

Brańsk, dnia 29 października 2008 r.

BGRŚ. 7624-15/08

## OBWIESZCZENIE

Stosownie do art. 46a ust. 5 i art. 48 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62 poz. 627 ze zm.) oraz art. 49 i art. 61 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.)

### **zawiadamiam**

że na wniosek złożony przez Gminę Brańsk, ul. Rynek 8, 17-120 Brańsk z dnia 29 października 2008 r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej Bronka – Kadlubówka od km 0+000 – 2+364,5” zlokalizowanego na działkach o nr geod. 254/1 w obrębie gruntów wsi Bronka i o nr geod. 28 w obrębie gruntów wsi Kadlubówka gmina Brańsk.

Planowane przedsięwzięcie podlega postępowaniu OOŚ. Zgodnie z art. 46 a ust. 7 a i art. 48 ust. 2 pkt 1, 1a i 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska organem właściwym do wydania decyzji kończącej postępowanie OOŚ jest Wójt Gminy Brańsk po uzgodnieniu z następującymi organami:


- Starostą Bielskim w Bielsku Podlaskim,
- Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Bielsku Podlaskim.

Stosownie do art. 46 ust. 4 pkt 2 ustawy Poś wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę obiektu budowlanego.

Informuję, że zgodnie z art. 10 K.p.a. strony postępowania mają uprawnienia do czynnego udziału w każdym stadium, w tym do przeglądania akt sprawy oraz do składania uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty podania zawiadomienia do publicznej wiadomości, tj. w terminie od 29 października 2008 r. do 18 listopada 2008 r. w tut. Urzędzie (tymczasowa siedziba w Domu Parafialnym przy Kościele pod wezwaniem Najświętszej Marii Panny w Brańsku, w godz. 7.30 – 15.30).

Ponadto informuję, że pismem znak BGRŚ.7624-15/08 z dnia 29.10.2008 r. wystąpiono do Starosty Bielskiego i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku Podlaskim o wydanie opinii w sprawie konieczności sporządzenia raportu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Niniejsze zawiadomienie zostaje zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie w formularzu A pod nr 2008/A/0009 oraz zostaje wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Brańsk, w miejscowości Bronka, Kadlubówka i na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Brańsku <http://bip.ug.bransk.wrotapodlasia.pl>.

Z WÓJTA  
  
mgr Małgorzata Prokawska  
ZASTĘPCA WÓJTA

**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

BG-108

URZĄD GMINY BRAŃSK WPLYNĘŁO KANCELARIA OGÓLNA	
2008 -10- 29	
Ilość zał.....	znak spr.....
Nr wpl. spec. 5411/08	podpis.....

Brańsk, dnia 29 października 2008 r.

BGAŚ. 7624-15/08

**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 Bronka-Kadlubówka od 0+000-2+364,5”.

#### Załączniki:

1. Informacja o planowanym przedsięwzięciu.
2. Mapy ewidencyjne.

  
**WÓJT**  
mgr Krzysztof Jaworowski

## Informacja o planowanym przedsięwzięciu

### 1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia obejmuje przebudowę drogi gminnej Bronka - Kadłubówka od km 0+000 – 2+364,5. Początek projektowanej trasy przyjęto w km 0+000 za skrzyżowaniem z drogą powiatową Kalnica – Bronka o nawierzchni asfaltowej. Koniec trasy w km 2+364,5 znajduje się na krawędzi jezdni drogi powiatowej Malesze – Kadłubówka. Łączna długość drogi wynosi 2,364 km. Przedsięwzięcie usytuowane jest na działkach o numerach geodezyjnych 254/1 w obrębie gruntów wsi Bronka i 28 w obrębie gruntów wsi, Kadłubówka gmina Brańsk.

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

Projektowany do przebudowy odcinek drogi gminnej od km 0+000 – 0+428 przebiega przez teren zabudowany wsi Bronka i posiada nawierzchnię brukowcową o szerokości 6,0 m oraz obustronne chodniki z płyt betonowych szerokości 1,5 m. Od km 0+428 – 2+364,5 droga przebiega przez tereny leśne i rolne i posiada nawierzchnię żwirową szerokości około 5,0 m. Szerokość korony wynosi 6,5 – 7,5 m. Teren poza jezdnią pokryty jest trawą i krzakami (samosiewami) w rowach przydrożnych.

### 3. Rodzaje technologii.

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

- klasa drogi D,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- szerokość jezdni 5,0 – 6,0 m,
- kategoria ruchu KR-1.

Przedsięwzięcie będzie polegało na wyrównaniu istniejącej podbudowy brukowcowej mieszanką mineralno-asfaltową oraz wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego. Natomiast odcinek nawierzchni żwirowej zostanie utwardzony kruszywem naturalnym oraz pokryty warstwą wiążącą z betonu asfaltowego o grubości 5 cm oraz warstwą ściernalną z tego samego materiału o grubości 4 cm.

W celu poprawy spływu wód opadowych zaprojektowano wykonanie za pomocą ścieków przykrawężnikowych z odprowadzaniem wody do kraterów ściekowych na przepuszczenie w km 0+058 oraz do rowu melioracyjnego na początku i końcu ulicy, gdzie woda z przekroju ulicznego będzie odprowadzona za pomocą projektowanych ścieków „korytkowych”.

Na odcinku trasowym zaprojektowano odwodnienie rowami przydrożnymi z odprowadzaniem wody do rowu melioracyjnego i przepustu  $\varnothing$  80 cm w km 1+394. Pod zjazdami na pola zaprojektowano przepusty z rur betonowych  $\varnothing$  40 cm.

### 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 Bronka – Kadłubówka. 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 Bronka, Kadłubówka 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. 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

badani 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 słusnością.

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

Podczas realizacji przedsięwzięcia woda będzie używana do zagęszczania nasypów i podbudowy w ilości ok. 130 m<sup>3</sup>. Ponadto przewiduje się wykorzystanie około 1150 m<sup>3</sup> pospółki, 15000 m<sup>3</sup> piasku, 2850 ton betonu asfaltowego, 32 m ścieków z prefabrykowanych elementów betonowych 60 x 50 x 15 cm, 240 m przepustów z rur betonowych  $\varnothing$  40 cm pod zjazdami. Paliwa będą stosowane do maszyn i pojazdów mechanicznych to transportu powyższych materiałów i surowców oraz robót ziemnych. Nie przewiduje się korzystania z miejscowych źródeł energii.

#### **6. Rozwiązania chroniące środowisko.**

Przewidywane rozwiązania techniczne pozytywnie wpłyną na środowisko. Zastąpienie istniejącej nawierzchni żwirowej i brukowcowej 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.

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.
- 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.

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.).