładów finansowych na wykup gruntów pod planowane przedsięwzięcie. Planowany przebieg przedsięwzięcia, tj. po obecnej drodze gminnej o nawierzchni żwirowej i brukowej jest najbardziej uzasadnione, gdyż jest to najkrótsze możliwe połączenie między miejscowościami Domanowo- dalej Pietraszki i Glinnik. Inny przebieg drogi wiązał by się z poniesieniem większych nakładów finansowych na realizację przedsięwzięcia, tj. na wykup gruntów. W odniesieniu do ustalenia przedsięwzięcia pod względem oddziaływania na środowisko proponowana lokalizacja jest najmniej uciążliwa dla środowiska, gdyż jej przebieg jest najkrótszy i najmniej ingeruje w naturalne środowisko. W ujęciu społecznym proponowana lokalizacja drogi zapewni dla wszystkich mieszkańców miejscowości Domanowo, Pietraszki, Glinnik najlepsze możliwe połączenie komunikacyjne. W ujęciu inwestorskim dla Gminy Brańsk planowane przedsięwzięcie stanowić będzie ważne połączenie komunikacyjne, które zapewni:

- skrócenie czas przejazdu między dwoma punktami,

- oszczędność czasu w przewozach pasażerskich,
- oszczędność czasu w przewozach towarowych.

Dodatkowo realizacja przedsięwzięcia spowoduje podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej terenów przyległych do planowanego przedsięwzięcia i będzie jedną z przesłanek dla prywatnych inwestorów do podjęcia w tym rejonie nowych przedsięwzięć. Badanie ekologicznych skutków planowanego przedsięwzięcia wskazuje, że projekt będzie miał pozytywny wpływ na politykę ochrony środowiska. Przebudowa drogi nie będzie powodowała negatywnych oddziaływań na ludzi, a wręcz przeciwnie przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców miejscowości położonych na trasie jej przebiegu. W zakresie powierzchni ziemi, przedsięwzięcie nie stwarza zagrożeń skażenia gruntu i gleby. Odwodnienie drogi oraz oczyszczenie rowów i przepustów z namułu, wykonanie przepustów pod zjazdami i powierzchnią jezdni przyczyni się do zlikwidowania zastojów wód na powierzchni jezdni i przyległym terenie, co znacznie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa poruszania się po przedmiotowej drodze. Zamiana nawierzchni jezdni przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa przez silniki pojazdów poruszających się po zmodernizowanej drodze, a tym samym zmniejszy się emisja zanieczyszczeń w spalinach wskutek skrócenia czasu przejazdu. Przebudowa oraz poprawa stanu nawierzchni drogi spowoduje obniżenie poziomu hałasu emitowanego do środowiska przez poruszające się po niej pojazdy. Źródłami hałasu będą samochody poruszające się po przedmiotowej drodze. Na podstawie badań przeprowadzonych w podobnych obiektach ustalono maksymalny poziom hałasu na jezdni o nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej wynoszący około 70-75 dB w zależności od rodzaju pojazdów i pory dnia. Natomiast maksymalny poziom hałasu emitowanego przez pojazdy poruszające się po nawierzchni brukowej i żwirowej wynosi w granicach 85 dB. W związku z powyższym należy przyjąć, iż modernizacja przedmiotowej drogi jest korzystna dla poprawy klimatu akustycznego. W trakcie realizacji projektu, ani po jego wykonaniu nie powstaną produkty uboczne, które należałoby zagospodarować lub wywieźć na wysypisko śmieci. W wariantcie zerowym przedsięwzięcia, a więc niepodjęcia realizacji planowanego przedsięwzięcia nastąpi pogorszenie stanu środowiska naturalnego, a zwłaszcza pogorszą się warunki życia mieszkańców miejscowości położonych na trasie jej przebiegu drogi. Niepodjęcie przebudowy nawierzchni drogi spowoduje, że poruszające się po drodze pojazdy będą zużywały więcej paliwa, a tym samym emitowały większe ilości spalin, również czas przejazdu będzie dłuższy niż w wariantcie inwestycyjnym przedsięwzięcia oraz hałas wytwarzany podczas ruchu pojazdów. Jednocześnie ruch pojazdami po nawierzchni żwirowej powoduje wydzielanie się spod kół pojazdów szczególnie w okresach wiosny lata i jesieni dużych ilości kurzu.

Analizy wariantów przedsięwzięcia wariantu zerowego przedsięwzięcia „nie robić nic” i wariantu inwestycyjnego przedsięwzięcia „zrobić coś” wskazuje, że jedynym słusznym wariantem jest wariant inwestycyjny przedsięwzięcia „zrobić coś”. W wariantcie zerowym stan środowiska nie pozostanie nawet na poziomie dotychczasowym, a wręcz przeciwnie ulegnie pogorszeniu. Natomiast wariant inwestycyjny przedsięwzięcia daje zapewnienie, że stan środowiska ulegnie znacznej poprawie co przemawia za jego słuszością.

5. Przewidywane ilości wykorzystywanych surowców, wody i energii.

Do przebudowy drogi przewiduje się wykorzystanie materiałów dopuszczalnych do stosowania w budownictwie, posiadających atesty i aprobaty techniczne nie mające ujemnego wpływu na środowisko. Przewiduje się wykorzystanie 1668,5 m³ kruszywa naturalnego (żwir), 26392 m² mieszanki mineralno-bitumicznej, 16 mb rur betonowych \varnothing 60 cm, 96 mb rur betonowych pod zjazdami, nieznaczną ilość paliwa do maszyn i pojazdów mechanicznych do transportu powyższych materiałów i surowców oraz wszelkich robót

budowlanych. Energia elektryczna w procesie budowy będzie wykorzystywana z przenośnych agregatów prądotwórczych i istniejącej sieci energetycznej. Woda potrzebna w trakcie robót budowlanych będzie dowożona beczkownikami.

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

Przewidywane rozwiązania techniczne pozytywnie wpłyną na środowisko. Zastąpienie istniejącej nawierzchni żwirowej i brukowcowej na nawierzchnie 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. Osiągnięto to poprzez wykonanie nowej nawierzchni z betonu asfaltowego, która będzie posiadała większą równość, a to poprawi płynność poruszających się pojazdów. Ze względu na skrócenie czasu podróży, z tytułu poprawy stanu nawierzchni, zmniejszeniu ulegnie ilość dwutlenku azotu, dwutlenku siarki

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

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje degradacji terenów zielonych ponieważ w miejscu realizacji nie przewiduje się wycinki drzew przydrożnych.

Odwodnienie drogi oraz oczyszczenie rowów i przepustów z namułu, wykonanie przepustów pod zjazdami i powierzchnia jezdni przyczyni się do zlikwidowania zastojów wód na powierzchni jezdni i przyległym terenie oraz wpłynie korzystnie na środowisko naturalne.

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,
- dbałość o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę (szczególnie układu paliwowo-olejowego) co wykluczy ewentualne zanieczyszczenie gleb związkami ropopochodnymi,
- gruz budowlany zostanie odwieziony na składowisko odpadów, a nadający się do przerobu zostanie ponownie wykorzystany jako materiał budowlany,
- w czasie rozładunku pojazdów i przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączone,
- grunt z wykopów zostanie ponownie wbudowany i nie będzie wykorzystywany do innych celów,

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

7. Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii.

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 użytkowaniem 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.

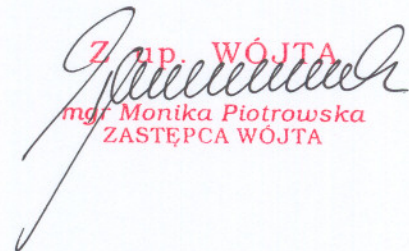
8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Nie stwierdza się możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko na skutek realizacji przedsięwzięcia.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody.

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 11 km od najbliższego obszaru Natura 2000 – Dolina Górnej Narwi (PLB200007).

Niniejsza informacja o planowanym przedsięwzięciu zawiera dane wyszczególnione w art. 49 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. nr 62 poz. 627 z późn. zm.).


Z up. WÓJTA
mgr Monika Piotrowska
ZASTĘPCA WÓJTA