

Łomża, 21 października 2021r.

WGP.6220.16.2021.BW

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021r. poz. 247) a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r. poz. 1839) w związku z art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021r. poz. 735 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku reprezentowanej przez pełnomocnika Martę Just o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 63 na odcinku od km 154+336 do km 156+903 z przejściem przez m. Wygoda”, obręb Wygoda i Stare Modzele gmina Łomża oraz obręb Czerwony Bór gmina Zambrów.

STWIERDZAM

1. Brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 63 na odcinku od km 154+336 do km 156+903 z przejściem przez m. Wygoda”, obręb Wygoda i Stare Modzele gmina Łomża oraz obręb Czerwony Bór gmina Zambrów.
2. Nadać decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 11 sierpnia 2021r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku ul. Zwycięstwa 3, 15-703 Białystok reprezentowana przez pełnomocnika Martę Just, złożyła wniosek wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia zgodnie z art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie(...) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 63 na odcinku od km 154+336 do km 156+903 z przejściem przez m. Wygoda”, obręb Wygoda i Stare Modzele gmina Łomża oraz obręb Czerwony Bór gmina Zambrów.

Przedsięwzięcie zakwalifikowano zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 cytowanego rozporządzenia: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody;”

Na podstawie art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021r. poz. 735 z późn. zm.) w myśl art. 71 ust. 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1, pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. z 2021r., poz. 247 z późn. zm.), Wójt Gminy Łomża, pismem z dn. 20 sierpnia 2021r. wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na podstawie art. 64 ust. 1, pkt 1 i 2 oraz art. 64 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie(...), Wójt Gminy Łomża pismem z dnia 20 sierpnia 2021r. zwrócił się do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łomży, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce oraz Wójta Gminy Zambrów o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia

oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla w/w przedsięwzięcia i ewentualnego zakresu raportu.

Wymienione organy wydały następujące uzgodnienia i opinie:

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łomży opinią Nr 111.NZ.2021 z dnia 7 września 2021r. wyraził opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem nr WOOŚ.4220.404.2021.JK z dnia 1 września 2021r. wyraziła opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce pismem nr BI.ZZŚ.5.4360.284.2021.JT z dnia 31 sierpnia 2021r. wyraziło opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- Wójt Gminy Zambrów nie zajął stanowiska w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie podlaskim, powiecie zambrowskim i powiecie łomżyńskim, gminie Zambrów i gminie Łomża.

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 63 na odcinku od km 154+336 do km 156+903 z przejściem przez m. Wygoda o kategorii ruchu KR 5 i klasie technicznej GP.

W stanie obecnym droga krajowa na analizowanym odcinku posiada następujące parametry:

- w terenie niezabudowanym przekrój drogowy, w terenie zabudowanym przekrój półuliczny lub uliczny;
- szerokość nawierzchni drogi 7-7,2 m;

Droga krajowa nr 63 na rozpatrywanym odcinku zapewnia połączenia z istniejącą siecią drogową w postaci włączeń do drogi z pól i posesji. Występują tu również skrzyżowania z drogami gminnymi oraz powiatowymi:

- z drogą gminną nr 152109 B w m. Wygoda w km ok. 155+758,
- z drogą gminną nr 105710 B w m. Wygoda (ul. Wesoła) w km ok. 156+013,
- z drogą powiatową nr 1939 B w kierunku m. Wyrzyki Stare do DW 649 w km ok. 156+344,
- z drogą powiatową nr 1943 B w kierunku m. Bacze Suche w km ok. 156+344,
- z drogą powiatową nr 1938 B w kierunku Modzele Skudosze do S8 w km ok. 156+426 8. Z drogą gminną nr 105804 B w m. Wygoda (ul. Leśna) w km ok. 156+493.

Komunikacja publiczna odbywa się za pomocą przystanków komunikacji zbiorowej. Na projektowanym odcinku zlokalizowano następujące zatoki autobusowe:

- ist. 156+424 (strona lewa)- 156+522 projektowana,
- ist. 158+558 (strona prawa)- 156+608 projektowana.

Ruch pieszy wzdłuż drogi krajowej nr 63 jest nieznaczny i obecnie odbywa się poboczem po obu stronach jezdni w terenie niezabudowanym oraz po chodniku w terenie zabudowanym.

Po przebudowie ruch pieszych będzie odbywał się po chodniku w terenie zabudowanym i po ciągu pieszo - rowerowym poza terenem zabudowanym.

Nawierzchnia na analizowanym odcinku jest w znacznym stopniu uszkodzona. Najczęściej występującym uszkodzeniem są głębokie koleiny występujące prawie na całej długości odcinka, spękania poprzeczne, uszkodzenia krawędzi jezdni- spękania i wykruszenia.

Istniejąca droga krajowa nr 63 na rozbudowywanym odcinku przebiega w sąsiedztwie obszarów leśnych na ok. 37 % długości.

Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych, na których będzie realizowane przedsięwzięcie:

- w obrębie gruntów m. Stare Modzele, gm. Łomża; 140, 142/2, 142/3, 142/4, 143, 144, 189, 190, 191, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 201, 202, 203, 207, 208, 268, 269, 270, 271, 272, 273/3, 425/1, 425/2,

426/1, 426/2, 427/1, 427/2, 428/1, 428/2, 429, 430, 431, 441, 461, 462, 463, 464, 469, 470, 471, 482, 483, 484;

- w obrębie gruntów m. Wygoda gm. Łomża: 1, 2, 3/3, 3/4, 7/1, 7/2, 8/1, 8/2, 9, 13/2, 31/4, 31/5, 31/6, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38/1, 38/2, 39, 40, 41/2, 41/3, 41/4, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50/1, 50/2, 90/1, 90/2, 91/2, 91/3, 91/4, 95, 96, 97/1, 97/2, 98, 99, 101, 102, 103, 104/1, 104/2, 105, 106, 107, 108/1, 108/2, 109/1, 109/2, 110, 111, 112, 127, 128, 129, 130, 131, 139/1, 139/2, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169/1, 169/2, 170/1, 170/2, 171/1, 171/2, 172, 173, 174, 178/15, 209, 210;

- w obrębie gruntów m. Czerwony Bór gm. Zambrów: 29/25, 30, 32/1, 257

Teren, na którym położone są ww. działki nie jest objęty ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W ramach rozbudowy przewiduje się:

- przebudowę istniejącej jezdni drogi krajowej nr 63 na odcinku od km 154+336 do km 156+903 z przejściem przez m. Wygoda,
- rozbiórkę mostu pod koroną drogi,
- przebudowę/budowę przepustów pod koroną drogi,
- budowę przepustów pod ścieżką rowerową,
- rozbiórkę i przebudowę/budowę przepustów pod zjazdami,
- przebudowę/budowę przepustów pod jezdnią dodatkową i ścieżką rowerową,
- korektę geometrii poziomej i profilu podłużnego drogi,
- budowę zatok autobusowych,
- przebudowę istniejących i budowę nowych zjazdów publicznych i indywidualnych,
- budowę ścieżki rowerowej z dostępem dla pieszych,
- budowę jezdni dodatkowej,
- budowę dróg tymczasowych -objazdowych,
- wykonanie oznakowania pionowego,
- wykonanie oznakowania poziomego,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę stacji ciągłego pomiaru ruchu,
- budowę kanalizacji deszczowej w miejscowości Wygoda,
- budowę kanału teletechnicznego,
- budowę elektroenergetycznej kablowej linii oświetlenia ulicznego,
- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z przebudową drogi,
- przebudowę/budowę rowów drogowych,
- przebudowę/budowę chodników,
- wycinkę drzew kolidujących z projektowanym zakresem robót,
- budowę zbiornika retencyjno-infiltracyjnego.

Droga będzie pokryta warstwą ścieralną, która zostanie wykonana z: mieszanki mineralno asfaltowej o nieciągłym uziarnieniu SMA8 położonej w obszarze terenu zabudowanego, mieszanki mineralno asfaltowej o nieciągłym uziarnieniu SMA11 położonej poza obszarem terenu zabudowanego.

Planowane parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- klasa techniczna drogi - GP
- prędkość projektowa (poza terenem zabudowy) - $V_p=80\text{km/h}$
- prędkość projektowa (na terenie zabudowy) - $V_p=60\text{ km/h}$
- kategoria ruchu - KR5
- przekrój poprzeczny 1x2
- szerokość pasa ruchu - szerokość podstawowego pasa ruchu 3,5m, opaski bitumiczne po 0,50m
- szerokość jezdni - 8,0m
- szerokość pobocza gruntowego - 1,5m/2,5m

- szerokość pasa dodatkowego - 3,0 - 3,5m
- obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni - 115kN/oś
- szerokość ścieżki pieszo - rowerowej - 2,5m poza terenem zabudowy, 3,0m na terenie zabudowy
- szerokość jezdni dodatkowej - 3,5m — 6,0m

Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić negatywne oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych. Oddziaływania te będą miały jednak charakter krótkotrwały i odwracalny i ustaną wraz z zakończeniem robót. Zaplecze budowy zorganizowane będzie w obrębie projektowanego pasa drogowego lub utwardzonych drogach lokalnych krzyżujących się z drogą krajową nr 63 lub w bliskim sąsiedztwie placu budowy. Zapewniony zostanie należyty stan techniczny wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych. Wszelkie prace drogowe i serwisowe sprzętu będą wykonywane w sposób ograniczający możliwość wycieku płynów eksploatacyjnych (oleje, benzyny) z wykorzystywanych pojazdów. Prace budowlane będą wykonywane w porze dziennej. Ścieki bytowe będą przechowywane w przenośnych urządzeniach sanitarnych i przekazywane do oczyszczalni ścieków. Odpady będą segregowane, magazynowane selektywnie w miejscach do tego przeznaczonych, a następnie będą przekazywane specjalistycznym firmom do odzysku i unieszkodliwienia. Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia, podczas realizacji inwestycji wystąpi potrzeba wycinki drzew. Inwestycja wymaga wycinki istniejących drzew, które kolidują bezpośrednio z robotami drogowymi. Wycinkę drzew należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, który trwa od 15 marca do 31 lipca. W przypadku stwierdzenia gatunków chronionych w obrębie wycinanych drzew, należy wstrzymać prace i wystąpić o derogację do RDOŚ w Białymstoku.

W przedłożonej karcie informacyjnej zidentyfikowano następujące możliwe rozwiązania mające na celu ograniczenia emisji hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- działania organizacyjne (ograniczenie prędkości pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich na terenie zabudowanym z 50 km/h do 40 km/h),
- działania inwestycyjne (użycie nawierzchni drogi SMA8, budowa odcinków ekranów akustycznych).

Z uwagi na znaczące przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku w środowisku z drogi, zdecydowano się na zastosowanie nawierzchni SMA8 (wyłącznie na obszarze zabudowanym) o CPXindex $\leq 93,5$ dB. Analiza wyników wskazuje na znaczące ograniczenie występowania przekroczeń jednak nie zostały one całkowicie wyeliminowane (przekroczenia dochodzą do 3,7 dB). W przedłożonej karcie informacyjnej wskazano, że w celu całkowitej eliminacji hałasu potrzebne są dalsze działania korygujące, w tym celu przeanalizowano zastosowanie cichej nawierzchni w połączeniu z ekranami akustycznymi. Mnogość problemów, które muszą być jednocześnie rozwiązane eliminuje jednak skuteczne zastosowanie ekranów akustycznych wzdłuż ulic w zwartej zabudowie jednorodzinnej i gospodarczej obsługiwanej wjazdami na posesje z danej ulicy. Jednak w celu osiągnięcia celów środowiskowych dla klimatu akustycznego podjęto inne działania w celu wyeliminowania nadmiernego hałasu. Zastosowano szereg rozwiązań mających zmniejszyć jego poziom, do których zalicza się:

- zmiany w inżynierii ruchu drogowego - zastosowanie skrzyżowania typu rondo jako elementu uspokojenia ruchu co uniemożliwi rozwijanie nadmiernych prędkości w terenie zagrożonym przekroczeniami norm emisji hałasu,
- ulepszenie organizacji ruchu, która ma zagwarantować płynność jazdy,
- poprawa jakości nawierzchni drogi - całkowicie nowa konstrukcja spełniająca wymagania równości, które niewątpliwie również są źródłem nadmiernej emisji hałasu,
- zastosowanie do w-wy ścieralnej nawierzchni podatnej tzw. cichej nawierzchni SMA8 o CPXindex $\leq 93,5$ dB, o właściwościach redukcji hałasu.

Przedłożona analiza akustyczna wskazuje, że zastosowanie na warstwę ścieralną nawierzchni typu cichego, czyli o CPXindex $\leq 93,5$ dB wykazuje przekroczenia rzędu 3,7 dB.

Po uwzględnieniu błędu pomiarowego, którego wielkość szacuje się na 1,5 dB do doprowadzenia poziomu hałasu do dopuszczalnych wartości pozostaje hałas rzędu 2,2 dB. Ponadto analiza i prognoza ruchu opracowana dla drogi ekspresowej S-61 Ostrów Mazowiecka — Szczuczyn; odcinek węzeł „Łomża Południe” (z węzłem) do węzła „Łomża Zachód” (bez węzła) wraz z budową drogi krajowej 63, z którą łączy się przedmiotowa inwestycja, będąc jej kontynuacją wykazała, że w najbliższych dekadach średni dobowy ruch na tym odcinku drogi krajowej nr 63 spadnie. W pierwszym pięcioleciu prognozowany średni dobowy ruch w roku 2026 spadnie o 20%, zaś prognozowany średni dobowy ruch w roku 2031 spadnie o 12%, średni dobowy ruch w roku 2036 dorówna obecnemu, wzrost średniego dobowego ruchu prognozuje się od roku 2041.

Zatem w całym okresie eksploatacyjnym, na który została zaprojektowana konstrukcja nawierzchni tj. 20 lat — dla dróg klasy GP średni dobowy ruch będzie się zmniejszał w stosunku do obecnego, co niewątpliwie spowoduje obniżenie emisji hałasu drogowego. Zarówno zmniejszenie ruchu pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi w stosunku do obecnego, jak i ograniczenia dopuszczenia do użytku aut o obniżonej emisji hałasu spowoduje zmniejszenie emisji całkowitego hałasu drogowego do wartości dopuszczalnych.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji za najbardziej korzystny uznano „wariant I” zastosowanie nawierzchni redukującej hałas. Mimo, że nie eliminuje on całkowicie przekroczeń to bardzo dobrze obniża emisję hałasu, a z uwagi na stosunek skuteczności redukcji hałasu do kosztów inwestycji oraz możliwości technicznej realizacji uważa się go za najlepszy.

Na etapie eksploatacji generalnie odwodnienie nawierzchni drogi będzie się odbywało metodą powierzchniowego spływu wód opadowych do rowów przydrożnych (trawiastych, infiltracyjnych) oraz rowami do zbiornika infiltracyjno retencyjnego. Zakłada się odwodnienie terenu pasa jezdni wraz z przyległym obustronnym chodnikiem, ścieżką rowerową, utwardzonymi wjazdami na posesje oraz zieleńcami. Temu celowi ma służyć projektowany kolektor grawitacyjny, zespolony z systemem wpustów drogowych o całkowitej długości ok. 600m. Kolektor przed wylotem będzie uzbrojony w osadnik sedymentujący zawieszinę frakcji mineralnej oraz separator przechwytyjący substancje ropopochodne, spływające wraz z opadem atmosferycznym z projektowanych zlewni drogowych. Zrzut wód opadowych i roztopowych zrealizowany będzie do istniejącego odbiornika, jakim jest istniejący rów, skierowany w stronę pól. W miejscowości Wygoda, tj. od km ok. 156+020 do km ok. 156+640 teren objęty planowanym przedsięwzięciem nie posiada spójnego uzbrojenia w sieć kanalizacji deszczowej. Zaplanowano budowę sieci kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi ścieki opadowe oraz wylotem do odbiornika. Zrealizowanie przedsięwzięcia zwiększy komfort jazdy oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wpłynie również na poprawę stanu środowiska poprzez zmniejszenie ilości wprowadzanych spalin do atmosfery. Rozbudowa analizowanej drogi pozytywnie wpłynie na płynność ruchu pojazdów i tym samym na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie wpłynie ono negatywnie na klimat i jego zmiany. Przeznaczony do rozbudowy odcinek drogi krajowej nr 63 na odcinku przejścia przez Wygodę od km 154+336 do km 156+903 jest odcinkiem drogi funkcjonującym w krajobrazie już od kilkudziesięciu lat. Przebiega on przez tereny pól, łąk i lasów oraz tereny zabudowane (miejscowość Wygoda) i graniczy z terenem objętym ochroną krajobrazową — tj. otuliną Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego Doliny Narwi. Rozbudowa drogi obejmuje głównie wzmocnienie i poszerzenie nawierzchni jezdni oraz nie będzie się wiązać z istotną zmianą niwelety drogi, która pozostanie dostosowana do topografii otaczającego terenu. Brak długich i wysokich nasypów/wykopów oraz wysokich obiektów drogowych (np. mostów, pylonów, ekranów akustycznych) mogących stanowić nowe dominanty krajobrazowe, zapewni harmonijne połączenie z terenem przyległym oraz pozwoli na uniknięcie dysharmonii i dużych zmian w krajobrazie. Dodatkowo rozbudowa oprócz poprawy bezpieczeństwa wpłynie również na podniesienie estetyki drogi i obiektów jej towarzyszących (nowa nawierzchnia, nowe oznakowanie poziome i pionowe, wyraźnie wyznaczone zatoki autobusowe). Realizacja inwestycji w planowanym

zakresie pozwoli na zachowanie lokalnego charakteru krajobrazu. Wykorzystane do rozbudowy drogi materiały budowlane będą spełniać wszystkie normy dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Ustosunkowując się do zapisów zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2001r. poz. 247 ze zm.) ustalono, co następuje:

- ze względu na planowany zakres prac analizowane przedsięwzięcie nie spowoduje kumulacji oddziaływań z istniejącymi przedsięwzięciami znajdującymi się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane zasoby naturalne m.in.: woda, kruszywo, w fazie eksploatacji inwestycja nie wymaga zużycia surowców, wody czy energii;
- 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 Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016r. poz. 138).

Planowane przedsięwzięcie pod względem hydrograficznym zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. (Dz. U. z 2016r. poz. 1911). Inwestycja znajduje się w jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200051. Stan ilościowy i chemiczny jednolitej części wód podziemnych został określony jako dobry. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Zgodnie z art. 59 ustawy Prawo wodne celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód.

Ponadto planowane zamierzenie znajduje się w zlewni jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) o nazwie „Dopływ spod Wygody” kod: PLRW20001726346, jest to naturalna, monitorowana część wód, której stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone, w zlewni jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) o nazwie „Gać od źródeł do Jabłonki bez Jabłonki” kod: PLRW200017263419, jest to naturalna, niemonitorowana część wód, której stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Na podstawie art. 56 ustawy Prawo wodne celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego.

- W zlewni JCWP „Dopływ spod Wygody” kod: PLRW20001726346 ze względu na brak zagrożenia ekologicznego nie przewidziano odstępstw.
- W zlewni JCWP „Gać od źródeł do Jabłonki bez Jabłonki” kod: PLRW200017263419. 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 wymaganej skuteczności. Dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2021. Derogację uzasadnia się brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnymi kosztami.

Teren inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne (Dz. U. z 2021r. poz. 624 tj.).

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest w obszarze głównego zbiornika wód podziemnych (GZWP) Nr 215 Subniecka Warszawska. Inwestycja, nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie znajduje się częściowo na terenie korytarza ekologicznego Dolina Omulwi Północno-Wschodni GKPnC-5B i Czerwony Bór GKPnC-5A, oraz jest zlokalizowane na terenie Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego Doliny Narwi otulina, objętymi ochroną prawną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. 2021 poz. 1098 z późn. zm.).

Dalsza analiza materiału dowodowego pod kątem wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021r. poz. 247 ze zm.) 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. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach wybrzeży, na obszarach górskich lub leśnych, 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 uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Inwestycja, nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze. Zatem uznano za uzasadnione odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko tego przedsięwzięcia.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego zapewniono stronom postępowania czynny w nim udział, a przed wydaniem decyzji zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego strony zostały poinformowane o zebraniu materiału dowodowego, możliwości zapoznania się z nimi, wniesienia ewentualnych uwag, zastrzeżeń czy wniosków. W określonym terminie strony nie wniosły uwag, zastrzeżeń i wniosków.

W wyniku otrzymanych stanowisk, uzgodnień oraz przeanalizowania całości akt sprawy tut. Organ stwierdził, że skala i rozmieszczenie przedsięwzięcia nie powoduje negatywnego oddziaływania na środowisko, przedstawione formy zabezpieczeń i rozwiązań chroniących środowisko są wystarczające do wydania decyzji. Mając powyższe na uwadze nie przeprowadzono oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem niniejszej decyzji.

W dniu 16 września 2021r. do Wójta Gminy Łomża wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku reprezentowanej przez pełnomocnika Martę Just nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny, jak i wyjątkowo ważny interes strony.

Zgodnie z art. 108 § 1 Kpa decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też ze względu na inny interes społeczny lub ważny interes strony.

Działalność prowadzona przez Wnioskodawcę (inwestora przedsięwzięcia) ma na celu zapewnienie dostępu do infrastruktury komunikacyjnej wykorzystywanej na potrzeby społeczeństwa. Planowane przedsięwzięcie jest kwalifikowane jako inwestycja celu publicznego o znaczeniu priorytetowym z punktu widzenia gospodarki regionu. Wnioskodawca podjął działania zmierzające do zapewnienia, w danym czasie obsługi realizowanego przedsięwzięcia poprzez zawarcie kontraktów z podmiotami zewnętrznymi, w szczególności dla zagwarantowania niezbędnego, specjalistycznego sprzętu i dostępności wykwalifikowanej kadry. Długotrwałe i kompleksowe procedury uzgodnień rodzą

jednak ryzyko, iż Wnioskodawca, bez swojej winy nie będzie w stanie dochować terminów harmonogramu, co może oznaczać konieczność wstrzymania prac lub nawet całkowite ich zaniechanie. Taka zaś ewentualność stanowi zagrożenie dla wskazanego powyżej interesu społecznego.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Wójta Gminy Łomża, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. 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.

Z up. Wójta

mgr inż. Marcin Tabędzki
Naczelnik Wydziału Gospodarki
Przestrzennej i Ochrony Środowiska

Załączniki:

1. Załącznik nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Pobrano opłatę skarbową w kwocie 205,00 zł na rachunek Urzędu Gminy Łomża 88 8757 0001 0000 1717 2000 0010 Bank Spółdzielczy w Łomży.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Białymstoku pełnomocnik - Marta Just
ul. Gen. Wł. Sikorskiego 166 lok. 2.01, 18-400 Łomża.
2. Pozostałe strony poprzez obwieszczenie
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku
ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łomży
ul. Ks. Janusza I 1, 18-400 Łomża
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Ostrołęce
ul. Poznańska 19, 07-409 Ostrołęka
4. Urząd Gminy Zambrów
ul. Fabryczna 3, 18-300 Zambrów