

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

URZĄD GMINY BRAŃSK  
WPLYNEŁO  
KANCELARIA OGÓLNA

2008 -08- 05  
3435/08

liczba zał.....znak spr.....  
Nr wpl. spec.....podpis.....

BCRS  
G

Brańsk, dnia 05 sierpnia 2008 r.

**Wójt Gminy Brańsk**  
**ul. Rynek 8**  
**17-120 Brańsk**

### 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 od granicy Miasta Brańsk (ul. Boćkowska) w kierunku miejscowości Kiersnowo (do skrzyżowania) oraz wieś Kiersnowek na długości 6,90515 km wraz z budową mostu na rzece Bronka w km 0+309,70”.

Załączniki:

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

Z up. WÓJTA  
mgr Monika 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.

Planowane przedsięwzięcie jest przedsięwzięciem celu publicznego polegającą na przebudowie drogi gminnej od granicy Miasta Brańsk (ul. Boćkowska) w kierunku miejscowości Kiersnowo (do skrzyżowania) oraz wieś Kiersnówek na długości 6,90515 km wraz z budową mostu na rzece Bronka w km 0+309,70, w Gminie Brańsk, powiat bielski, województwo podlaskie.

Przedmiotowa droga obejmuje cztery odcinki drogi:

**ODCINEK I:** od granicy Miasta Brańsk do skrzyżowania w miejscowości Kiersnowo w lokalizacji od km 0+021,00 do km 5+496,24 o długości 5,47524 km. Przebiega przez grunty wsi: Kiersnówek o nr geod.: 68, 53, 209, Majorowizna o nr geod.: 4, Kiersnowo o nr geod.: 97/1. Początek odcinka przyjęto w lokalizacji 0+021,00 w ciągu ulicy Boćkowskiej w miejscu zakończenia uprzednio wykonanej nawierzchni bitumicznej, licząc od granic administracyjnych miasta Brańsk i gminy Brańsk. Koniec I odcinka przyjęto przed skrzyżowaniem w miejscowości Kiersnowo w km 5+496,24, w miejscu, w którym rozpoczyna się istniejącą nawierzchnia bitumiczna.

**ODCINEK II:** od odcinka I w km 1+199,30 – przez m. Kiersnówek do odcinka II w km 1+529,36 w lokalizacji od km 0+000,00 do km 0+699,27 o długości 0,69927 km. Przebiega przez grunty wsi Kiersnówek nr geod.: 263, 279, 278, od skrzyżowania w km 1+199,30 z odcinkiem I do miejscowości Kiersnówek, dalej w lewo przez Kiersnówek do skrzyżowania z odcinkiem I w km 0+699,27. Początek II odcinka przyjęto na krawędzi projektowanej jezdni odcinka I, przyporządkowując mu lokalizację 0+000,00, zaś koniec na skrzyżowaniu z krawędzią jezdni I odcinka w km 0+699,27.

**ODCINEK III:** od odcinka I w km 1+926,30 w kierunku drogi Brańsk – Bielsk Podlaski w lokalizacji od km 0+000,00 do km 0+525,43 o długości 0,52543 km. Przebiega przez grunty wsi Kiersnówek o nr geod.: 172, od skrzyżowania w km 1+926,30 z odcinkiem I w kierunku Bielska Podlaskiego. Początek III odcinka przyjęto na lewostronnej krawędzi projektowanej nawierzchni bitumicznej I odcinka, przyporządkowując mu lokalizację 0+000,00, zaś koniec w km 0+525,43.

**ODCINEK IV:** od odcinka II w km 0+204,95 – w prawo przez m. Kiersnówek w lokalizacji od km 0+000,00 do km 0+205,21 o długości 0,20521 km. Przebiega przez grunty wsi Kiersnówek o nr geod.: 279 od skrzyżowania z II odcinkiem w km 0+204,95 w miejscowości Kiersnówek w prawo, do końca obszaru zabudowy miejscowości. Koniec projektowanej trasy przyjęto km 0+205,21.

Przebudowa drogi obejmuje wzmocnienie konstrukcji jezdni do parametrów odpowiadających kategorii ruchu KR-1 z jednoczesną przebudową na nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni 5,00 m i 4,00 m. Wraz z przebudową jezdni przewiduje się przebudowę istniejącej kładki dla pieszych przez rzekę Bronka na most zlokalizowany w ciągu drogi oraz remonty istniejących zjazdów, których stan techniczny oraz parametry stwarzają taką konieczność. Ponadto przewiduje się pogłębienie, renowacje rowów przydrożnych. Łączna długość drogi wyniesie 6905,15 m.

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

Otoczenie drogi na odcinku objętym przedsięwzięciem stanowią grunty rolne oraz obszar zabudowany o charakterze zabudowy indywidualnej w miejscowościach Kiersnówek, Majorowizna, Kiersnowo. W chwili obecnej droga służy do obsługi ruchu lokalnego oraz transportu

rolniczego. W stanie istniejącym droga gminna na odcinku I i III posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej, na odcinku II w części nawierzchnię żwirową i brukowcową, zaś na odcinku IV w części nawierzchnię brukowcową i z kruszyw naturalnych. Powierzchnia jezdni warstwy ścieralnej do wbudowania w ramach przedsięwzięcia wyniesie  $33.623,174 \text{ m}^2$  minus most  $5,00 \times 12,00 = 60 \text{ m}^2$ , czyli  $33.563,174 \text{ m}^2$ . 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. Wzdłuż drogi rosną drzewa, z których 58 szt. wymaga wycinki z uwagi na ich stan oraz konieczność renowacji rowów przydrożnych. Ponadto należy usunąć karpy pozostałe po wycince drzew, a także usunąć zakrzaczenie z pasa drogi o powierzchni - gęste:  $898,50 \text{ m}^2 = 0,08985 \text{ ha}$ , - rzadkie:  $253,50 \text{ m}^2 = 0,02535 \text{ ha}$

### 3. Rodzaj technologii.

Na przebudowywanych odcinkach drogi nastąpią niewielkie korekty przebiegu trasy i niwelety. Jedynie na odcinku I w km 0+189,16 – 0+414,86 wystąpią znaczne korekty niwelety, z uwagi na konieczność nadania jej płynności na dojazdach projektowanego mostu. Zostanie wykonana, po uprzednim wzmocnieniu podbudów, nawierzchnia bitumiczna, po czym przewiduje się wykonanie warstwy wiążącej o grubości 5 cm oraz ścieralnej o grubości 4 cm.

Planowaną przebudowę zaprojektowano o następujące parametry:

- klasa drogi L,
- prędkość projektowa 50 km/h
- szerokość jezdni 5,0 m (odcinek I), 4,0 m (odcinek II)
- szerokość poboczy z kruszyw naturalnych 1,00 m (I, II, III odcinek), 2,0 m (III odcinek)
- kategoria ruchu KR-1.

Roboty mostowe związane z przebudową drogi obejmują rozbiórkę kładki dla pieszych, budowę mostu stalowego, jednoprzęsłowego o długości 12 m w km 0+309,70 wraz z dojazdami od km 0+189,16 do km 0+414,86.

Odwodnienie przedmiotowych odcinków dróg przewidziano metodą spływu powierzchniowego wód opadowych do istniejących urządzeń odwadniających tj. przepustów drogowych. W celu poprawy odwodnienia zaprojektowano renowację rowów przydrożnych, przebudowę przepustów pod zjazdami o nawierzchni żwirowej i z trylinki bitumicznej, przebudowę przepustów pod zjazdami nawierzchni bitumicznej na drogi boczne.

### 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 budowie mostu, 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. Również ukształtowanie terenu i bliskie sąsiedztwo rzeki Nurzec nie pozwalają na inny przebieg planowanego przedsięwzięcia. W ujęciu przyrodniczym proponowana lokalizacja drogi jest najbardziej korzystna, gdyż jest umiejscowiona kilkaset metrów od rzeki Nurzec i zbiornika małej retencji wodnej we wsi Kiersnówek przez co nie oddziałują negatywnie na faunę i florę tych ekosystemów. W ujęciu społecznym proponowana lokalizacja drogi zapewni dla wszystkich mieszkańców miejscowości Kiersnowo, Kiersnówek i Majorowizna 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 przepustów 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, gleba i woda w rzece Bronka ulegną skażeniu na skutek przejeżdżania samochodami przez rzekę, gdzie następuje kontakt wody w rzece z częściami mechanicznymi pojazdów, które mogą być zanieczyszczone smarami i olejami. 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

- 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.