

RG.6220.10.2023/2024

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 i 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* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094), a także § 3 ust. 1 pkt 54 lit. b) Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), po przeanalizowaniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok, reprezentowanej przez pełnomocnika Pana Wojciecha Grzybowskiego, po uzyskaniu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokiem Mazowieckiem oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim:

I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 63 na odc. Czyżew-Sutki-Czyżew”.

II. Określam warunki realizacji inwestycji;

1. Roboty budowlane w sąsiedztwie zabudowań mieszkalnych oraz innych podlegających ochronie przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej – tj. w godzinach 6.00-22.00 (z wyłączeniem prac wymagających ciągłości prowadzenia robót ze względów technologicznych) oraz z ograniczeniem do minimum użycia sprzętu wibracyjnego.
2. Do robót budowlanych stosować sprawny technicznie sprzęt, nie powodujący zanieczyszczeń i wycieków paliwa i smarów oraz zapewnić właściwą jego eksploatację np. eliminację pracy na biegu „jałowym” w czasie przerw.
3. Nie dopuszczać do sytuacji, w której urządzenia o dużej wartości poziomu mocy akustycznej (tzn. takie, które emitują dźwięk o dużym natężeniu) będą pracowały równocześnie w bliskim położeniu względem zabudowy mieszkaniowej.
4. Odwadnianie drogi poza terenem zabudowanym oraz częściowo w terenie zabudowanym prowadzić za pomocą przydrożnych rowów trawiastych, w których następować będzie częściowe samooczyszczenie na skutek procesów sedymentacyjnych, filtracji oraz procesów biochemicznych.
5. Odwadnianie drogi na terenie zabudowanym prowadzić za pomocą kanałów deszczowych, z których wody opadowe będą kierowane do osadników, w celu oczyszczenia z zawiesin ogólnych.
6. Utrzymywać system odwodnieniowy w dobrym stanie technicznym poprzez systematyczne wykaszanie trawy w rowach odwadniających, udrażnianie rowów, czyszczenie studzienek osadowych i osadników, itp.

7. Zastosować tzw. cichą nawierzchnię – warstwę ścieralną z betonu asfaltowego lub mieszanki mastyksowo-grysowej o uziarnieniu <math><0/16</math>, co umożliwi zmniejszenie poziomu emisji hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie.
8. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia dotrzymać dopuszczalne poziomy hałasu, tj. 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy dla terenów zabudowy zagrodowej i mieszkaniowo usługowej znajdujących się w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji.
9. Nie lokalizować zaplecza budowy, składu materiałów, parkingów w odległości mniejszej niż 50 m od rzek Brok i Siennica oraz w okolicy parku w Czyżewie.
10. Na etapie realizacji inwestycji oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska wodno-gruntowego w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych a plac budowy wyposażyć w odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do neutralizacji ewentualnych wycieków.
10. Zalecane jest ograniczenie prac przy parku w Czyżewie w okresie lęgowym ptaków, tj. od 1 marca do 31 sierpnia.
11. W przypadku znalezienia kopców mrówek na miejscu prac budowlanych – przenieść kopiec poza obszar budowy lub uzyskać decyzję derogacyjną na zniszczenie siedliska.
12. Maksymalnie zawęzić pas budowy w celu ochrony roślin występujących w pobliżu prowadzenia robót.
13. Roboty związane z rozbiórką i budową mostów i przepustów wykonywać z zachowaniem w maksymalnym stopniu roślinności przybrzeżnej na ciekach wodnych oraz osadów dennych.
14. Pnie oraz bryły korzeniowe drzew pozostawionych w bezpośrednim sąsiedztwie robót zabezpieczyć poprzez ich osłonę i ewentualne obsypanie ziemią oraz podlewanie w okresach bezdeszczowych.
15. W ramach zabezpieczenia drzew wykonać obudowę z desek do wysokości określonej indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów, pomiędzy deski a pień włożyć materiał izolacyjny w postaci mat słomianych bądź geowłókniny. Deski obsypać od dołu ziemią, przymocować deskowanie do pnia opaskami z drutu okrągłego, miękkiego. W przypadku wymiany nawierzchni utwardzonych w obrębie rzutu korony i strefie 2 m od obrysu korony nie wolno pozostawiać odkrytej wierzchniej warstwy ziemi na leży położyć nową nawierzchnię lub przykryć glebę matami słomianymi lub wilgotną jutą.
16. Wykonanie oraz rozbiórkę obiektów mostowych M1 i M2 oraz obiektów tymczasowych wykonywać poza okresem rozrodczym płazów czyli poza terminem: od 15 marca do 31 lipca.
17. Obiekt tymczasowy na rzece Siennica wykonać jako przepust tymczasowy, którego konstrukcję należy posadowić na ławie kruszywowej oraz na materacu. Ławę należy ukształtować w kierunku poprzecznym i podłużnym zgodnie z projektowanym pochyleniem dna przepustu. W trakcie wykonywania przepustu tymczasowego niezbędne jest zachowanie ciągłości przepływu rzeki. Wskazane jest wykonanie przepustu przy niskich stanach wody lub przy jej braku.
18. Odbudować istniejące umocnienie rzeki Brok w zakresie, w którym zostanie ono uszkodzone przy rozbiórce podpór istniejącego mostu M1 na rzece Brok. Wykonać umocnienie skarp z gabionów — koszy z siatki stalowej wypełnionej kamieniami posadowionej na włókninie syntetycznej i podsypce piaskowej, natomiast części płaskie umocnić płytami ażurowymi posadowionymi na włókninie syntetycznej i na podsypce piaskowej.

19. Należy zapewnić ciągłość (przepustowość) rzeki Brok i Siennica podczas prac prowadzonych przy moście M1 na rzece Brok i przy moście tymczasowym na rzece Brok oraz przy moście M2 na rzece Siennica i przy przepuście tymczasowym na rzece Siennica.
20. W ramach planowanych robót w rejonie mostu M2 na rzece Siennica założyć uporządkowanie koryta rzeki na łącznej długości około 30 m, w tym w zakresie rozbieranego i budowanego mostu na odcinku około 20 m. Należy umocnić dno i skarpy rzeki na długości projektowanego obiektu oraz ok. 5 m przed i za obiektem, przywrócić drożność koryta w tym zakresie poprzez usunięcie rumowisk, oraz wykonać ewentualne podczyszczenia dna i wyprofilowania skarp. Wykonać umocnienie dna i skarp brukowcem na podsypce cementowo - piaskowej z wypełnieniem spoin zaprawą cementową z obramowaniem palisadą drewnianą oraz wykorzystaniem otoczków pochodzenia miejscowego.
21. Wykonywać prace ziemne w obrębie mostów nad rzekami Brok i Siennica pod nadzorem specjalisty z doświadczeniem z zakresu ichtiologii i herpetologii.
22. Celem ograniczenia śmiertelności płazów podczas prac budowlanych w okresie ich migracji tj. pomiędzy 1 marca a 15 października (z możliwością przedłużenia w zależności od panujących warunków) należy przegrodzić doliny rzeki Brok i Siennica, a także zadrzewienie olsowe w okolicy m. Czyżew-Sutki oraz kompleks turzycowisk w Czyżewie tymczasowymi płotkami herpetologicznymi o wysokości 50 cm nad gruntem z głębokością wkopania min. 10 cm. Górna krawędź powinna być odgięta pod kątem 45-900 na zewnątrz drogi tworząc daszek (przewieszkę) o szerokości 10 cm.
23. Płotki o łącznej długości ok. 570 m rozmieścić w kilometrażu: strona lewa: 189+210 – 189+383; strona prawa: 191+159 – 191+272, 191+280 – 191+299; strona lewa: 191+159– 191+197; strona lewa: 192+228 – 192+271; strona lewa: 192+777 – 192+848, 192+858– 192+904, strona prawa: 192+780 – 192+850.
24. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum.
25. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza terminem od 01 marca do 31 sierpnia.
26. W celu zrekompensowania wycinki drzew w związku z realizacją niniejszej inwestycji dokonać nasadzeń drzew gatunków rodzimych w stosunku 1:1 drzewa wyciętego oraz krzewów i trawników typowych dla zieleni przydrożnej na zaprojektowanych terenach zielonych w granicach pasa drogowego oraz na tych działkach przyległych do pasa drogowego, gdzie pozwolą na to warunki oraz stan własności gruntów.
27. Po wyznaczeniu do wycinki drzew i krzewów wskazane jest aby przed ich usunięciem oględzin dokonał nadzór przyrodniczy w celu zweryfikowania ich pod kątem funkcjonowania jako miejsca ewentualnego gniazdowania ptaków i rozmnażania nietoperzy. Dopuszczalne jest prowadzenie wycinki w okresie lęgowym ptaków po wykonaniu przez nadzór przyrodniczy ekspertyzy ornitologicznej, której wyniki stwierdzą brak stanowisk lęgowych ptaków w obrębie wycinanych drzew.
28. Zaleca się, aby prace w obrębie rzek Siennica i Brok odbywały się możliwie w okresie zimowym. W szczególności poza okresem tarła występujących w rzekach chronionych ryb:
- śliza pospolitego (tarło: III-V)
 - różanki (IV-VI, występuje tylko w rzece Brok).

29. Podczas wykonywania prac budowlanych należy zagwarantować przepływ nienaruszalny (biologiczny), zapewniający utrzymanie warunków niezbędnych do bytowania ryb i innych organizmów żywych.

30. Podczas prowadzenia prac związanych z rozbiórką istniejących mostów należy zabezpieczyć wody Broku i Siennicy przed wpadaniem elementów pochodzących z prac rozbiórkowych (np. poprzez zastosowanie siatki zabezpieczającej, szczelny pomost, itp.).

31. Pod obiektem M1 (most na rzece Brok) wykonać naturalne półki dla zwierząt o minimalnych wymiarach 4,5 m szerokości i 2,0 m.

32. Pod obiektem M2 (most na rzece Siennica) wykonać naturalne półki dla zwierząt o minimalnych wymiarach 0,5 m szerokości i 1,0 m wysokości.

33. Przepust P2 z rur stalowych karbowanych wyposażyć w obustronne półki dla zwierząt, stalowe o szerokości 0,5 m.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 28 sierpnia 2023 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok, reprezentowana przez pełnomocnika Pana Wojciecha Grzybowskiego, zwróciła się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „*Rozbudowie drogi krajowej nr 63 na odc. Czyżew-Sutki-Czyżew*”, dołączając do wniosku kartę informacyjną przedsięwzięcia, kopię map ewidencyjnych oraz mapę z zaznaczonym obszarem oddziaływania przedsięwzięcia a także pełnomocnictwo do reprezentowania wnioskodawcy.

Po analizie przedłożonych przez Wnioskodawcę dokumentów, stwierdzono zgodność planowanego przedsięwzięcia z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) stwierdzając tym samym, iż należy ono do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko dla których sporządzenie raportu może być wymagane.

Dysponując kompletem dokumentów wymienionych w art. 74 ust. 1 ww. ustawy, wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia,.

Liczba stron w niniejszej sprawie przekracza 10, a więc zgodnie z art. 74 ust.3 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* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094) zastosowano przepis art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, zawiadamiając strony postępowania w formie obwieszczenia.

Jednocześnie w myśl 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* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094), organ prowadzący postępowanie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokiem Mazowieckiem oraz Zarządu

Zlewni w Sokołowie Podlaskim Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu dla ww. przedsięwzięcia.

W dniu 21 grudnia 2023 r. otrzymano wezwanie z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w sprawie konieczności uzupełnienia przedłożonych dokumentów tj. karty informacyjnej przedsięwzięcia o dane zawarte w przesłanym piśmie WOOŚ.4220.523.2023.AS2 w związku z powyższym pismem z dnia 28 grudnia 2023 r. Nr RG.6220.10.2023 zawiadomiono wnioskodawcę o potrzebie uzupełnienia dokumentacji o wskazany zakres i jednocześnie poinformowano o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 29 lutego 2023 r. zgodnie z art. 35 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.). Odpowiedź na wezwanie dostarczono w dniu 10 stycznia 2024 r., zaś 11.01.2024 r. przesłano do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. W dniu 19 stycznia 2024 r. ponownie otrzymano wezwanie WOOŚ.4220.523.2023.AS2 w sprawie uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia, które przekazano wnioskodawcy. Odpowiedź na wezwanie przesłano do RDOŚ w Białymstoku w dniu 02.02.2024 r.

W ramach prowadzonej procedury otrzymano opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku WOOŚ.4220.523.2023.AS2 z dnia 16.02.2024 r. (data wpływu do tut. urzędu 16.02.2024 r.), informujące, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko ze wskazaniem warunków jakie należy wskazać w wydawanej decyzji środowiskowej, opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokim Mazowieckim znak NZ.7040.59.2023 o Nr 74/NZ/2023 z dnia 15.12.2023 r. (data wpływu do tut. urzędu w dniu 18.12.2023r.), stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia oraz opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim z dnia 22.12.2023 r., znak LU.ZZŚ.2.4901.392.2023.MAO(data wpływu do tut. urzędu w dniu 02.01.2024 r.), w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo wodne, wskazując jednocześnie na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków wskazanych w nadesłanej opinii.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), zawiadomiono strony postępowania o możliwości zapoznania się z aktami sprawy przed wydaniem decyzji. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

Burmistrz Czyżewa analizując powyższe opinie oraz informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia przedłożonej wraz z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, uznał za uzasadnione nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia w szczególności biorąc pod uwagę uwarunkowania zawarte w art. 63 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. z 2022 r. poz. 1029).

Stwierdzając brak potrzeby oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono następujące uwarunkowania.

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę istniejącego odcinka drogi krajowej nr 63 na odcinku Czyżew - Sutki i Czyżew. Inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na przedmiotowym odcinku oraz przystosowanie jego parametrów do charakterystyki odbywającego się na nim ruchu, co w rezultacie poprawi komfort użytkownika oraz zmniejszy poziom uciążliwości obiektu w obszarze jego oddziaływania. W związku z planowaną rozbudową drogi krajowej nr 63, za początek opracowania przyjęto ok. km 188+650, natomiast koniec poza m. Czyżew ok. km 193+110. Długość rozbudowywanej trasy drogi krajowej wynosi ok. 4,46 km.

W ramach realizacji inwestycji przewidziano następujący zakres robót:

- ✓ budowę nowej konstrukcji jezdni drogi krajowej,
- ✓ przebudowę skrzyżowań drogi krajowej z drogami bocznymi wraz z przebudową tych dróg w niezbędnym zakresie,
- ✓ rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich t.j. mostów i przepustów
- ✓ przebudowę zatok autobusowych,
- ✓ budowę dróg dojazdowych oraz pieszo rowerowych,
- ✓ budowę i przebudowę chodników,
- ✓ budowę i przebudowę zjazdów,
- ✓ rozbiórkę 2 budynków mieszkalnych (dz. nr 628/1, 409/1 w m. Czyżew),
- ✓ wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego,
- ✓ budowę obiektów oraz dróg tymczasowych wraz z późniejszą ich rozbiórką i rekultywacją zajętego terenu,
- ✓ przebudowę urządzeń i sieci infrastruktury technicznej kolidujących z inwestycją,
- ✓ budowę i przebudowę odwodnienia drogi,
- ✓ budowę i przebudowę oświetlenia ulicznego,
- ✓ budowę kanału technologicznego,
- ✓ wykonanie pozostałych elementów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania rozbudowywanej drogi oraz terenów przyległych.

W ramach przedsięwzięcia projektowana jest rozbudowa drogi o następujących parametrach: droga kategorii (wg ustawy o drogach publicznych) – krajowa,

- ✓ klasa drogi – GP (główna ruchu przyspieszonego),
- ✓ przekrój jednojezdniowy – 1 x 2,
- ✓ nośność nawierzchni – 115 kN,
- ✓ kategoria ruchu – min. KR5,
- ✓ szerokość pasów ruchu – 3,5 m (podstawowa), min. 3,25 m dodatkowe pasy do skrętów.

Parametry projektowanych obiektów inżynierskich:

- ✓ Most: M1 (na rzece Brok) – most jednoprzęsłowy wolnopodparty, minimalne światło pomiędzy przyczółkami 23 m,
- ✓ Most M2 (na rzece Siennica) – most jednoprzęsłowy ramowy, minimalne światło pomiędzy przyczółkami/nogami ramy 8 m,
- ✓ Przepusty P1A i P1B (na rowie melioracyjnym BA13) o przekroju kołowym, średnicy ok. 0,8 m pod drogą dla pieszych i rowerów oraz średnicy ok. 1,0 m pod drogą główną oraz długości min. 13 m pod drogą główną i min. 5,0 m pod drogą dla pieszych i rowerów,
- ✓ Przepust P2 (na rowie melioracyjnym BA2) o przekroju łukowo kołowym wyposażony

w półki dla zwierząt o szerokości 0,5 m, o wymiarach ok. 1,84 x 1,39 m,
✓ Przepust P4 o przekroju kołowym, średnicy ok. 0,8 m; długości min. 15 m.

Parametry projektowanych obiektów tymczasowych:

- ✓ Most tymczasowy wieloprzęsłowy (na rzece Brok) wraz z drogą objazdową o długości maksymalnej 220 m,
- ✓ Przepust tymczasowy (na rzece Siennica) o przekroju łukowo-kołowym o średnicy ok. 2x1,4 m wraz z drogą objazdową o długości maksymalnej 200 m,
- ✓ Drogi objazdowe o długości maksymalnie 200 m na czas budowy przepustu P1 oraz drogi objazdowe w dwóch etapach długości maksymalnie 110 m na pozostałych przepustach.

Według danych zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia projektowana trasa drogi krajowej jest zgodna z istniejącym przebiegiem, poszerzając obecną jezdnię do 7,0 m w celu dostosowania szerokości pasów ruchu do wartości normatywnych. Istniejący pas drogi krajowej wraz z podziałem i pozyskaniem części przyległych działek umożliwi zlokalizowanie w nim drogi dla pieszych oraz pieszych i rowerów oraz ewentualnych dodatkowych jezdni do obsługi przyległego terenu w celu ograniczenia ilości zjazdów oraz poprawy bezpieczeństwa i sprawności ruchu. Z uwagi na charakter inwestycji polegający na rozbudowie drogi krajowej głównie w istniejącym pasie drogowym, pozwala na jeden możliwy przebieg trasy – proponowany wariant realizacyjny, który poddano analizom wykorzystując dane z opracowanej prognozy ruchu drogowego.

Dodatkowo przeanalizowano sytuację niepodejmowania przedsięwzięcia, wyniku której stwierdzono iż barak podejmowania stosownych działań będzie skutkowało dalszym, coraz szybszym pogarszaniem się stanu technicznego drogi, co może wiązać się z dużymi utrudnieniami przejezdności na tym odcinku, jak również wzrostem poziomu hałasu, zanieczyszczeń powietrza i wzrostem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pojazdów i ruchu pieszych.

W stanie istniejącym na odcinku objętym opracowaniem droga krajowa nr 63 przebiega głównie przez teren zabudowy miejscowości Czyżew-Sutki i Czyżew oraz tereny rolnicze pomiędzy miejscowościami. W miejscowości Czyżew-Sutki występuje dość luźna zabudowa składająca się z budynków mieszkalnych jednorodzinnych wraz zabudową zagrodową i użytkami rolnymi. W ciągu drogi krajowej poza terenem zabudowanym występują głównie tereny zielone, zadrzewione, łąki i pola uprawne.

Szerokość istniejącej drogi krajowej w liniach rozgraniczających waha się w przedziale 8,0÷28,0 m. Droga na całym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. od 6,0 m do 11,0 m. Widoczne są liczne naprawy warstwy ścieralnej w postaci łat. W chwili obecnej nawierzchnia jezdni zarówno na terenie zabudowanym i pozamiejskim jest w złym stanie i kwalifikuje się do naprawy. W ciągu objętego opracowaniem odcinka drogi krajowej występują liczne skrzyżowania z drogami gminnymi. Występują również włączenia w postaci zjazdów. Dodatkowo nad drogą krajową w km 192+277 przebiega zmodernizowana linia kolejowa E75. Ponadto w miejscowości Czyżew-Sutki po obu stronach jezdni występują zatoki autobusowe wraz z wiatą przystankową.

Według przedłożonych informacji w KIP rozbudowa drogi wiąże się z koniecznością pozyskania niezbędnego terenu przyległego do pasa drogowego z czym wiąże się także rozbórka dwóch budynków mieszkalnych zlokalizowanych przy drodze krajowej zlokalizowanych na działce nr 628/1, oraz na działce nr 409/1. Budynki są obecnie niezamieszkałe. Inwestor planuje realizację inwestycji zgodnie z ustawą o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176 t.j.). Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach stanowiących własność Inwestora, zlokalizowanych w obrębach ewidencyjnych: 0071 Czyżew-SutkiMajątek, 0007 Czyżew-Sutki Wieś, 0211 Czyżew Kościelny, 0002 Czyżew-Osada, 0008

Czyżew-Złote Jabłko, jak również pociąga za sobą konieczność wykupu dodatkowych gruntów. Zakres gruntów do pozyskania oraz liczba dzielonych działek są zróżnicowane w zależności od wariantu rozwiązań koncepcyjnych.

Przewiduje się przebudowanie kolidujących z przyjętymi rozwiązaniami technicznymi fragmentów istniejącej sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, gazowej, telekomunikacyjnej oraz sieci oświetleniowej w tym kolidujących kabli i słupów linii energetycznych. Wszelka przebudowa sieci będzie wykonywana zgodnie z warunkami technicznymi i w uzgodnieniu z zarządcą sieci.

W ciągu drogi krajowej nr 63 zlokalizowane są obiekty inżynierskie tj. przepusty oraz mosty: na rzece Brok i Siennica, wymagające rozbiórki i budowy nowych celem dostosowania szerokości obiektów do obowiązujących przepisów i norm. Istniejące przepusty przeznaczono do rozbiórki, w ich miejscu projektuje się nowe obiekty, spełniające wymagania techniczne, ekologiczne i hydrologiczne.

Konstrukcja projektowanej drogi krajowej zostanie dobrana na podstawie przeprowadzone prognozy ruchu i określenia kategorii ruchu, z zastrzeżeniem, że kategoria ruchu nie może być mniejsza jak KR 5. Konstrukcja dodatkowych jezdni do obsługi przyległego terenu zostanie zaprojektowana dla kategorii ruchu KR1. Górne warstwy konstrukcyjne przebudowywanych dróg w związku z rozbudową drogi krajowej zostaną zaprojektowane i wykonane jako kontynuacja istniejących dróg. Dolne warstwy konstrukcyjne projektowanych nawierzchni zostaną zaprojektowane po rozpoznaniu warunków gruntowo – wodnych i określeniu grupy nośności podłoża.

W związku z planowanym w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia usunięciem szacunkowo 453 drzew i około 275 m² krzewów ze względu m.in. na niszczenie przez ich system korzeniowy elementów drogi tj. nawierzchni, poboczy oraz rowów przydrożnych oraz zagrożeniem bezpieczeństwu ruchu drogowego, zobowiązano inwestora, by wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum oraz prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza terminem od 01 marca do 31 sierpnia. W celu zrekompensowania wycinki drzew przewidziano dokonanie nasadzeń drzew gatunków rodzimych w stosunku 1:1 drzewa wyciętego oraz krzewów i trawników typowych dla zieleni przydrożnej na zaprojektowanych terenach zielonych w granicach pasa drogowego oraz na tych działkach przyległych do pasa drogowego, gdzie pozwolą na to warunki oraz stan własności gruntów. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia zaznaczono iż po wyznaczeniu do wycinki drzew i krzewów wskazane jest aby przed ich usunięciem oględzin dokonał nadzór przyrodniczy w celu zweryfikowania pod kątem funkcjonowania jako miejsca ewentualnego gniazdowania ptaków i rozmnażania nietoperzy. Wykonana przez nadzór przyrodniczy ekspertyza ornitologiczna, której wyniki stwierdzą brak stanowisk lęgowych ptaków w obrębie wycinanych drzew, stanowić może podstawę do otrzymania zezwolenia na wycinkę drzew w okresie lęgowym. Analizę przyrodniczą na potrzeby karty informacyjnej przedsięwzięcia przeprowadzono na podstawie wizji terenowej, obejmując obszar w buforze 150 m od planowanej przebudowy odcinka drogi.

Pnie oraz bryły korzeniowe drzew pozostawionych w bezpośrednim sąsiedztwie robót należy zabezpieczyć poprzez ich osłonę i ewentualne obsypanie ziemią oraz podlewanie w okresach bezdeszczowych. W ramach zabezpieczenia drzew należy wykonać obudowę z desek do wysokości określonej indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów, pomiędzy deski a pień włożyć materiał izolacyjny w postaci mat słomianych bądź geowłókniny. Deski obsypać od dołu ziemią, przymocować deskowanie do pnia opaskami z drutu okrągłego, miękkiego.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić negatywne oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych tj. hałas, zanieczyszczenie powietrza i wibracje. Oddziaływania te będą miały jednak charakter krótkotrwały i odwracalny i ustaną wraz z zakończeniem robót.

Ze względu na zakres inwestycji, jej przebieg przez rzeki Brok i Siennica oraz lokalizację inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie terenów wrażliwych tj. terenów zabudowy mieszkaniowej chronionej akustycznie oraz zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Parku Krajobrazowego w Czyżewie”, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowił wskazać na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków w celu jeszcze skuteczniejszego zminimalizowania wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludzi i przyrodę.

Etap budowy inwestycji będzie związany z emitowaniem hałasu powstałym na skutek prowadzenia prac budowlanych. Podczas robót drogowych źródłami hałasu będą: samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane i odbierające niewykorzystane materiały budowlane oraz ziemię z wykopów a także sprzęt ciężki w postaci: koparko-ładowarek, spychaczy, dźwigów, kruszarek, urządzeń wibracyjnych do zagęszczania mas ziemnych i skalnych, ręcznego sprzętu mechanicznego. W celu ograniczenia oddziaływania hałasu na zabudowę mieszkaniową zlokalizowaną w sąsiedztwie rozbudowywanej drogi RDOŚ w Białymstoku, nałożył warunek, aby roboty budowlane w sąsiedztwie zabudowań mieszkalnych oraz innych podlegających ochronie przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej – tj. w godzinach 6.00-22.00 (z wyłączeniem prac wymagających ciągłości prowadzenia robót ze względów technologicznych) oraz z ograniczeniem użycia sprzętu wibracyjnego. Ponadto nie należy dopuszczać do sytuacji, w której urządzenia o dużej wartości poziomu mocy akustycznej (tzn. takie, które emitują dźwięk o dużym natężeniu) będą pracowały równocześnie w bliskim położeniu względem zabudowy mieszkaniowej. Zobowiązano również inwestora do zastosowania tzw. cichej nawierzchni – warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego lub mieszanki mastyksowo-grysowej o uziarnieniu $<0/16$, co umożliwi zmniejszenie poziomu emisji hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie. Natomiast na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zobowiązano inwestora do dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu, tj. 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy dla terenów zabudowy zagrodowej i mieszkaniowo-usługowej znajdującej się w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, że podczas wykonywania robót drogowych, w szczególności usytuowanych w bezpośrednim sąsiedztwie budynku, praca urządzeń wibracyjnych może generować drgania uciążliwe dla ludzi oraz szkodliwe dla konstrukcji budynków i w konsekwencji doprowadzić do ich uszkodzeń. W związku z powyższym zaleca się, aby roboty budowlane były wykonywane z ograniczeniem do minimum użycia sprzętu wibracyjnego w sąsiedztwie najbliższej usytuowanych budynków mieszkalnych.

Faza przebudowy drogi krajowej wiązać się będzie nieodzownie z uciążliwością dla powietrza atmosferycznego. Substancjami wpływającymi na lokalne pogorszenie stanu jakości powietrza atmosferycznego będą głównie pył powstający podczas robót ziemnych, spaliny pochodzące z silników maszyn i środków transportu, a także substancje odorowe, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych. Wymienione uciążliwości będą miały charakter przejściowy i będą występować jedynie w okresie prowadzenia prac budowlanych

Na etapie rozbudowy odcinka drogi krajowej Nr 63 wpływ na powierzchnię ziemi będzie znacznie mniejszy niż w przypadku budowy nowego odcinka i dotyczyć będzie przede wszystkim pasa drogowego. Istotne jest to iż rozbudowa będzie prowadzona po istniejącym śladzie. Ingerencja w wierzchnią warstwę powierzchni ziemi będzie wiązała się z wykonywaniem prac ziemnych przy rozbudowie szerokości jezdni, budowie drogi pieszorowerowej, ciągu pieszorowerowego, dróg dodatkowych, chodników oraz rowów odwadniających. W trakcie prac zostaną wykonane wykopy w celu usunięcia części ziemi oraz kamieni. Po zakończeniu rozbudowy teren zostanie zniwelowany, zebrana warstwa humusu zostanie rozplantowana, a następnie zostanie obsiana trawą. Na niektórych odcinkach istnieje możliwość obsadzenia zielenią niskiej i średniej wysokości. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powierzchnię ziemi przyjęto rozwiązania

projektowe: sytuacyjne i wysokościowe, ograniczające do minimum zajęcie terenu poza obecnymi liniami rozgraniczającymi drogi. Z uwagi na zachowanie dotychczasowej trasy drogi nie wystąpi fragmentacja siedlisk oraz terenów prawnie chronionych.

W celu skutecznej ochrony środowiska gruntowo-wodnego nałożono obowiązek, aby do robót stosować sprawny technicznie sprzęt, nie powodujący zanieczyszczeń i wycieków paliwa i smarów oraz zapewnić właściwą jego eksploatację np. eliminację pracy na biegu „jałowym” w czasie przerw. Zakres prac związanych z przebudową drogi nie wymaga wykonywania głębokich wykopów, co mogłoby mieć niekorzystny wpływ na poziom wód gruntowych i zmianę spływu wód podziemnych.

Odwadnianie drogi poza terenem zabudowanym oraz częściowo w terenie zabudowanym należy prowadzić za pomocą przydrożnych rowów trawiastych, w których następować będzie częściowe samooczyszczenie na skutek procesów sedymentacyjnych, filtracji oraz procesów biochemicznych. Odwadnianie drogi na terenie zabudowanym należy prowadzić za pomocą kanałów deszczowych, z których wody opadowe będą kierowane do osadników, w celu oczyszczenia z zawiesin ogólnych. Inwestora zobowiązano również do utrzymywania systemu odwodnieniowego w dobrym stanie technicznym poprzez systematyczne wykaszanie trawy w rowach odwadniających, udrażnianie rowów, czyszczenie studzienek osadowych i osadników, itp.

W celu skutecznej ochrony środowiska przyrodniczego, w tym organizmów żywych w obrębie rzek Brok i Siennica niniejszym postanowieniem zobowiązano inwestora do wykonania oraz rozbiórki obiektów mostowych M1 i M2 oraz obiektów tymczasowych poza okresem rozrodczym chronionych gatunków ryb oraz okresem rozrodu płazów oraz zagwarantowania przepływu nienaruszalnego (biologicznego) zapewniającego utrzymanie warunków niezbędnych do bytowania ryb i innych organizmów żywych. Ponadto nałożono obowiązek wykonania prac ziemnych w obrębie mostów nad rzekami Brok i Siennica pod nadzorem specjalisty z doświadczeniem z zakresu ichtiologii i herpetologii.

Celem ograniczenia śmiertelności płazów podczas prac budowlanych w okresie ich migracji tj. pomiędzy 1 marca a 15 października (z możliwością przedłużenia w zależności od panujących warunków) nałożono warunek by przegradzić doliny rzeki Brok i Siennica, a także zadrzewienie olsowe w okolicy Czyżewa-Sutki oraz kompleks turzycowisk w Czyżewie tymczasowymi płotkami herpetologicznymi o wysokości 50 cm nad gruntem z głębokością wkopania min. 10 cm. Górna krawędź powinna być odgięta pod kątem 45-900 na zewnątrz drogi tworząc daszek (przewieszkę) o szerokości 10 cm. Płotki o łącznej długości ok. 570 m należy rozmieścić w kilometrażu: strona lewa: 189+210 – 189+383; strona prawa: 191+159 – 191+272, 191+280 – 191+299; strona lewa: 191+159 – 191+197; strona lewa: 192+228 – 192+271; strona lewa: 192+777 – 192+848, 192+858 – 192+904, strona prawa: 192+780 – 192+850. W celu zapewnienia przestrzeni dla migracji płazów i drobnych zwierząt nałożono warunek, aby pod obiektami mostowymi M1 (most na rzece Brok) i M2 (most na rzece Siennica) wykonać naturalne półki dla zwierząt o minimalnych wymiarach odpowiednio: 4,5 m szerokości i 2,0 m oraz 0,5 m szerokości i 1,0 m wysokości. Ponadto niniejszym postanowieniem zobowiązano inwestora, by przepust P2 z rur stalowych karbowanych wyposażyć w obustronne półki dla zwierząt, stalowe o szerokości 0,5 m.

W celu ochrony zespołu przyrodniczo-krajobrazowego oraz kolonii gawronów, która tam gniazduje nałożono warunek, aby nie lokalizować zaplecza budowy, składu materiałów, parkingów w okolicy parku w Czyżewie oraz zalecane jest ograniczenie prac przy parku w Czyżewie w okresie lęgowym ptaków, tj. od 1 marca do 31 sierpnia.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem, wszelkie potrzeby sanitarne ekip prowadzących prace budowlane będą zabezpieczone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych, które następnie będą opróżniane, a ścieki bytowe wywożone na oczyszczalnię ścieków. Ponadto odpady powstające na etapie realizacji inwestycji w tym

pochodzące z rozbiórek istniejącej nawierzchni bitumicznej oraz podbudowy będą odwożone na miejsce wskazane przez inwestora lub na plac magazynowy wykonawcy robót w celu przekruszenia i ponownego wykorzystania jako składnik podbudowy. Odpady powstające w czasie budowy będą segregowane selektywnie, magazynowane w wyznaczonych i oznakowanych miejscach zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i odbierane przez uprawnione podmioty.

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii w tym; kruszywa naturalne – ok. 2.500 m³, mieszanka minieralno-bitumiczna – 7.500 m³, grunt stabilizowany cementem- ok. 12.000 m³, Woda do zraszania –ok.1.800 m³. Wielkość zużycia energii, paliw i wody zależy będzie od wielu czynników m.in. od ilości oraz stanu technicznego sprzętu budowlanego, sposobu wykonywania prac, wyszkolenia oraz dyscypliny pracowników (wyłączanie urządzeń podczas przerw w pracy).

W czasie realizacji przedsięwzięcia nie wystąpi zapotrzebowanie na wodę do celów technologicznych, gdyż na miejsce budowy przywożone będą gotowe do zastosowania prefabrykaty i materiały. Technologie stosowane przy realizacji przedsięwzięcia nie stwarzają zapotrzebowania na wodę, ani też nie generują ścieków technologicznych.

Zastosowane przy realizacji zadania technologie są typowymi i sprawdzonymi technologiami, neutralnymi dla środowiska naturalnego i nie stanowią dla niego zagrożenia. Prace będą prowadzone przy użyciu pojazdów, specjalistycznego sprzętu i maszyn, posiadających własne środki napędowe i nie wymagających zasilania zewnętrznego. Jedynie konieczne będzie zapewnienie dostaw paliwa. Niewielkie ilości energii elektrycznej będą potrzebne do oświetlenia miejsc robót w porze nocnej, ze względów bezpieczeństwa oraz do zasilania zaplecza budowy.

Charakter planowanego przedsięwzięcia i informacje zawarte w KIP wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko w wyniku prac związanych z przebudową drogi jednakże zastosowanie się do warunków wskazanych w niniejszej decyzji powinno zminimalizować wpływ robót budowlanych na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi. Uciążliwość wynikająca z prowadzenia robót będzie istotna, ale będzie to oddziaływanie o charakterze lokalnym, krótkotrwałym i odwracalnym, ustanie wraz z zakończeniem realizacji przedsięwzięcia.

Ze względu na skalę i lokalizację planowanego do realizacji przedsięwzięcia, transgraniczne oddziaływanie na środowisko nie wystąpi.

Przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138).

2. Usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie położone będzie poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody, a także poza obszarami Natura 2000. W związku z powyższym planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt, dla których wyznaczane są obszary chronione.

Wnioskowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach przyległych do jezior i obszarach wybrzeży, na obszarach górskich lub leśnych i obszarach ochrony zbiorników wód śródlądowych i obszarach na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Inwestycja zlokalizowana jest poza obrębem korytarzy ekologicznych w związku z tym jej realizacja pozostanie bez wpływu na integralność korytarza ekologicznego.

Na terenie projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie kulturowe lub archeologiczne, ani też obszary ochrony uzdrowiskowej.

Planowane przedsięwzięcie zakłada rozbudowę istniejącego odcinka drogi krajowej Nr 63 bez zmiany jej przebiegu. W stanie istniejącym planowana inwestycja przylega do terenów objętych ochroną konserwatorską tj. Cmentarz z I Wojny Światowej oraz XIX-wieczny park krajobrazowy – Park Miejski im. prof. Mariana Sokołowskiego (wpisany do rejestru zabytków decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, z dnia 16.12.1985, KL>WKZ-5340/20/85 pod nr rej. 217), jednak nie przewiduje podziału tych terenów i częściowego pozyskania pod pas drogowy. Zatem planowana inwestycja nie powinna stanowić większego niż dotychczas zagrożenia i nie będzie oddziaływać negatywnie na dobra materialne, zabytki chronione i krajobraz kulturowy. Jednakże przewiduje się, że w ramach realizacji inwestycji zajdzie potrzeba przeprowadzenia prac polegających na oczyszczeniu i konserwacji istniejącego rowu zlokalizowanego na granicy pasa drogowego oraz działki parku krajobrazowego o nr ewidencyjnym 149/19 (obręb Czyżew Kościelny). Planowane prace byłyby przeprowadzone w ramach czasowego ograniczonego korzystania z nieruchomości w ramach realizacji inwestycji i nie miałyby negatywnego wpływu na obiekt chroniony. W związku z powyższym nie planuje się podejmowania dodatkowych działań mających na celu minimalizację oddziaływania drogi na dobra kulturowe oraz historyczne. Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami ochrony pośredniej czy bezpośredniej ujęć wód podziemnych.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych o nazwie „Brok do Siennicy” o kodzie PLRW200010267147639 i typie abiotycznym potok lub strumień nizinny piaszczysty (PNp). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych posiada status neutralnej części wód. Stan JCWP – zły. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego - zagrożona. Za jej cel środowiskowy uznano osiągnięcie umiarkowanego stanu ekologicznego (dla złagodzonych wskaźników: azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosfor ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, pozostałe wskaźniki – II klasa jakości i zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stanu chemicznego poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników: benzo (a)piren (w), związki tributyllocyny(w), dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art.4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Uzasadnienie odstępstwa: warunki naturalne

uniemożliwiający osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r. Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są one osiągnięte a spowodowane jest to występowaniem presji trwale uniemożliwiających osiągnięcie celów środowiskowych gdyż zaspokajają ważne potrzeby społeczno – gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokajania tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Jednolitej 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 niezagrażone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2022 poz. 916) lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Inwestycja położona jest poza obszarami chronionymi, ustanowionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2023 poz. 1336).

Biorąc pod uwagę wskazaną powyżej charakterystykę planowanej inwestycji oraz jej znaczną odległość od obszarów przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych. Ponadto, biorąc pod uwagę rodzaj przedsięwzięcia i sposób jego eksploatacji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1 i 2

Jak wynika z karty informacyjnej, przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko. Rozbudowa drogi wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu, płynność ruchu pojazdów a co za tym idzie zmniejszy się negatywne oddziaływania ruchu drogowego na środowisko. W wyniku podniesienia parametrów technicznych nawierzchni drogi, emisja hałasu oraz szkodliwych substancji do środowiska ulegnie zmniejszeniu.

Przewiduje się, iż w trakcie trwania prac budowlanych może wystąpić ponadnormatywna emisja hałasu oraz wibracji na terenie inwestycyjnym, powstająca w wyniku pracujących maszyn i urządzeń budowlanych, jednakże będzie to zjawisko krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu prac, a jednocześnie zaleca się ograniczenie czasu trwania robót budowlanych tylko do pory dziennej w godzinach 6⁰⁰-22⁰⁰.

Zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w okresie eksploatacyjnym mogą pojawić się nieprzewidziane wycieki eksploatacyjne i awaryjne (substancje ropopochodne jak benzyna, olej napędowy, smary itp.) z pojazdów, maszyn, urządzeń i sprzętów mechanicznych obsługujących budowę, dlatego też teren budowy należy wyposażać w sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń wykorzystywanych na

placu budowy.

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie wpływał negatywnie na stan jakości powietrza atmosferycznego, będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe oraz lokalne. W wyniku prac związanych z rozbudową omawianego odcinka będzie występowała emisja zarówno zorganizowana jak i niezorganizowana. Bezpośrednie, negatywne oddziaływanie będzie sprowadzało się do: emisji pyłu powstającego podczas prac z użyciem sprzętu budowlanego, środków transportu itp. emisji spalin z pojazdów dowożących materiały oraz maszyn drogowych, emisji węglowodorów w trakcie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych.

Z uwagi na wyposażenie placu budowy w obiekty sanitarne tj. przenośne toalety okresowo powstawać będą ścieki sanitarne a także ścieki powstające z mycia i obróbki surowców czy narzędzi. Wytworzone ścieki będą okresowo wywożone przez firmę posiadającą stosowne zezwolenia. Technologie stosowane przy realizacji przedsięwzięcia nie stwarzają zapotrzebowania na wodę, ani też nie generują ścieków technologicznych.

.W trakcie realizacji inwestycji jak i późniejszej jej realizacji przewiduje się powstawanie odpadów; zarówno pochodzących z prac rozbiórkowych jak również powstałych w trakcie rozbudowy drogi i późniejszej eksploatacji. Odpady te będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania. W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości i rodzajów odpadów. Będą powstawać odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych technologicznie z drogą. Wszystkie odpady wywożone będą przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenia na gospodarowanie poszczególnymi rodzajami odpadów.

Według informacji przedstawionych w KIP oraz otrzymanych opinii nie stwierdzono potrzeby ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, gdyż zgodnie z art. 135 ustawy Prawo ochrony środowiska, jeżeli z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. Po zrealizowaniu inwestycji wystąpi poprawa w stosunku do warunków obecnie występujących, jednym z czynników pozytywnie wpływających na ochronę akustyczną będzie zastosowanie tzw. cichej nawierzchni więc brak jest podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Przebudowa drogi krajowej nr 63 nie zmieni jej charakteru i nie zmieni w sposób negatywny warunków jej eksploatacji ponieważ jej przebudowa spowoduje obniżenie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, natomiast.

Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia po zastosowaniu przez inwestora zaleceń minimalizujących opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, będzie zgodna z obowiązującymi przepisami prawa z zakresu ochrony środowiska i nie powinna powodować przekroczeń dopuszczalnych norm oraz stwarzać zagrożenia dla zdrowia i życia okolicznej ludności.

Rozbudowa drogi wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszy oddziaływanie na środowisko poprzez;:

- wyeliminowanie drgań pojazdów na nierównościach nawierzchni,

- zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- zmniejszenie hałasu,

Przedsięwzięcie nie będzie miało transgranicznego charakteru oddziaływania, a w strefie oddziaływania projektowanej inwestycji nie występują obszary podlegające ochronie Natura 2000. Ponadto ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zapewni zastosowanie prawidłowych rozwiązań projektowych, technicznych i technologicznych oraz zachowanie podstawowych zasad sztuki budowlanej, a także właściwa organizacja prac budowlanych.

Analizując przedmiotowe przedsięwzięcie pod kątem jego wpływu na klimat i jego zmiany, stwierdzono iż, w trakcie realizacji przedsięwzięcia może dojść do krótko trwającego, na czas prowadzonych robót, wzrostu emisji zanieczyszczeń do środowiska w postaci pyłów w wyniku prowadzonych robót ziemnych, spalin z urządzeń drogowych oraz emisji hałasu związanego z pracą sprzętu budowlanego, jednak będzie to oddziaływanie krótkotrwałe, odwracalne i ustanie wraz z zakończeniem robót. Prace budowlane będą prowadzone z uwzględnieniem szczególnej dbałości o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę, co ograniczy powstający hałas oraz wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleb i wód gruntowych związkami ropopochodnymi. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sorbenty umożliwiające neutralizację ewentualnych wycieków ropopochodnych z maszyn i pojazdów.

W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie fragmentu drogi krajowej Nr 63 na odcinku Czyżew Sutki-Czyżew osiągnięte zostaną korzystne ze względów społecznych i środowiskowych cele, co przyczyni się bezpośrednio do poprawy warunków podróży i bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz jakości życia mieszkańców miejscowości położonych w jego sąsiedztwie. Podjęcie całej inwestycji jest konieczne i uzasadnione również ze względu na: zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu zarówno kierowców, rowerzystów jak i pieszych ze względu na zbyt wąską jezdnię, ubytki nawierzchni, wykruszenia krawędzi nawierzchni, częściowy brak poboczy i chodników, konieczność zapewnienia w dalszej eksploatacji drogi wymagań w zakresie ochrony środowiska i minimalizacji oddziaływań komunikacyjnych.

Przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138).

Po analizie całości zgromadzonego materiału, a w tym również opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokiem Mazowieckiem oraz opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim, biorąc pod uwagę rodzaj, skalę oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia

oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione, a realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094) oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a. Wniosek powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna (art. 72 ust. 3).

Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek o którym mowa, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie od Samorządowego kolegium odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Burmistrza Czyżewa w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok
2. Wojciech Grzybowski - Pełnomocnik ul. Kołodziejska 25 c, 15-156 Białystok

Pełniący funkcję
BURMISTRZA CZYŻEWA

Franciszek Kuczewski

3. Strony postępowania poprzez obwieszczenie.
4. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku
ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokim Mazowieckiem
ul. 1 Maja 9, 18-200 Wysokie Mazowieckie.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie
Podlaskim ul. Repkowska 49, 08-300 Sokołów Podlaski

Załącznik nr 1 do decyzji
Nr RG.6220.10.2023/2024 r. z dnia 29.03.2024
r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę istniejącego odcinka drogi krajowej nr 63 na odcinku Czyżew - Sutki i Czyżew. Inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na przedmiotowym odcinku oraz przystosowanie jego parametrów do charakterystyki odbywającego się na nim ruchu, co w rezultacie poprawi komfort użytkownika oraz zmniejszy poziom uciążliwości obiektu w obszarze jego oddziaływania. W związku z planowaną rozbudową drogi krajowej nr 63 początek opracowania przyjęto ok. km 188+650, natomiast koniec poza m. Czyżew ok. km 193+110. Długość rozbudowywanej trasy drogi krajowej wynosi ok. 4,46 km.

W ramach realizacji inwestycji przewidziano następujący zakres robót:

- ✓ budowę nowej konstrukcji jezdni drogi krajowej,
- ✓ przebudowę skrzyżowań drogi krajowej z drogami bocznymi wraz z przebudową tych dróg w niezbędnym zakresie,
- ✓ rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich t.j. mostów i przepustów
- ✓ przebudowę zatok autobusowych,
- ✓ budowę dróg dojazdowych oraz pieszo rowerowych,
- ✓ budowę i przebudowę chodników,
- ✓ budowę i przebudowę zjazdów,
- ✓ rozbiórkę 2 budynków mieszkalnych (dz. nr 628/1, 409/1 w m. Czyżew),
- ✓ wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego,
- ✓ budowę obiektów oraz dróg tymczasowych wraz z późniejszą ich rozbiórką i rekultywacją zajętego terenu,
- ✓ przebudowę urządzeń i sieci infrastruktury technicznej kolidujących z inwestycją,
- ✓ budowę i przebudowę odwodnienia drogi,
- ✓ budowę i przebudowę oświetlenia ulicznego,
- ✓ budowę kanału technologicznego,
- ✓ wykonanie pozostałych elementów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania rozbudowywanej drogi oraz terenów przyległych.

W ramach przedsięwzięcia projektowana jest rozbudowa drogi o następujących parametrach: droga kategorii (wg ustawy o drogach publicznych) – krajowa,

- ✓ klasa drogi – GP (główna ruchu przyśpieszonego),
- ✓ przekrój jednojezdniowy – 1 x 2,
- ✓ nośność nawierzchni – 115 kN,
- ✓ kategoria ruchu – min. KR5,
- ✓ szerokość pasów ruchu – 3,5 m (podstawowa), min. 3,25 m dodatkowe pasy do skrętów.

Parametry projektowanych obiektów inżynierskich:

- ✓ Most: M1 (na rzece Brok) – most jednoprzęsłowy wolnopodparty, minimalne światło pomiędzy przyczółkami 23 m,
- ✓ Most M2 (na rzece Siennica) – most jednoprzęsłowy ramowy, minimalne światło pomiędzy przyczółkami/nogami ramy 8 m,
- ✓ Przepusty P1A i P1B (na rowie melioracyjnym BA13) o przekroju kołowym, średnicy ok. 0,8 m pod drogą dla pieszych i rowerów oraz średnicy ok. 1,0 m pod drogą główną oraz długości min. 13 m pod drogą główną i min. 5,0 m pod drogą dla pieszych i rowerów,

- ✓ Przepust P2 (na rowie melioracyjnym BA2) o przekroju łukowo kołowym wyposażony w półki dla zwierząt o szerokości 0,5 m, o wymiarach ok. 1,84 x 1,39 m,
- ✓ Przepust P4 o przekroju kołowym, średnicy ok. 0,8 m; długości min. 15 m.

Parametry projektowanych obiektów tymczasowych:

- ✓ Most tymczasowy wieloprzęsłowy (na rzece Brok) wraz z drogą objazdową o długości maksymalnej 220 m,
- ✓ Przepust tymczasowy (na rzece Siennica) o przekroju łukowo-kołowym o średnicy ok. 2x1,4 m wraz z drogą objazdową o długości maksymalnej 200 m,
- ✓ Drogi objazdowe o długości maksymalnie 200 m na czas budowy przepustu P1 oraz drogi objazdowe w dwóch etapach długości maksymalnie 110 m na pozostałych przepustach.

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii w tym; kruszywa naturalne – ok. 2.500 m³, mieszanka minieralno-bitumiczna – 7.500 m³, grunt stabilizowany cementem- ok. 12.000 m³, Woda do zraszania –ok.1.800 m³. Wielkość zużycia energii, paliw i wody zależy będzie od wielu czynników m.in. od ilości oraz stanu technicznego sprzętu budowlanego, sposobu wykonywania prac, wyszkolenia oraz dyscypliny pracowników (wyłączanie urządzeń podczas przerw w pracy).

W czasie realizacji przedsięwzięcia nie wystąpi zapotrzebowanie na wodę do celów technologicznych, gdyż na miejsce budowy przywożone będą gotowe do zastosowania prefabrykaty i materiały. Technologie stosowane przy realizacji przedsięwzięcia nie stwarzają zapotrzebowania na wodę, ani też nie generują ścieków technologicznych.

Odpady powstające w trakcie realizacji inwestycji jak i późniejszej jej realizacji przewiduje będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania. Będą powstawać odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych technologicznie z drogą. Wszystkie odpady wywożone będą przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenia na gospodarowanie poszczególnymi rodzajami odpadów.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić negatywne oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych tj. hałas, zanieczyszczenie powietrza i wibracje. Oddziaływania te będą miały jednak charakter krótkotrwały i odwracalny i ustaną wraz z zakończeniem robót.

W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie fragmentu drogi krajowej Nr 63 na odcinku Czyżew Sutki-Czyżew osiągnięte zostaną korzystne ze względów społecznych i środowiskowych cele, co przyczyni się bezpośrednio do poprawy warunków podróży i bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz jakości życia mieszkańców miejscowości położonych w jego sąsiedztwie. Podjęcie całej inwestycji jest konieczne i uzasadnione również ze względu na: zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu zarówno kierowców, rowerzystów jak i pieszych ze względu na zbyt wąską jezdnię, ubytki nawierzchni, wykruszenia krawędzi nawierzchni, częściowy brak poboczy i chodników, konieczność zapewnienia w dalszej eksploatacji drogi wymagań w zakresie ochrony środowiska i minimalizacji oddziaływań komunikacyjnych.

Pełniący funkcję
BURMISTRZA CZYŻEWA
Franciszek Kuczewski