

WÓJT GMINY KLUKOWO  
ul. Mazowiecka 14  
18-214 Klukowo

OŚ.6220.5.2019

## POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 2 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.2018. poz. 2081 ze zm.) w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2018. poz. 2096 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 52 lit. b rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą „przebudowa drogi powiatowej 2070B Lubowicz Byzie- Lubowicz Wielki w lok. Rob. 0 + 000 – 2 +638,00”

## POSTANAWIAM

**stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa drogi powiatowej 2070B Lubowicz Byzie - Lubowicz Wielki w lok. Rob. 0 + 000 – 2 +638,00”**

## UZASADNIENIE

Wnioskiem Nr ST.420.3.2019 z dnia 22.03..2019 r. (data wpływu do tutejszego Urzędu 25.03.2019) Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem, ul. 1 Maja 8, 18-200 Wysokie Mazowieckie wystąpił do Wójta Gminy Klukowo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „przebudowie drogi powiatowej 2070B Lubowicz Byzie- Lubowicz Wielki w lok. Rob. 0 + 000 – 2 +638,00””. Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem złożył również wniosek o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację ww. przedsięwzięcia rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art.108 Kpa z uwagi na ważny interes społeczny.

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne polega na przebudowie drogi powiatowej Nr 2070 B Lubowicz Byzie – Lubowicz Wielki w lok. rob. 0+000 –2+638,00 o długości 2,638 km.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2010 r. Nr 213 poz. 1397) przedsięwzięcie to zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W myśl tego Rozporządzenia inwestycja kwalifikowana jest jako:

„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 - 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

W związku ze złożonym przez Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem wnioskiem, na podstawie 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 ( Dz.U.2018. poz. 2081 ze zm.), pismem nr OŚ.6220.5.2019 z dnia 1 kwietnia 2019 r. Wójt Gminy Klukowo zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokiem Mazowieckiem, oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokiem Mazowieckiem dnia 04.04.2019 r. wyraził opinię nr 28/NZ/2019 o znaku sprawy Nr NZ.4461.5.26.2019, że dla przedsięwzięcia polegającego na „przebudowa drogi powiatowej 2070B Lubowicz Byzie - Lubowicz Wielki w lok. Rob. 0 + 000 – 2 +638,00” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem Nr WOOŚ.4220.126.2019.JC z dnia 05.04.2019 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia braków w karcie informacyjnej ww. przedsięwzięcia poprzez dostosowanie jej do obowiązujących od 1 stycznia 2017 r. przepisów (art. 62 a ustawy z dn. 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.2018. poz. 2081 ze zm.) tj. informacje o:

- przedsięwzięciach realizowanych i zrealizowanych, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem;
- ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej,
- przewidywanych ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko,
- pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzonych na podstawie odrębnych przepisów.

Inwestor uzupełnił braki pismem z dn. 17.04.2019 skierowanym do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem Nr WOOŚ.4220.126.2019.JC z dnia 23.04.2019 r. wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem z dnia 26.04.2019 r. nr LU.RZŚ.436.4.2.84.2019.KN (data wpływu do tutejszego Urzędu 02.05.2019 r.) wyraziło opinię iż dla planowanego ww. przedsięwzięcia nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny

oddziaływania na środowisko za względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne.

W toku prowadzonego postępowania ustalono, co następuje:

Początek projektowanej drogi powiatowej Nr 2070 B Lubowicz Byzie – Lubowicz Wielki w lok. rob. 0+000 –2+638,00 przebiega przez obręby wsi Lubowicz Byzie i Lubowicz Wielki powiat wysokomazowiecki w gminie Klukowo.

Droga powiatowa Nr 2070 B Lubowicz Byzie – Lubowicz Wielki w lok. rob. 0+000 – 2+638,00 przebiega przez teren nie zabudowany. Posiada nawierzchnię żwirową w lokalizacji 0+000 – 2+638,00. Przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach istniejącego pasa drogowego.

Dane techniczne projektowanej drogi powiatowej:

- klasa techniczna - L,
- prędkość projektowa na terenie niezabudowanym  $V_p = 50$  km/h
- szerokość jezdni - 5,00 m,
- szerokość poboczy gruntowych  $-2 \times 1,50$  m,
- kategoria ruchu – KR-2,

Konstrukcja nawierzchni projektowanej drogi:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 4 cm,

Istniejącą nawierzchnię żwirową należy wzmocnić kruszywem łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie.

Inwestycja jest zlokalizowana na działkach i oddziaływujących na działki ;

- obręb Lubowicz Byzie: 2, 34, 39, 43, 47, 161, 51, 55, 165, 166, 167, 40, 44/1, 44/2, 48, 162, 52, 56, 167, 168, 158, 63, 66/1;
- obręb Lubowicz Wielki :204, 61/7, 61/12, 61/13, 61/10, 61/11, 159, 161, 164, 166, 168, 169, 170/1, 170/2, 171, 206, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217/1, 218, 220, 221/1, 224, 226, 228, 230, 205, 231, 232/1, 232/2, 660, 232/32, 239, 203, 340/1, 202, 201/2, 200, 196, 195/5, 196/6, 194/1, 192, 191/2, 191/1, 190, 189, 188, 187, 184, 183/2, 183/1, 182, 181, 180, 179, 178, 177, 176, 175, 174, 173, 172, 341, 342, 373, 343, 344, 345, 346, 347, 348/2, 349, 351, 350, 352, 354, 355, 356, 360, 361, 362, 365/4, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 373, 664, 375/1, 375/2, 375/3, 375/4, 665, 666, 376, 667, 377, 417, 418/3, 418/4, 418/5, 429, 431.

Jak jednoznacznie wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia planowana inwestycja w ciągu drogi realizowana będzie w granicach istniejących pasów drogowych. Szacunkowa powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi ok. 3,166 ha, w tym powierzchnia obiektów budowlanych (jezdni) to ok. 1,319 ha.

W ramach planowanego przedsięwzięcia wykonywane będą następujące roboty:

- roboty ziemne,
- wzmocnienie istniejących nawierzchni bitumicznej i żwirowej kruszywem łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie,
- układanie nowych warstw nawierzchni bitumicznych
- renowacja istniejących rowów przydrożnych.



Prace budowlane wykonywane będą w porze dziennej, w godzinach od 6:00 do 22:00, zgodnie z przyjętym harmonogramem robót. W fazie budowy wykorzystywany będzie głównie sprzęt samojezdny z napędem spalinowym (typu koparko - ładowarki, samochody ciężarowe, samochody dostawcze, rozścielacz mas bitumicznych, walec drogowy, zagęszczarka, frezarka) oraz narzędzia ręczne.

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną w zakresie budowy ciągów komunikacyjnych. W ramach przebudowy analizowanych odcinków drogi przewiduje się wykonanie jezdni z betonu asfaltowego.

Etap eksploatacji nie jest związany z użyciem technologii. Głównym źródłem uciążliwości na środowisko będzie ruch pojazdów samochodowych, w wyniku czego powstawać będą następujące oddziaływania: emisje zanieczyszczeń do powietrza, emisje hałasu, spływu wód opadowych i roztopowych.

Przebudowa drogi prowadzona będzie przy ruchu wahadłowym, co sprawi, że w trakcie wykonywania robót ziemnych i bitumicznych przejazd będzie utrudniony.

Analizowana droga w chwili obecnej jest drogą istniejącą. Ze względu na charakter przedsięwzięcia, polegającego na przebudowie drogi, inwestycja nie była wariantowana w celu zmiany dotychczasowego przebiegu trasy. Ponadto ze względu na planowaną realizację przedsięwzięcia w granicach istniejącego zagospodarowanego pasa drogowego pole manewru dla trasowania nowego przebiegu zarówno w planie, jak i w profilu jest niewielkie. W związku z tym rozważyć można jedynie wariant zerowy (bezinwestycyjny) oraz wariant (inwestycyjny) najkorzystniejszy dla środowiska.

Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest przyjęty do realizacji wariant związany z przebudową drogi. Przebudowa analizowanego odcinka drogi wpłynie na poprawę stanu nawierzchni jezdni, zwiększy przepustowość, poprawi płynności ruchu, poprawi bezpieczeństwo ruchu, komfort podróży. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się także do poprawy klimatu akustycznego i jakości powietrza atmosferycznego w otoczeniu drogi.

W związku z powyższym uznać można, że wariant proponowany przez inwestora, zakładający przebudowę drogi na rozpatrywanym odcinku jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, a jego realizacja jest zasadna i konieczna.

Zgodnie z kartą informacyjną na etapie realizacji inwestycji jako główne materiały, surowce wykorzystane będą: masy bitumiczne, kruszywo łamane. Do wykonania omawianego przedsięwzięcia zostaną wykorzystane i wbudowane następujące materiały:

- beton asfaltowy - ok. 2630,00 Mg,
- kruszywo łamane - ok. 2200,00 m<sup>3</sup>.

Przewidziane do wykorzystania materiały budowlane będą musiały posiadać atesty bądź aprobaty techniczne dopuszczające je do zastosowania w budownictwie i nie będą wpływać negatywnie na środowisko bądź zdrowie ludzi.

Ponadto na potrzeby realizacji projektu wykorzystywana będzie woda oraz paliwa napędowe niezbędne do pracy wykorzystywanego przy realizacji przedsięwzięcia sprzętu budowlanego.

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt budowlany, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane znaczne ilości materiałów, surowców, paliw czy też wody. Materiały, surowce wykorzystywane na etapie eksploatacji związane będą w głównej mierze z zimowym utrzymaniem obiektu. Będą to przede wszystkim środki zapobiegające oblodzeniu w postaci mieszanki piasku z solą, których wykorzystywana ilość jest trudna do oszacowania, gdyż uzależniona jest od panujących warunków atmosferycznych.

Zakres oddziaływania planowanej przebudowy drogi na środowisko będzie zawierał się w liniach rozgraniczających pasa drogowego. W celu zminimalizowania/wyeliminowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko w fazie budowy i eksploatacji przestrzegane będą poniższe zasady:

- skrócenie do niezbędnego minimum czasu realizacji przedsięwzięcia i prowadzenie wszelkich robót budowlanych (w tym praca sprzętu mechanicznego) tylko w porze dnia, tj. w godz. 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>,
- dbanie o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę (szczególnie układu paliwowo - olejowego), co wykluczy ewentualne zanieczyszczenie środowiska gruntowo - wodnego związkami ropopochodnymi,
- niewbudowany w danym dniu beton asfaltowy zostanie powtórnie dowieziony do wytwórni mas bitumicznych,
- zarówno beton asfaltowy z wytwórni, jak i kruszywo naturalne z koncesjonowanej kopalni oraz kruszywo łamane będą dowożone specjalistycznymi, oplandekowanymi pojazdami,
- pracujący na budowie sprzęt mechaniczny będzie poruszał się tylko w obrębie pasa drogowego, a w czasie przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączone,
- baza budowy będzie wyposażona w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno - bytowych,
- prowadzona będzie właściwa gospodarka odpadami, tj. selektywne zbieranie i gromadzenie odpadów w miejscu ich powstawania (w obrębie pasa drogowego) oraz przekazanie powstałych w trakcie budowy odpadów uprawnionym firmom w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia,
- w trakcie prowadzenia prac w okresach bezdeszczowych, związanych ze wzmocnieniem podbudowy nawierzchni będzie ona zraszana wodą, aby wyeliminować unoszenie się kurzu,
- w przypadku natrafienia podczas prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, przedmiotów lub obiektów mogących być zabytkiem, wszelkie roboty zostaną wstrzymane, a miejsce odkrycia zabezpieczone oraz niezwłocznie zawiadomiony zostanie o tym fakcie Konserwator Zabytków.

Ponadto wszelkie prace budowlane powadzone powinny być z uwzględnieniem wymogów BHP oraz zgodnie z przyjętym harmonogramem robót, pod stałym nadzorem budowlanym z użyciem specjalistycznego i sprawnego sprzętu oraz z uwzględnieniem odpowiedniej organizacji placu budowy.

Analiza przedłożonego materiału wykazała, że na etapie realizacji inwestycji nie będą powstawały ścieki technologiczne. Etap ten może być związany jedynie z powstawaniem niewielkiej ilości ścieków socjalno - bytowych. Przewiduje się, że wszelkie potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy będą zabezpieczone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych bądź na terenie bazy wykonawcy robót.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi nie przewiduje się trwałych zmian poziomu wód gruntowych spowodowanych odwodnieniem wykopu. Wody opadowe odprowadzane będą we własnym zakresie, w obrębie inwestycji.

Głównym źródłem oddziaływań w zakresie wpływu na jakość powietrza atmosferycznego będą: maszyny budowlane wykorzystywane przy przebudowie drogi oraz pojazdy transportujące materiały wykorzystywane do przebudowy drogi. W wyniku spalania paliw w silnikach spalinowych do atmosfery uwalniane będą: tlenki azotu, benzen, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne. Oprócz tego emitowane będą pyły podczas prac ziemnych i w czasie ruchu pojazdów po nawierzchni nieutwardzonej a także dojdzie do emisji węglowodorów podczas układania nawierzchni bitumicznych.

Oszacowanie wielkości emisji zanieczyszczeń na etapie budowy jest trudne do określenia, między innymi ze względu na fakt, że wpływ na nią ma wiele czynników, w tym czynników zmiennych, takich jak: stan techniczny i wiek pojazdów, czas pracy pojazdów, lokalizacja robót budowlanych

itp. Emisja zanieczyszczeń do powietrza w fazie przebudowy będzie miała charakter emisji niezorganizowanej, będzie emisją krótkotrwałą, która ustąpi wraz z chwilą zakończenia realizacji przedsięwzięcia. W związku z tym nie będzie powodować znacznych uciążliwości i kumulacji w środowisku.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą pracowały maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie dróg, maszyny robocze takie jak: koparki, równiarki samobieżne, rozściełacze asfaltu, walce drogowe, oraz środki transportu dowożące materiały budowlane - samochody samowyladowcze. Poziom dźwięku spowodowany pracą maszyn budowlanych i urządzeń technicznych może wynosić:

- samochody ciężarowe 88-105 dB,
- maszyny budowlane 89 - 107 dB,
- sprężarki 101-104 dB.

Hałas emitowany podczas prac budowlanych będzie miał charakter czasowy - na czas prowadzenia robót, niekumulujący się w środowisku. Biorąc pod uwagę moce akustyczne oraz czas pracy w ciągu dnia, zasięg grupy pracujących maszyn na placu przebudowy drogi, może wynosić ok. 500 m w terenie otwartym. Aby zmniejszyć oddziaływanie akustyczne w fazie budowy zaleca się: wykonywać prace budowlane w porze dziennej od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>, wykorzystywać nowoczesne maszyny charakteryzujące się mniejszymi mocami akustycznymi i wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu, a także zapewnić optymalną organizację ruchu maszyn i pojazdów na placu budowy.

Głównym źródłem powstawania odpadów na etapie przebudowy drogi będą odpady związane z:

- rozbiórką nawierzchni bitumicznej i elementów istniejącej infrastruktury drogowej,
- przygotowaniem terenu,
- budową i likwidacją zaplecza budowy.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów powstające odpady zaliczane są do 17 grupy, tj. do odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Gospodarka powstającymi odpadami prowadzona powinna być w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach. Zgodnie z w/w ustawą wytwórcą odpadów będzie podmiot świadczący usługę w zakresie rozbiórki i budowy oraz sprzątnięcia, konserwacji i napraw. Obowiązkiem takiego podmiotu jest, przed rozpoczęciem prac, uregulowanie stanu formalno - prawnego w zakresie wytwarzania i gospodarowania odpadami na etapie eksploatacji inwestycji.

Inwestor zakłada, że eksploatacja drogi nie będzie związana z powstawaniem ścieków technologicznych ani socjalno - bytowych.

Źródłami zanieczyszczeń w fazie eksploatacji drogi będą spływy powierzchniowe pochodzące z jej nawierzchni i uszczelnionych powierzchni. Głównymi źródłami zanieczyszczeń wód opadowych i roztopowych (zawiesiny ogólne, węglowodory ropopochodne, metale ciężkie, sole) na etapie eksploatacji obiektu będą: gazy spalinowe, produkty ścierania opon i zużytych elementów pojazdów, płyny eksploatacyjne z pojazdów, środki stosowane do zimowego utrzymania dróg.

Na etapie eksploatacji, w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się analizowanymi drogami do powietrza emitowane będą następujące rodzaje zanieczyszczeń: benzen, tlenki azotu, dwutlenek siarki, pył ogółem, tlenek węgla, węglowodory

alifatyczne, węglowodory aromatyczne. Przy czym na wielkość emisji zanieczyszczeń do powietrza oprócz między innymi stanu technicznego drogi wpływ mają także: wiek i ilość pojazdów, technologia wykonania silnika, pojemność silnika oraz rodzaj stosowanego paliwa.

Na etapie eksploatacji inwestycji oddziaływanie drogi na klimat akustyczny będzie oddziaływaniem ciągłym spowodowanym ruchem pojazdów. Na poziom hałasu główny wpływ ma natężenie ruchu oraz jakość zastosowanej nawierzchni, stan techniczny drogi, organizacja ruchu. Szczególnie narażone na oddziaływanie akustyczne będą tereny zlokalizowane w pobliżu jezdni. W miarę oddalania się wartość poziomu hałasu ulegnie zdecydowanemu zmniejszeniu. Jak powszechnie wiadomo, natężenie hałasu w otoczeniu drogi rośnie wraz ze wzrostem natężenia ruchu. Przewiduje się, że ze względu na nie wielkie natężenie ruchu panujące na drogach wynoszące kilkanaście pojazdów samochodowych w ciągu godziny dopuszczalne poziomy hałasu (65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy) nie zostaną przekroczone. W związku z tym nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnej wartości poziomu hałasu w środowisku na terenach chronionych akustycznie.

Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji związane będą z funkcjonowaniem i utrzymaniem analizowanego obiektu.

Z uwagi na charakter inwestycji (tj. przebudowa istniejącej drogi) i jej odległość od najbliższej granicy państwa (ok. 140 km) nie zachodzi potrzeba przeprowadzania postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Analizowany ciąg komunikacyjny jest położony poza obszarami chronionymi, ustanowionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 Nr 92 poz. 880 ze zm.). Najbliższymi obszarami chronionymi w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest: Ostoja w Dolinie Górnej Narwi (Kod PLH 200010) zlokalizowane w odległości około 58,0 km na wschód od planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie Jednolitych Części Wód Powierzchniowych oznaczonych kodami europejskimi:

- PLRW2000172666752 o nazwie „Dopływ z Kostr”, status: naturalna część wód, typ (17) potok nizinny piaszczysty. Ocena stanu JCWP- zły. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako zagrożone – 4(4) – 1, brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego- przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymagalnej skuteczności. Przedłużenie terminu osiągnięcia celu do 2021 r.

- PLRW20000172666754 o nazwie „Dopływ z Trojanowa”, status: naturalna część wód, typ (17) potok nizinny piaszczysty. Ocena stanu JCWP- zły. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako zagrożone – 4(4) – 1, brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione



koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego- przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymagalnej skuteczności. Przedłużenie terminu osiągnięcia celu do 2021 r.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych( JCWPd) oznaczonych kodem PLGW200055, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest czynnikiem w ich ochronie. W rejonie planowanego przedsięwzięcia ani w obszarze jego oddziaływania nie występują ujęcia wody. W sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Przedsięwzięcie położone jest poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych a także poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Najbliższy ciek wodny- rzeka Nurzec przepływa w odległości ok 4000 m. od przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę powyższe planowane przedsięwzięcie pozostanie bez wpływu na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami w obszarze dorzecza rzeki Wisły. Przedmiotowa inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych.

Ustosunkowując się do zapisów zawartych art. 63 ust. 1 pkt 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. z 2016 r. poz. 353 ze zm.) ustalono, co następuje:

1. planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w ciągu istniejących dróg lecz nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
2. w trakcie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie: kruszywa, wody, piasku, betonu asfaltowego oraz paliw do napędu sprzętu mechanicznego;
3. przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii - przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 2 lutego 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii (Dz. U. z 2016 poz. 138).

Analiza materiału dowodowego pod kątem dalszych wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy wykazała, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Wnioskowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach przylegających do jezior i obszarach wybrzeży, na górskich, w tym w strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały



przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz na obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Wnioskowane przedsięwzięcie będzie realizowane w ciągu istniejących dróg lecz nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. W wyniku eksploatacji przedsięwzięcia nie istnieje ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej, nie będą powstawać także żadne odpady.

Istotny wpływ na zminimalizowanie negatywnych oddziaływań ma Wykonawca, Kierownik Budowy i Inspektor Nadzoru. Redukować negatywne oddziaływania należy poprzez wcześniejsze określenie szczegółowego planu i harmonogramu robót (przed rozpoczęciem robót budowlanych) a następnie ich szczegółowe przestrzeganie. Stosowanie się do nich ma zapewnić:

- odpowiednią organizację robót, mającą na celu niedopuszczenie do skażeń i zanieczyszczeń środowiska poprzez niewłaściwe zabezpieczenie materiałów, maszyn i innych urządzeń stosowanych na etapie budowy.

- wykorzystanie wysokiej jakości maszyn i urządzeń posiadających odpowiednie wyposażenie minimalizujące niekorzystne oddziaływanie na środowisko. Istotna jest tutaj również terminowa konserwacja tego sprzętu i prawidłowa jego eksploatacja.

- wykonywanie prac budowlanych na najwyższym poziomie, dzięki czemu zminimalizuje się ryzyko konieczności prac poprawkowych, prac w okresie trwania gwarancji powykonawczej i ewentualnych późniejszych remontów, napraw.

Wykonawca powinien maksymalnie ograniczyć szkodliwość prac budowlanych. Zobligowany jest do stosowania materiałów posiadających odpowiednie certyfikaty i normy, ewentualne zamienniki powinien zatwierdzić Inspektor Nadzoru w oparciu o ich wyniki badań laboratoryjnych. Sprzęt użyty przy budowie musi spełniać wymagania ochrony środowiska dopuszczające go do produkcji/obrotu. Obowiązkiem Wykonawcy jest doprowadzenie terenu czasowo zajętego do potrzeb prac budowlanych do stanu pierwotnego, jak również uporządkowanie terenu budowy po zakończeniu budowy.

Biorąc pod uwagę usytuowanie, rodzaj i skalę przedsięwzięcia, w ocenie organu, jego realizacja i eksploatacja nie będzie stanowiła znacznej uciążliwości dla środowiska.

Po wnikliwej analizie całości zgromadzonego materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a także uwzględniając postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokiem Mazowieckiem, oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie postanowiono jak w sentencji.

Liczba stron w postępowaniu przekracza 20, w związku z tym stosownie do art. 74 ust. 3 Ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 353), stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

WÓJT  
  
mgr Piotr Uszyński

## POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie służy zażalenie.

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem, ul. 1 Maja 8, 18-200 Wysokie Mazowieckie,
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie (Lubowicz-Wielki, Lubowicz-Byzie, tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Klukowo, Biuletyn Informacji Publicznej),
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokiem Mazowieckiem,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.