

Boguty-Pianki dnia 23.09.2015 roku

ORS.6220.2.2015

P O S T A N O W I E N I E

Na podstawie art. 63 ust.1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Z 2008r., Nr 199 poz. 1227 ze zmianami) a także § 3 ust.1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr 213, poz. 1397) oraz art.123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz.U. z 2013 r. poz. 267), Wójt Gminy Boguty-Pianki

postanawia:

odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 694 relacji Przyjmy – Brok – Nur – gr. województwa na odcinku od 49+463 do km 56+500 na terenie gminy Nur i gminy Boguty-Pianki, pow. ostrowski, woj. mazowieckie”** będącego przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

U Z A S A D N I E N I E

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, Rejon Drogowy Węgrów – Siedlce ul. Gdańska 52, 07-100 Węgrów zwrócił się z wnioskiem o wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 694 relacji Przyjmy – Brok – Nur – gr. województwa na odcinku od 49+463 do km 56+500 na terenie gminy Nur i gminy Boguty-Pianki, pow. ostrowski, woj. mazowieckie”**

Na podstawie art. 73 ust. 1., art.74 ust. 3 oraz art.75 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Z 2008r., Nr 199 poz. 1227 ze zmianami) oraz **art. 49, art. 61 § 1 i § 4** ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz.U. z 2013 r. poz. 267), w dniu **08.09.2015 r.** zostało wszczęte postępowanie. Wnioskodawca wraz z wnioskiem złożył kartę informacyjną, kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczane jest 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 z 2013r., poz.1397) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Wójt Gminy skierował zapytanie o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem **WOOS-II.4240.1219.2015.UW** z dnia **23.09.2015 roku**, uznał, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 694 relacji Przyjmy – Brok – Nur – gr. województwa na odcinku od 49+463 do km 56+500 na terenie gminy Nur i gminy Boguty-Pianki, pow. ostrowski, woj. mazowieckie” nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrowi Mazowieckiej opinią **ZNS.471.43.2015.WA** z dnia **22.09.2015** roku **nie stwierdza, potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 694 relacji Przyjmy – Brok – Nur – gr. województwa na odcinku od 49+463 do km 56+500 na terenie gminy Nur i gminy Boguty-Pianki, pow. ostrowski, woj. mazowieckie**

1. Rodzaj skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Z informacji zawartych w karcie Informacyjnej wynika, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi wojewódzkiej **nr 694** relacji Przyjmy – Brok – Nur – gr. województwa na odcinku od 49+463 do km 56+500 zlokalizowanym na terenie gminy Boguty-Pianki i Nur, powiat ostrowski woj. mazowieckie.

Długość przebudowywanego odcinka drogi powiatowej wynosi 7+030 km.

Działki istniejącego pasa drogowego na których realizowana będzie inwestycja:

- obręb Tymianki-Adamy dz. nr 146;
- obręb Tymianki-Skóry dz. nr 140;
- obręb Tymianki-Bucie dz. nr 409;
- obręb Tymianki-Okunie dz. nr 347;
- obręb Tymianki-Moderki dz.nr 288;
- obręb Żebry Kolonia dz. nr 11;
- obręb Nur dz. nr 616

W sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji leżą głównie tereny lesne, pola uprawne jak również występują tereny o zabudowie jednorodzinnej.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną:

Łączna powierzchnia terenu zajętego pod inwestycję wynosi 12 ha. Dotychczas droga posiadająca nawierzchnię bitumiczną wykorzystywana była zgodnie z jej przeznaczeniem. Wzdłuż drogi zlokalizowane są wjazdy na posesje oraz przylegające pola. Przy realizacji inwestycji drogowej może zająć potrzeba usunięcia drzew, na wycinkę których zostanie zgoda wydana w decyzji Zarządu Dróg. Przedmiotowa droga nie jest wyposażona w system kanalizacyjny, a więc wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo do rowów przydrożnych. Wody odprowadzane z tego typu drogi nie wymagają podczyszczania oraz uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i wynosi 15.0 _ 18.0 m.

Długość odcinka od km. 49+463 do km 56+500 tj. 7,030 km

Szerokość jezdni 5,5 m

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy ok 2%

Pobocza gruntowe o szerokości 1,5 – 2,0 m.

W ramach przedsięwzięcia planuje się wykonać nawierzchnię jezdni z betonu asfaltowego szerokości 6,0 m oraz pobocza z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5 grubości 15 cm po obu stronach jezdni.

3. Rodzaj technologii(w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Projekt dotyczy odcinka drogi o nawierzchni bitumicznej, która jest w złym stanie technicznym, nie spełniającej standardów w zakresie bezpieczeństwa.

Mieszanka mineralno-asfaltowa produkowana w technologii na gorąco w otaczarni będzie

dowożona w miejsce wbudowania samochodami samowyladowczymi. Warstwy wbudowane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi.

Kruszywo łamane wykorzystywane do wykonywania podbudów nawierzchni, dostarczane będzie transportem samochodowym. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi.

Grunt stabilizowany cementem wykorzystywany do wykonywania podbudowy nawierzchni, dostarczany będzie transportem samochodowym lub też wykonywany na miejscu. Warstwy wykonywane będą przy pomocy równiarki i zagęszczane walcami samojezdnymi lub też wykonywane ręcznie i zagęszczane zagęszczarkami.

Pobocza z pospółki żwirowej wykonywane będą za pomocą koparki lub innego sprzętu do tego przeznaczonego i zagęszczane walcami samojezdnymi. Zastosowane technologie i materiały do budowy nawierzchni są typowymi i sprawdzonymi technologiami, neutralnymi dla środowiska naturalnego i nie stanowią dla niego zagrożenia

Realizacja tego przedsięwzięcia nie będzie finansowana ze środków unijnych.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Całość inwestycji będzie realizowana zgodnie z opracowaną dokumentacją projektową. Nie przewidziano wariantowania przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie przewiduje przebudowę drogi w/w technologii. Ze względu na długość odcinka inwestor przewiduje Etapowanie inwestycji w zależności od posiadanych środków inwestycyjnych.

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

Wszystkie wykorzystane surowce, materiały, energia, woda potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych. Ilość wszystkich materiałów i mediów uzależniona będzie od czasu wykonania robót przez Wykonawcę prac budowlanych.

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej – systemem liniowym. Maszyny/ sprzęt przewidziany do realizacji robót drogowych posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy, natomiast asfalt i cement z wytwórni mas bitumicznych, zakładów petrochemicznych i z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami.

Eksploracja drogi po jej przebudowie nie wymaga żadnych materiałów, paliw oraz energii, a droga, jako obiekt nie będzie emitować do powietrza substancji zanieczyszczających lub szkodliwych.

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Projektowana przebudowa ma na celu dostosowanie parametrów technicznych do obowiązujących normatywów drogowych, powstrzymać daleko posunięte procesy destrukcji obiektu i pozytywnie wpłynąć na środowisko. Wszystkie materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać Aprobaty Techniczne IBDiM lub certyfikaty zgodności z Polską Normą. Odpady powstające przy robotach rozbiórkowych/ frezowana nawierzchnia/ nadają się do powtórnego wykorzystania.

a) Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będą podjęte następujące działania:

- prace budowlane prowadzone będą sposobem mechanicznym przy użyciu sprzętu specjalistycznego lub ręcznie w porze dziennej (między 6.00 do 22.00) w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej,

- urobek ziemi powstały z pogłębiania rowów zostanie zagospodarowany w ramach planowanego przedsięwzięcia,
 - odpady powstające w wyniku prowadzonych robót będą gromadzone w specjalnie wyznaczonych do tego pojemnikach i sukcesywnie usuwać z terenu budowy po zakończeniu każdego dnia pracy,
 - roboty drogowe będą prowadzone w istniejącym pasie drogowym, bez wykraczania na tereny przyległe,
 - mieszanka mineralno-bitumiczna będzie przygotowywana poza obszarem planowanego przedsięwzięcia.
- b) Planowana inwestycja nie wpłynie ujemnie na środowisko, ale przyczyni się do jego polepszenia. Poprawa stanu nawierzchni jezdni spowoduje zmniejszenie natężenia hałasu oraz zmniejszenie emisji spalin do powietrza.
- c) analizowane przedsięwzięcie będzie realizowane w miejscu istniejącej sieci dróg będącej częścią układu komunikacyjnego regionu. Wykonana budowa trasy poprawi warunki komunikacji przyległego terenu. Przebudowa nawierzchni i wzmocnienie jej do 100 kN/oś przyczyni się do zwiększenia komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu i spowoduje zmniejszenie emisji hałasu. Poruszanie się pojazdów po nawierzchni będącej w dobrym stanie technicznym spowoduje zmniejszenie zużycia ilości paliwa co przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych do powietrza atmosferycznego szkodliwych dla środowiska tlenków CO i Nox. Wykonanie nawierzchni poprawi warunki odprowadzania wód opadowych poza korpus drogi co wpłynie pozytywnie na stan środowiska.

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

- a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych: na czas prowadzenia robót na ścieki komunalne będą wystawiane toalety przenośne, po zakończeniu robót nie będą wytwarzane ścieki socjalno- bytowe,
- b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych: **zarówno w trakcie realizacji robót jak i po ich zakończeniu nie będą wytwarzane ścieki technologiczne,**
- c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych: wody opadowe z jezdni bitumicznej będą odprowadzane poprzez zaprojektowane spadki poprzeczne i podłużne jezdni na przylegające do drogi obniżenie terenu oraz do istniejących rowów przydrożnych. Ponieważ przedsięwzięcie dotyczy przebudowy drogi wody opadowe lub roztopowe mogą być wprowadzane do ziemi bez oczyszczenia zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r., Nr 137, poz. 984 z późn. zm.),
- d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami: ewentualne odpady powstające w trakcie realizacji inwestycji będą wywożone przez firmę posiadającą koncesję na wywóz odpadów,
- e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwości: eksploatacja drogi nie wymaga zainstalowania żadnych urządzeń i maszyn mogących oddziaływać na środowisko.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 z późn. zm.) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

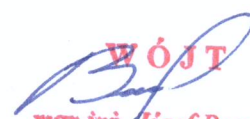
Przedmiotowa inwestycja nie przyczyni się do wzrostu zagrożenia dla gatunków występujących na obszarach objętych ochroną, biorąc pod uwagę charakterystykę przedsięwzięcia.

W związku z powyższym, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu z uwagi na skalę projektowanej inwestycji oraz przewidywane ilości i rodzaje substancji i energii, jakie będą wprowadzone do środowiska, po uwzględnieniu opinii organu ochrony środowiska oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego Wójt Gminy wydał postanowienie o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Z uwagi na powyższe postanowiono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Na postanowienie służy zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce za pośrednictwem Wójta Gminy Boguty-Pianki w terminie siedmiu dni od daty otrzymania.


WÓJT
mgr inż. Józef Bogucki

Otrzymują:

1. Wnioskodawca Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie Rejon Drogowy Węgrów Siedlce, ul. Gdańska 52, 07-100 Węgrów.
2. Wójt Gminy Nur, ul. Drohiczyńska 2, 07-322 Nur
3. Strony wg rozdzielnika.
4. Tablica informacyjna Urzędu Gminy.
5. BIP gminy Boguty-Pianki
6. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie ul. H. Sienkiewicza 15, 00-015-Warszawa
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny ul. Gen. Sikorskiego 3, 07-300 Ostrow Mazowiecka.
3. Sołtys Sołectwa Tymianki-Okunie.