

DECYZJA**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2020 r. poz. 256), w związku z art. 71 ust. 2 pkt.2, art. 72 ust. 1 pkt. 10, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80 ust. 1, art. 82, 85 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2018, poz. 2081 ze zm.) zwanej dalej ustawą ooś, art. 4 ustawy z dnia 19 lipca 2019 roku o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2019 r. poz. 1712), a także § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2016 r., poz. 71 ze zm), po rozpatrzeniu wniosku z dn. 18.09.2018 r. złożonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna”

ustalam środowiskowe uwarunkowania

dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna i jednocześnie:

I. Określam:**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Przedsięwzięcie realizowane będzie w miejscowości Kamionna, gm. Łochów, pow. węgrowski woj. mazowieckie. Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku od km 296+500 do km 270+900 w miejscowości Kamionna. Celem inwestycji jest poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowanie parametrów technicznych drogi do obowiązujących warunków technicznych wraz ze zmianą klasy z „G” na „GP” o szerokości jezdni 10,5 m.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pieszego oraz rowerowego zaprojektowano ciągi pieszo - rowerowe o szerokości 3,0 m po stronie północnej projektowanej drogi oraz chodniki dla pieszych o szerokości 2,0 m po stronie południowej. Zarówno chodniki, jak i ciągi pieszo - rowerowe oddalone są od krawędzi jezdni o 3,5 m.

Na realizowanym obszarze obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przyjęty Uchwałą Nr XLI/298/2017 Rady Miejskiej w Łochowie z dnia 22 marca 2017 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Łochów w zakresie wsi Kamionna, Dąbrowa, Zambrzyniec, Mataly (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 2017 r. poz. 3047).

Droga przebiega po terenie nizinnym, sąsiadując z zabudową o charakterze podmiejskim, częściowo zagrodową i rolniczą. Skrzyżowania z drogami poprzecznymi realizowane są wyłącznie w poziomie terenu.

Projektowana rozbudowa na rozpatrywanym odcinku zapewnia połączenie z istniejącą siecią drogową w postaci skrzyżowań z drogami:

- skrzyżowanie z drogą gminną nr 420419W, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie z dodatkowym pasem do lewoskrętu;
- skrzyżowanie z drogą powiatową nr 4213W oraz drogą gminną nr 420416W, gdzie zaprojektowano czterowlotowe rondo.

Wszystkie drogi wewnętrzne oraz publiczne kolidujące z drogą krajową zostaną przebudowane.

W chwili obecnej w pasie drogowym drogi krajowej DK62 w m. Kamionna przebiegają istniejące sieci elektroenergetyczne 0,4kV oraz 15kV. Z uwagi na planowaną przebudowę drogi DK 62 występują kolizje z przebiegającymi sieciami. W związku z powyższym występuje konieczność odpowiedniego zabezpieczenia istniejącej infrastruktury w miejscu lokalizacji projektowanej drogi DK 62. Ponadto projektuje się oświetlenie projektowanych odcinków dróg.

Odprowadzenie wód opadowych z drogi krajowej nr 62 za pomocą wpustów ulicznych i systemu kanalizacji deszczowej do odbiorników. Na pozostałych drogach objętych dokumentacją przewiduje się również odprowadzenie powierzchniowe do rowów drogowych. Wykonane zostaną przepusty na rowie wraz z niezbędnymi pracami towarzyszącymi. W przypadku konieczności wykonania dodatkowych prac na rowach wykonane zostanie naturalne umocnienie, oczyszczenie, odmulenie koryta rowu.

Korekty przebiegów dróg związanych z przebudową skrzyżowań spowoduje konieczność wyburzenia pięciu budynków, w tym jednego mieszkalne, trzech gospodarczych oraz jednego usługowego (sklep).

Podczas realizacji inwestycji konieczne będzie usunięcie drzew kolidujących z planowaną inwestycją. Planowane jest dokonanie nasadzeń zastępczych drzew i krzewów. W oparciu o opracowany dla przedmiotowego przedsięwzięcia plan wyrębu drzew i krzewów oraz projekt zagospodarowania terenu projektuje się nasadzenia zastępcze w ilości 150 drzew i 930 krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia, z której krzewy zostały usunięte. Projektowane nasadzenia mają na celu rekompensatę przyrodniczą w zamian za usunięte w ramach realizacji inwestycji drzewa i krzewy.

Nasadzenia będą zlokalizowane na zaprojektowanych obszarach zieleni w obrębie inwestycji. Do nasadzeń wykorzystać należy przede wszystkim rodzime gatunki drzew o pierśnicy nie mniejszej niż 14 cm.

Najkorzystniejszym wariantem jest wariant inwestycyjny. Za wyborem wariantu inwestycyjnego przemawiają względy techniczne oraz ochrona środowiska. Wybór tego wariantu korzystnie wpłynie na podwyższenie bezpieczeństwa na omawianym odcinku drogi ze względu na poprawę stanu technicznego drogi i uzyskanie jej optymalnych parametrów.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

2.1 inwestycję należy objąć nadzorem przyrodniczym;

2.2 nadzór przyrodniczy powinien składać się z zespołu osób posiadających wiedzę i doświadczenie z zakresu nauk przyrodniczych (w szczególności: botaniki lub fitosocjologii lub dendrologii, ornitologii, herpetologii), właściwych dla realizacji poszczególnych zadań nadzoru przyrodniczego; dopuszcza się wsparcie ww. zespołu dodatkowymi osobami przeszkolonymi do wykonywania czynności w określonych zakresach;

2.3 nadzór przyrodniczy powinien w szczególności:

a) przed przystąpieniem do prac związanych z realizacją inwestycji dokonać weryfikacji aktualnego stanu elementów przyrodniczych pod kątem występowania dziko żyjących gatunków objętych ochroną oraz ich siedlisk (np. zidentyfikowane miejsca migracji płazów, egzemplarze drzew lub krzewów do usunięcia);

- b) opracować procedurę postępowania w przypadku niekontrolowanego wycieku płynów eksploatacyjnych ze szczególnym uwzględnieniem dostępności środków zapobiegających rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń;
- c) nadzorować pod kątem obecności zwierząt lub ich kryjówek oraz zapewnić wykonanie działań minimalizujących wpływ inwestycji (m.in.: wstrzymanie prac, zapewnienie możliwości przemieszczenia się zwierząt - ucieczki poza obręb robót, dokonanie przeniesienia zidentyfikowanych osobników poza obszar oddziaływania, wystąpienie o stosowną decyzję derogacyjną), prace związane z:
- odhumusowaniem, zdeponowaniem i likwidacją mas ziemnych;
 - budową lub pracami utrzymaniowymi urządzeń wodnych (zbiornik retencyjny, rowy melioracyjne);
 - wyburzaniem oraz wycinką drzew i krzewów, a także zabezpieczeniem drzew i krzewów przewidzianych do adaptacji lub innymi pracami ogrodniczymi;
 - realizacją ewentualnych wykopów (kontrola przed realizacją i zasypaniem wykopów), systemu odwadniającego oraz innych instalacji realizowanych, na placu budowy, mogących stanowić antropogeniczne pułapki dla zwierząt;
 - budową tuneli oraz stałych i tymczasowych ogrodzeń ochronno-naprowadzających;
- d) doprecyzować rodzaj, lokalizację, ostateczne wymiary, sposób i termin montażu ogrodzeń ochronnych i różnego typu zabezpieczeń, w tym rodzaj, miejsce i czas funkcjonowania ogrodzeń tymczasowych oraz nadzorować ich wykonanie;
- e) przed odhumusowaniem dokonać kontroli terenu pod kątem występowania roślin gatunków inwazyjnych lub ich fragmentów, a następnie podać weryfikacji przydatności zdeponowanych mas ziemnych do dalszego wykorzystania pod kątem obecności materiału roślinnego gatunków inwazyjnych;
- 2.4 bezpośrednio przed realizacją prac ziemnych (w tym odhumusowaniem, ewentualnymi wykopami), wyburzeniowych oraz wycinką drzew i krzewów, dokonać lustracji terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk (w tym dziupli, gniazd, nor, otworów/szczelin w elewacji itp.);
- 2.5 prace związane z wyburzaniem oraz wycinką drzew i krzewów prowadzić w terminie od początku września do końca lutego; dopuszcza się przeprowadzenie ww. prac w pozostałym okresie, gdy wyniki lustracji terenowej wykażą brak obecności czynnego (zasiedlonego) siedliska chronionych gatunków zwierząt (ptaki, ssaki) w rejonie prowadzonych prac lub zgodnie z przepisami odrębnymi; jako priorytet przyjąć zasadę umożliwienia osobnikom wyprowadzenia lęgów/młodych; wycinkę drzew oraz krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum;
- 2.6 wierzchnią warstwę gleby (humus) z terenów trwale lub czasowo zajmowanych pod inwestycję należy zdjąć, zdeponować w sposób umożliwiający zachowanie jej właściwości, a następnie ponownie wykorzystać do kształtowania terenów biologicznie czynnych, pod warunkiem, że przeprowadzona kontrola wykaże brak występowania gatunków inwazyjnych;
- 2.7 drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, przemarznięciem i przesuszeniem, zgodnie ze sztuką ogrodniczą;
- 2.8 zakazuje się magazynowania materiałów budowlanych w zasięgu koron drzew przewidzianych do adaptacji;
- 2.9 zaplecze budowy (park maszyn, miejsce składowania materiałów budowlanych) należy zlokalizować optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie, na podłożu uszczelnionym materiałami izolacyjnymi, tj. zabezpieczonym przed niekontrolowanym wyciekami smarów i substancji ropopochodnych;
- 2.10 prowadzić kontrole ewentualnych wykopów realizowanych na placu budowy, mogących stanowić antropogeniczne pułapki dla zwierząt (małe ssaki, płazy, gady); w razie stwierdzenia występowania zwierząt w wykopach umożliwić im ewakuację z terenu

- przewodzenia prac lub dokonać ich przeniesienia, ewentualnie wprowadzić odpowiednie zabezpieczenia (np. ogrodzenia, pochylnie przeciwdziałające uwięzieniu);
- 2.11 na etapie realizacji inwestycji, wzdłuż drogi od km 0+300 do km 0+760 (strona prawa) i od km 0+300 do km 0+690 (strona lewa), zastosować obustronne tymczasowe wygradzenia chroniące przed dostaniem się płazów na teren budowy; ogrodzenia tymczasowe mogą być wykonane z gotowych prefabrykatów lub wykonane od podstaw na terenie budowy; w przypadku wykorzystania np. siatki lub geowłókniny jako elementu budowlanego, wygradzenie winno posiadać min. wysokości 50 cm, być wyposażone w przewieszkę (ok. 10 cm wygięcie na zewnątrz pod kątem 45-90° na zewnątrz) i być stabilnie oraz szczelnie zakotwiczone w gruncie (na głębokości min. 10 cm); wielkość oczek siatki nie może być większa niż 0,5 cm x 0,5 cm; zakończenia ogrodzeń winny mieć kształt litery „U” (zawrotka); ogrodzenia tymczasowe zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane i odebrane stałe urządzenia ochrony zwierząt;
 - 2.12 po zakończeniu prac budowlanych należy obszar inwestycji uprzątnąć oraz dokonać odbudowy powierzchni biologicznie czynnych poprzez obsianie terenu mieszaniną traw i wykonanie nasadzeń towarzyszących (drzewa i krzewy) z wykorzystaniem gatunków rodzimych, odpornych na warunki występujące w sąsiedztwie dróg;
 - 2.13 na etapie eksploatacji inwestycji dokonywać regularnych przeglądów tuneli dla płazów oraz ogrodzeń ochronno - naprowadzających [minimum 1 raz w ciągu roku przed migracjami wiosennymi (luty - marzec) - optymalnie 2 razy w roku przed migracjami wiosennymi i jesiennymi płazów (sierpień)]; kontrola winna obejmować: stabilność konstrukcji, szczelności ogrodzeń, a także szczelności połączeń ogrodzeń z obiektami inżynierskimi, usuwanie roślinności martwej i przerastającej ogrodzenia oraz usuwanie resztek roślinnych i innych materiałów utrudniających poruszanie się płazów; w razie konieczności należy dokonać napraw ogrodzeń ochronnych;
 - 2.14 na etapie realizacji prace budowlane oraz transport materiałów budowlanych prowadzić w godzinach od 6.00 do 22.00, za wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego;
 - 2.15 wszystkie maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas prac budowlanych utrzymywać w dobrym stanie technicznym i konserwować systematycznie w sposób prawidłowy, pozwalający na uniknięcie wycieków płynów technicznych i paliw do środowiska gruntowo- wodnego;
 - 2.16 prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający możliwość wtórnego pylenia, tj. teren inwestycji utrzymywać w należyтым porządku, plac budowy zraszać wodą w dni słoneczne i wietrzne, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie oraz osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe;
 - 2.17 podczas prac realizacyjnych masy ziemne gromadzić w wyznaczonym miejscu; po zakończeniu prac masy ziemne (wyłącznie niezawierające substancji niebezpiecznych) wykorzystać do ukształtowania terenu inwestycji, a ich ewentualny nadmiar przekazać uprawnionym podmiotom do zagospodarowania; natomiast grunt wydobyty i zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi (odpad o kodzie 17 05 03*) gromadzić (w razie konieczności) w wyznaczonym miejscu, w sposób chroniący środowisko przed zanieczyszczeniem i przekazać uprawnionym podmiotom do unieszkodliwiania;
 - 2.18 pozostałe odpady niebezpieczne powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia magazynować selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach lub innych opakowaniach (odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów), zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu o szczelnym podłożu, w sposób zabezpieczający ww. odpady przed wpływem warunków atmosferycznych (np. poprzez zadaszenie miejsca magazynowania odpadów) oraz możliwością powstawania odcieków i zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego; miejsca magazynowania ww. odpadów oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt; ww. odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwiania;

- 2.19 powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w wyznaczonym miejscu, w sposób zabezpieczający przed pyleniem, rozwiewaniem odpadów oraz zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego; ww. odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwiania;
- 2.20 prace budowlane prowadzić bez konieczności odwodnienia dna wykopów;
- 2.21 zorganizować zaplecze budowy (bazę materiałową oraz miejsca postoju maszyn) poza terenami wodno-błotnymi, strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych a także poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków, na terenie zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem (w szczególności substancjami ropopochodnymi) środowiska gruntowo-wodnego;
- 2.22 teren realizacji inwestycji zaopatrzyć w środki do neutralizacji awaryjnych wycieków substancji, w tym ropopochodnych; w przypadku ich rozlania zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał przekazać do utylizacji uprawnionemu odbiorcy;
- 2.23 na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne i socjalne; powstające ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przewoźnych toalet i przekazywać systematycznie za pośrednictwem uprawnionych odbiorców do dalszego zagospodarowania;
- 2.24 wody opadowe i roztopowe z nawierzchni planowanego odcinka drogi krajowej nr 62 odprowadzać poprzez wpusty deszczowe do planowanego zbiornika retencyjnego otwartego, infiltrująco-odparowującego w sposób nie powodujący podtopień na terenach sąsiednich;
- 2.25 wody opadowe i roztopowe z nawierzchni pozostałych dróg objętych inwestycją odprowadzać powierzchniowo do rowów przydrożnych w sposób nie powodujący podtopień na terenach sąsiednich;
- 2.26 zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogowej;
- 2.27 na etapie eksploatacji inwestycji utrzymywać czystość nawierzchni drogi i jej otoczenia;
- 2.28 na etapie eksploatacji, w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego, zapewnić właściwe warunki akustyczne w budynkach;
- 2.29 czyścić nawierzchnię wykonanej drogi co najmniej dwukrotnie w ciągu roku w celu utrzymania jej parametrów akustycznych;
- 2.30 pojemność zbiornika retencyjnego zaprojektować w sposób zapewniający przejęcie spływu wód z terenu planowanej inwestycji, podczas nawalnych opadów deszczu.
- 2.31 prace związane z budową drogi prowadzić w porze dziennej;
- 2.32 zapewnić sprawny sprzęt i środki transportu;
- 2.33 zorganizować zaplecze socjalne, zapewnić kabiny sanitarne typu np. TOI – TOI;
- 2.34 zapewnić wywiezienie ścieków sanitarno - socjalnych i odpadów komunalnych powstających na terenie budowy przez specjalistyczne firmy;
- 2.35 zastosować nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości o 2 dB - np. SMA08, na całej długości drogi objętej zakresem inwestycji;
- 2.36 wymienić stolarkę okienną i drzwiową na elewacjach od strony drogi krajowej nr 62 w budynkach przy ul. J. Piłsudskiego 9, ul. J. Piłsudskiego 38, ul. J. Piłsudskiego 40, ul. J. Piłsudskiego 42, ul. J. Piłsudskiego 35, ul. J. Piłsudskiego 37, ul. J. Piłsudskiego 39, stolarka okienna powinna spełniać warunek izolacyjności R'A2 nie mniej niż 42 dB.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

- 3.1 zaprojektować i wykonać trzy tunele wbudowane w jezdnię około km 0+450, 0+500 i 0+550 jako przejścia dla płazów;
- 3.2 zaprojektować i wykonać ogrodzenie ochronno-naprowadzające z betonu, polimerobetonu lub innego trwałego materiału jako wbudowane w skarpę drogi lub ciągu pieszo - rowerowego, minimalnej wysokości części nadziemnej 0,4 m; w miejscach kolizji przebiegu ogrodzenia ze zjazdami wykonać należy system krat wpadowych i rynien zatrzymujących tzw. stopryny, które zapewnią funkcjonalną ciągłość ogrodzenia; na zakończeniach ogrodzeń, jeśli pozwalają na to warunki terenowe, wykonać dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zawrotki;
- 3.3 zbiornik retencyjny infiltrująco-odparowujący, około km 0+560 zaprojektować i wykonać jako dostępny dla zwierząt; system odprowadzający wody opadowe do zbiornika należy wyposażyć w osadnik zawiesiny mineralnej; dno zbiorników umocnić geokratą lub płytami ażurowymi typu EKO, z wypełnieniem kruszywem; skarpy obłożyć materiałem naturalnym na długości min, 1/3 nachylenie skarp wyprofilować w stosunku minimum 1:2 (optymalnie 1:3); zbiornik wkomponować w otoczenie poprzez częściowe zastosowanie nasadzeń roślinności towarzyszącej;
- 3.4 oświetlenie drogi wykonać z wykorzystaniem lamp LED, nie emitujących promieniowania UV lub lamp sodowych o „ciepłym” widmie i obniżonej emisji UV; należy stosować szczelne obudowy lamp;
- 3.5 wykonać nawierzchnię przedmiotowego odcinka jezdni typu SMA 08 charakteryzującą się zdolnością do redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2 dB;
- 3.6 zaprojektować zbiornik retencyjny w celu zmagazynowania wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi po stronie lewej, w km ok. 0+560;
- 3.7 zaprojektować przed zbiornikiem retencyjnym osadnika zawiesiny mineralnej;
- 3.8 zaprojektować sieć kanalizacji deszczowej z wpustami deszczowymi z osadnikami o głębokości ok. 1,0 m;
- 3.9 zaprojektować studnię betonową z osadnikami o głębokości ok. 0,5 m.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

Nie przewiduje się wystąpienia awarii przemysłowych w wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia.

- II. Nie stwierdzam konieczności ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081).**
- III. Z uwagi na rodzaj planowanej inwestycji, nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**
- IV. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, w formie pomiarów kontrolnych wykonanych w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia w terminie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania. Wyniki analizy porealizacyjnej należy przedstawić odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Kontrolne pomiary hałasu wykonać:**

Nr receptora	Kilometraż wnioskiem drogi objętej	Strona drogi
1	0+098	prawa
2	0+129	prawa
3	0+160	prawa
4	0+185	prawa
6	0+709	prawa
7	0+831	prawa
8	0+923	lewa
9	0+940	lewa
10	0+961	lewa
11	0+987	lewa
12	1+004	lewa
13	1+026	lewa
16	1+043	prawa
17	1+115	prawa
18	1+143	prawa
19	1+183	prawa
20	1+202	prawa
21	1+228	lewa
22	1+256	lewa
23	1+383	lewa

Badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

W dniu 18 września 2018 r. do Burmistrza Łochowa wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna” złożony przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Oddział w Warszawie. Przedsięwzięcie realizowane będzie w miejscowości Kamionna, gm. Łochów, pow. węgrowski woj. mazowieckie. Dane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku od km 296+500 do km 270+900 w miejscowości Kamionna. Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2016 r., poz. 71 ze zm). Na teren planowanej inwestycji obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przyjęty Uchwałą Nr XLI/298/2017 Rady Miejskiej w Łochowie z dnia 22 marca 2017 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Łochów w zakresie wsi Kamionna, Dąbrowa, Zambrzyniec, Mataly (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 2017 r. poz. 3047).

Po zapoznaniu się z kompletnym w/w wnioskiem, Burmistrz Łochowa poprzez Obwieszczenie z dnia 21.09.2018 r. znak sprawy WGKI.6220.2.2018.KN zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie. Obwieszczenie zostało opublikowane na stronie gminy Łochów, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łochowie oraz na tablicy ogłoszeń sołectwa Kamionna.

Następnie w toku prowadzonego postępowania administracyjnego, wystąpiono pismami z dnia 26.09.2018 r. znak spr. WGKI.6220.2.2018.KN do organów opiniujących, tj. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych 1 w Siedlcach, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim przysłał zawiadomienie, że w związku ze zmianą ustawy z dnia 20.07.2018 r. Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018r., poz. 1722) uległy zmianie kompetencje dyrektorów jednostek organizacyjnych Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie realizacji spraw związanych z ocenami wodno prawnymi, jak również wydawaniem opinii i uzgodnień w ramach postępowań dotyczących uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z ww. ustawą, w związku z wykreśleniem ust. 5 art. 397 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. poz. 1566 z późn.zm.), organem właściwym do wydania opinii jest jedynie dyrektor RZGW i przekazuje dokumentację sprawy zgodnie z właściwością Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie, który Opinią z dnia 23.10.2018r. znak spr. LU.RZŚ.436.4.2.26.2018.KN nie stwierdził obowiązku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na możliwy negatywny wpływ tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych. o których mowa w ustawie Prawo Wodne i wskazuje na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następującego warunku:

- pojemność zbiornika retencyjnego zaprojektować w sposób zapewniający przejście spływu wód z terenu planowanej inwestycji, podczas nawalnych opadów deszczu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie Opinią Sanitarną z dnia 12.10.2018 r. (wpłynęło 02.11.2018r.) znak spr. ZNS.4810.19.2018.1 nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez miejscowość Kamionna od km 269+500 do km 270+900.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych 1 w Siedlcach pismem z dnia 15.10.2018r. (wpłynęło 17.10.2018r.) znak spr. WOOŚ-I.4220.844.2018.MŚ poinformował Burmistrza Łochowa, że z uwagi na konieczność szczegółowej analizy przedłożonej dokumentacji przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez miejscowość Kamionna od km 269+500 do km 270+900, załatwienie sprawy w przedmiocie wydania opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia nastąpi do dnia 9 listopada 2018 r.. Jednocześnie, mając na uwadze art. 36 § 1 k.p.a informuję, że stronie przysługuje prawo do wniesienia ponaglenia wraz z uzasadnieniem za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Po dokonaniu analizy otrzymanych dokumentów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych 1 w Siedlcach, poprzez Opinię z dnia 6 listopada 2018 r. nr WOOŚ-I.4220.844.2018.MŚ.2 wyraził opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, określając tym samym zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Biorąc pod uwagę ww. opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych 1 w Siedlcach jak również charakter i skalę planowanej inwestycji, tut. Organ poprzez postanowienie z dnia 27.11.2018 r. znak WGKI.6220.2.2018.KN stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, określając tym samym zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 97 pkt. 4 ustawy k.p.a., tut. Organ poprzez postanowienie nr WGKI.6220.2.2018.KN z dnia 27 listopada 2018 r. zawiesił prowadzone postępowanie administracyjne, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę ww. raportu.

Zgodnie z art. 33 ustawy ooś o powyższym, tut. Organ powiadomił również społeczeństwo poprzez publikację obwieszczenia na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu

Miejskiego w Łochowie oraz tablicy ogłoszeń Urzędu oraz sołectwa Kamionna o nałożeniu na wnioskodawcę obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz o zawieszeniu postępowania administracyjnego do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę tegoż raportu.

W dniu 01.07.2019r. do tutejszego Urzędu wpłynął wniosek wnioskodawcy o wznowienie zawieszono postępowania, wraz z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, co zostało uczynione postanowieniem Burmistrza Łochowa z dnia 03.07.2019r. znak WGKI.6220.2.2018.KN.

Zgodnie z art. 33 ustawy o oś o powyższym, tut. Organ powiadomił również społeczeństwo poprzez publikację obwieszczenia na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Łochowie oraz tablicy ogłoszeń Urzędu oraz sołectwa Kamionna o podjęciu zawieszono postępowania jak również o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

W dniu 03.07.2019 r. Burmistrz Łochowa zwrócił się do organów uzgadniających, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych I w Siedlcach oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie pismem z dnia 10.07.2019 r. poinformował Burmistrza Łochowa, iż analiza przedmiotowego przedsięwzięcia będzie możliwa po uzupełnieniu wskazanych w piśmie informacji.

Burmistrz Łochowa pismem znak WGKI.6220.2.2018.KN z dnia 16.07.2019 r. wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia brakujących dokumentów.

Wnioskodawca pismem nr O.WA.KP-12.4143.6.2018.116.MP.K L.dz.:447/2019 z dnia 09.08.2019 r. przekazał uzupełnienia do w/w pisma, w ślad za tym Burmistrz Łochowa przekazał uzupełnienia do raportu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie w dniu 22.08.2019r.

W toku postępowania do tutejszego Urzędu wpłynęły uwagi i wnioski co do planowanej inwestycji. Burmistrz Łochowa przekazał owe uwagi Wnioskodawcy, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Węgrowie.

Wnioskodawca w dniu 26.08.2019 r. przesłał pismo znak O.WA.KP-12.4143.6.2018.118.KW.K L.dz.: 469/2019 odpowiadające na wnioski mieszkańców Kamionny.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie pismem z dnia 30.08.2019r. znak ZNS.4811.2.2019.2 wzywa Wnioskodawcę do ustosunkowania się do wszystkich uwag i zastrzeżeń zawartych w/w piśmie, po czym Burmistrz Łochowa przesłał PPIS w Węgrowie pismo wnioskodawcy z odpowiedzią na zarzuty mieszkanki miejscowości Kamionna.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie Opinią Sanitarną z dnia 11.10.2019 r. znak ZNS.4811.2.2019.3 opiniuje przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez miejscowość Kamionna od km 269+500 do km 270+900 i zgłasza środowiskowe uwarunkowania dla jego realizacji:

1. prace związane z budową drogi prowadzić w porze dziennej,
2. zapewnić sprawny sprzęt i środki transportu,
3. zorganizować zaplecze socjalne, zapewnić kabiny sanitarne typu np. TOI - TOI,
4. zapewnić wywiezienie ścieków sanitarno - socjalnych i odpadów komunalnych powstających na terenie budowy przez specjalistyczne firmy,
5. zastosować nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości o 2 dB - np. SMA08, na całej długości drogi objętej zakresem inwestycji,
6. wymienić stolarkę okienną i drzwiową na elewacjach od strony drogi krajowej nr 62 w budynkach przy ul. J. Piłsudskiego 9, ul. J. Piłsudskiego 38, ul. J. Piłsudskiego 40, ul. J. Piłsudskiego 42, ul. J. Piłsudskiego 35, ul. J. Piłsudskiego 37, ul. J. Piłsudskiego 39, stolarka okienna powinna spełniać warunek izolacyjności R'A2 nie mniej niż 42 dB.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 31.07.2019r. znak WOŚ-14221.182.2019.AGO informuje, że z uwagi na konieczności szczegółowej analizy

dokumentacji przedsięwzięcia załatwienie sprawy w przedmiocie uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia nastąpi do dnia 6 grudnia 2019r., o czym Burmistrz Łochowa poinformował wnioskodawcę.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wezwaniem z dnia 18.12.2019 r. znak WOOS-I.4221.182.2019.AGO.2 wezwał wnioskodawcę do uzupełniania raportu o oddziaływaniu na środowisko i jednocześnie przesłał pismo, iż z uwagi na konieczność uzupełnienia raportu załatwienie sprawy w przedmiocie uzgodnienia realizacji ww. przedsięwzięcia nastąpi do dnia 26.03.2020r. O zaistniałej sytuacji Burmistrz Łochowa pismem z dnia 20.12.2019r. znak WGKI.6220.2.2018.KN powiadomił wnioskodawcę.

Wnioskodawca powiadomił tutejszy Urząd pismem z dnia 07.01.2020 r. znak O.WA.KP-12.4143.6.2018.135.KW.L L.dz.: 9/2020, iż uzupełnienie raportu złoży do 17.01.2020 r., po czym wnioskodawca w dniu 20.01.2020r. złożył w tutejszym Urzędzie aneks 2 do raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: Rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna.

Burmistrz Łochowa w dniu 21.01.2020r. przesłał uzupełnienia do raportu ww. przedsięwzięcia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie, w ślad za tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 20.02.2019r. znak WOOS-I.4221.182.2019.AGO.4 przesłał Postanowienie uzgadniając realizację przedsięwzięcia oraz określając warunki jego realizacji.

Zgodnie z art. 33 ustawy ooś oraz art. 10 k.p.a. o powyższym, tut. Organ powiadomił społeczeństwo poprzez publikację obwieszczenia na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Łochowie oraz tablicy ogłoszeń Urzędu oraz sołectwa Kamionna o wydanym postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy.

W toku postępowania wpłynęły uwagi. Informację o tym, w jaki sposób zostały one wzięte pod uwagę oraz w jakim zakresie zostały uwzględnione zawiera zamieszczona poniżej tabela.

Lp.	Treść uwagi lub wniosku	Stanowisko organu
1.	Uwagi Państwa Elżbiety i Sławomira Kondrus	
1.1	W rozdziale 4 streszczenia w języku niespecjalistycznym pt. ANALIZOWANE WARIANTY nie przedstawia się wariantu alternatywnego uzasadniając to tym, że przebudowa dotyczy istniejącej już drogi - polega na podniesieniu jej stanu technicznego. Poszerzenie pasa drogowego z wydzieleniem dodatkowego pasa manewrowego, wykonanie ciągów pieszo-rowerowych, chodnika dla pieszych, budowa wielkiego ronda w centrum miejscowości, stworzenie nowego układu drogowego, wyburzenie 5 budynków i zmiana klasy drogi z „G” na „GP” to działania, które tak mocno ingerują w stan obecnej drogi, że nie stanowią one jedynie podniesienia jej stanu technicznego, a wybudowanie zupełnie nowego obiektu technicznego. W związku z powyższym inwestor powinien	Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na przedmiotowym odcinku obejmuje podniesienie parametrów technicznych drogi, w dostosowaniu do prognozowanego zwiększenia natężenia ruchu oraz uzupełnienie istniejącego układu drogowego o brakujące elementy m.in. ciągi piesze oraz pieszo-rowerowe z niewielką korektą geometrii drogi krajowej DK 62. Ze względu na niebezpieczne, nienormatywne łuki poziome w stanie istniejącym, w centrum miejscowości zastosowano skrzyżowanie typu rondo. Zgodnie z zatwierdzonym Programem Inwestycji koncepcyjny projekt rozbudowy w głównej mierze zakłada wykorzystanie istniejącego pasa drogowego. W trakcie tworzenia ww. koncepcji rozbudowy drogi krajowej nr 62 powstało wiele wariantów, podlegających uzgodnieniu m.in. przez instytucje zewnętrzne nad którymi - w tym, ze względu na

	<p>przedstawić dodatkowy wariant inwestycyjny dla mieszkańców, zwłaszcza że planowana inwestycja ma objąć swym zasięgiem prywatne posesje mieszkańców. Według opracowania poprawie ulegnie stan klimatu akustycznego - uciążliwość hałasu zmniejszy się, ze względu na poprawę płynności ruchu oraz poprawę stanu nawierzchni jezdni. Teza ta nie jest poparta żadnymi argumentami. Drogą DK62 ma odbywać się ruch tranzytowy. Zastosowanie specjalnej nawierzchni SMA08 o obniżonej hałaśliwości powoduje ograniczenie jedynie hałasu spowodowanego kontaktem opon z nawierzchnią. Hałas spowodowany pracą silnika i układu wydechowego pojazdu w żadnej mierze nie jest wyeliminowany dzięki zastosowaniu tejże nawierzchni. Tu szczególną uwagę należy zwrócić na centrum miejscowości - zwiększona emisja hałasu i spalin podczas manewrów hamowania i ruszania - zwłaszcza dotyczy to ruchu tranzytowego. Należy mieć na uwadze, że ruch drogowy w kolejnych latach będzie się zwiększał. Wbrew zapewnieniom autorów streszczenia zwiększy się na pewno i ruch tranzytowy. Droga krajowa nr 62 jest modernizowana odcinkowo. Należy przypuszczać, że prowadzone inwestycje mają na celu zwiększenie przepustowości tejże drogi</p>	<p>uzyskane opinie - dalsze prace projektowe dla części rozwiązań zostały wstrzymane - m.in. z uwagi na ingerencję w obszary objęte ochroną Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Dla przedmiotowego zadania, w dniu 20.07,2018r. zostało przeprowadzone spotkanie ze społeczeństwem, ponadto w dn. 06.09.2018r. ww. koncepcja została zaopiniowana również w trakcie Rady Techniczno - Uzgodnieniowej w Oddziale GDDKiA w Warszawie. W obydwu spotkaniach brali udział przedstawiciele władz samorządowych, wykonawcy opracowania (tj. biura projektowego Arkas - Projekt Sp. z o.o. Sp.k.) oraz GDDKiA O/Warszawa. W ich trakcie zgłaszano kolejne uwagi do dokumentacji, które w miarę możliwości wprowadzono do przedmiotowej koncepcji. Ponadto podtrzymuje się stwierdzenie o poprawie klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Pomimo faktycznego zbliżenia drogi krajowej do zabudowań, zysk z zastosowanej nawierzchni o obniżonej hałaśliwości będzie odczuwalny dla mieszkańców m. Kamionna. Dodatkowo, w projekcie przewidziano wymianę stolarki okiennej i drzwiowej w odniesieniu do budynków, w których można się spodziewać przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu wewnątrz budynków - głównie w celu poprawy komfortu akustycznego. Jednocześnie należy wskazać, że w związku z przeprowadzoną prognozą i analizą ruchu na przedmiotowym odcinku DK 62, prognozuje się zwiększenie natężenia ruchu bez względu na realizację przedmiotowej inwestycji.</p>
1.2	<p>W rozdziale 6 streszczenia w języku niespecjalistycznym pt. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE wskazano, że wszystkie elementy inwestycji wykonane będą na poziomie terenu. Analizowana droga przebiega w poziomie terenu. Nie przewiduje się konieczności wykonania wykopów</p>	<p>W związku z przedmiotową rozbudową drogi krajowej nr 62 w głównej mierze w ciągu istniejącym oraz budową nowych elementów układu drogowego - tj. np.: budowa skrzyżowania typu rondo - nie przewiduje realizacji głębokich wykopów mających wpływ na wody powierzchniowe i podziemne.</p>

	<p>w związku z realizacją inwestycji, a więc nie będzie konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych. Droga w wariantcie inwestycyjnym miejscami zmienia swój bieg - centrum miejscowości, czy nie będziemy mieli zatem do czynienia z wykopami i ich konsekwencjami w zakresie oddziaływania na substancji zanieczyszczających w powietrzu. Czy aby na pewno realizacja i eksploatacja analizowanej inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla stanu sanitarnego powietrza? Czy dane uzyskane od WIOŚ nie stanowią przypadkiem swego rodzaju uśrednienia danych? Należałoby skupić się na tym konkretnym rejonie, którego planowana inwestycja dotyczy. Wykonać badania i dopiero na ich podstawie dokonywać wszelkich prognozy powierzchniowe i podziemne?</p>	
1.3	<p>W rozdziale 7 streszczenia w języku niespecjalistycznym pt. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POWIETRZE ATMOSFERYCZNE I KLIMAT wskazano, iż zachowanie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy określone w przepisach BHP zniweluje możliwe negatywne formy narażenia zdrowia i życia ludzi (pracowników wykonujących roboty) w fazie budowy. Pracownicy zgodnie z zasadami bezpieczeństwa pracy powinni być zaopatrzeni w maski przeciwpyłowe, okulary ochronne, kombinezony ochronne przeznaczone wyłącznie do tego rodzaju prac. Czy zatem realizacja przedmiotowej inwestycji jest jedynie szkodliwa dla pracowników, którzy wykonują pracę fizyczną? Przebudowa drogi będzie przebiegała tuż pod domami mieszkańców. Czy dla mieszkańców przewidziane zostały również jakieś środki ochrony, czy to grupa odporna na wszelkie zagrożenia ze strony zarówno budowy jak i eksploatacji planowanej inwestycji?</p>	<p>W raporcie o oddziaływaniu na środowisko opisano działania minimalizujące, jakie zostaną wdrożone w ramach realizacji inwestycji w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na powietrze atmosferyczne (rozdział 9.6.1): <i>„W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo - gazowych do powietrza na etapie budowy należy:</i> <i>Stosować do podbudowy w miarę możliwości gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy.</i> <i>Masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu.</i> <i>Roboty nawierzchniowe prowadzić (jeżeli jest to możliwe) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych.</i></p>

	<p>Zgodnie z danymi, które autor uzyskał od Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w chwili obecnej nie odnotowuje się przekroczeń poziomów dopuszczalnych w substancji zanieczyszczających w powietrzu. Czy aby na pewno realizacja i eksploatacja analizowanej inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla stanu sanitarnego powietrza? Czy dane uzyskane od WIOŚ nie stanowią przypadkiem swego rodzaju uśrednienia danych? Należałoby skupić się na tym konkretnym rejonie, którego planowana inwestycja dotyczy. Wykonać badania i dopiero na ich podstawie dokonywać wszelkich prognoz.</p>	<p><i>Plac budowy i drogi dojazdowe (w tym jezdnię tego pasa ruchu, po którym będzie się odbywał ruch na czas rozbudowy) należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne)."</i></p> <p>Dla fazy eksploatacji inwestycji przeprowadzono (oraz przedstawiono w raporcie o oddziaływaniu na środowisko) szczegółowe prognozy emisji stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, które nie wykazały przekroczeń. W ww. raporcie wskazano również, że prognozowany brak przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w powietrzu potwierdzają wyniki rzeczywistych pomiarów - przywołano wyniki analiz porealizacyjnych w zakresie stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. Na potrzeby określenia jakości powietrza atmosferycznego w stanie istniejącym pozyskano aktualne dane z pomiarów prowadzonych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska - jak wynika z pisma tej instytucji z dnia 13 marca 2019 r. (pismo to znajduje się w Załączniku Nr 1 do raportu o oddziaływaniu na środowisko) określone wartości tła zanieczyszczeń dotyczą „rejonu rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna (od km 269+500 do km 270+900)", a zatem dotyczą konkretnej lokalizacji przedsięwzięcia.</p>
1.4	<p>W rozdziale 8 streszczenia w języku niespecjalistycznym pt. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA ZDROWIE I WARUNKI ŻYCIA LUDZI, tak samo jak we wcześniejszym dokumencie, tj. KIP, autorzy twierdzą, że w ramach przebudowy drogi nie przewiduje się wykonywania znaczących prac ziemnych (wykopy, nasypy), z ich realizacją nie będą się wiązały prace zaliczone do najbardziej hałaśliwych. Jaki zakres prac obejmowała będzie zatem przebudowa, w zakresie której</p>	<p>Uciążliwości związane z realizacją przedmiotowej inwestycji są nieuniknione oraz stanowią okres przejściowy - w tym zgodnie z zapisami ROŚ - „w ramach przebudowy drogi nie przewiduje się wykonywania znaczących prac ziemnych (wykopy, nasypy), z ich realizacją nie będą się wiązały prace zaliczone do najbardziej hałaśliwych". Odnosząc się do kwestii zbliżenia źródeł hałasu do zabudowań, należy podkreślić, że w wykonanych prognozach rozprzestrzeniania się hałasu</p>

	<p>przewiduje się budowę zupełnie nowych obiektów technicznych? Czy frezowanie, zagęszczanie terenu to nie prace hałaśliwe i jednocześnie prowadzone długotrwale podczas realizacji inwestycji? W jaki sposób inwestor zamierza usunąć zbiorniki bezodpływowe na nieczystości ciekłe nie ingerując w głębsze warstwy ziemi? Przecież niektóre zbiorniki znajdują się w obrębie planowanej inwestycji.</p>	<p>uwzględniono docelowy kształt układu drogowego. Jak wskazano w uwadze, zaproponowano wymianę stolarki okiennej i drzwiowej mieszkańcom budynków, w których po realizacji inwestycji można się spodziewać ponadnormatywnego poziomu hałasu wewnątrz pomieszczeń. Jest to działanie minimalizujące zgodne z obowiązującymi przepisami ustawy - Prawo ochrony środowiska Art. 114 ust. W podsumowaniu natomiast wskazano wyraźnie, że poprawa nastąpi m.in. w związku z zastosowaniem zaproponowanych działań minimalizujących.</p>
1.5	<p>W rozdziale 9 streszczenia w języku niespecjalistycznym pt. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYGI NA ZABYTKI CHRONIONE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW USTAWY O OCHRONIE ZABYTKÓW I OPIECE NAD ZABYTKAMI nie wskazano aktualnego stanu. Ostateczną decyzją Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków budynek plebanii został wpisany do rejestru zabytków nieruchomych województwa mazowieckiego pod nr A-1498 tegoż rejestru. Inwestycja nie posiada zatem aktualnej zgody Konserwatora Zabytków na realizację. Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków wydał zgodę na realizację przedsięwzięcia ale rozpatrywał wtedy tylko dwa obiekty: -kościół par. pw. Niepokalanego Poczęcia NMP, 1904-1909,1927, nr rej.: A-328 z 29.12.1983; -zespół dworski, 2 ćw. XIX, nr rej.: 622 z 4.04.1962 i z 4.08.1997: - dwór - park - 2 oficyny (w tym jedna w ruinie), nr rej.: A-829 z 4.12.2008. W tymże samym rozdziale wskazuje się, że prace ziemne w koronach drzew będą prowadzone ręcznie.</p>	<p>W koronach drzew będą prowadzone prace pielęgnacyjne. Ponadto w odniesieniu do nowych obiektów wpisanych do rejestru zabytków. Wykonawca przedmiotowego opracowania zobowiązany jest do uzgodnienia rozwiązań z Mazowieckim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, co wstępnie zostało pozytywnie zaopiniowane w kwietniu 2018r.</p>

	Jakie rodzaje prac ziemnych mogą być prowadzone w koronach drzew?	
1.6	<p>W rozdziale 12 streszczenia w języku niespecjalistycznym pt. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH wskazano, że:</p> <p>-wbrew wyrażanym obawom mieszkańców, przeprowadzenie rozbudowy poprawi nie tylko warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale również zmniejszy emisję hałasu (choć nie doprowadzi do spełnienia norm akustycznych ze względu na brak możliwości zastosowania zabezpieczeń akustycznych).</p> <p>Nie jest to prawdą. Jak już wcześniej zaznaczyliśmy prognozy obliczeń nie są rzetelne. Powtarzamy - odnoszą się one do stanu obecnego, gdzie minimalna odległość budynków od drogi wynosi 8 m, a nie jak w przypadku planowanej inwestycji nawet 1 m mierzony od pasa drogowego. Zmniejszenie odległości budynku źródeł hałasu w postaci poruszających się pojazdów zwiększy poziom hałasu.</p> <p>- poszerzenie pasa drogowego i „zblizenie” go do domów stojących przy ulicy Piłsudskiego nie spowoduje wprost wzrostu poziomu hałasu przy budynkach, ponieważ zasadniczo nie spowoduje przybliżenia do nich źródła hałasu, jakim są poruszające się po jezdni samochody. Jest to nieprawdą. Logicznym jest i nie potrzeba tu badań, czy wyliczeń inżynierskich, by udowodnić, że poszerzenie pasa drogowego spowoduje jego zbliżenie się do domów na ulicy Piłsudskiego - zwłaszcza, że dochodzi pas manewrowy (o który zostanie poszerzona obecna jezdnia), a tym samym spowoduje to wzrost poziomu hałasu emitowanego przez poruszające się samochody. Poziom hałasu jest uzależniony od odległości od źródła hałasu. Jeśli źródło hałasu zbliża się do słuchacza zwiększa się</p>	<p>Ze względu na przewidywane uciążliwości związane z realizacją inwestycji, w tym - związane z ewentualnymi drganiem pochodzącymi od wykorzystywanego sprzętu - przewiduje się wykonywanie prac budowlanych w rejonie zabudowań mieszkalnych w porze dziennej, za wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego. Uciążliwości związane z realizacją inwestycji będą mieć charakter krótkotrwały i odwracalny.</p>

		również poziom hałasu. Jeśli źródło hałasu oddala się od słuchacza, zmniejsza się poziom hałasu.	
1.7	W rozdziale 14 streszczenia w języku niespecjalistycznym pt. PODSUMOWANIE mówi się, że planowane przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przebiegającym przez miejscowość Kamionna nie wpłynie negatywnie na stan środowiska, a tym samym nie będzie stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi oraz nie będzie źródłem negatywnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska przy zastosowaniu zaproponowanych działań i środków ochrony. Tymczasem analiza opracowania, prognozowanych wyliczeń prowadzi do wniosku, że inwestycja będzie miała ostatecznie negatywny wpływ na klimat akustyczny pomimo zastosowania specjalnej, tłumiącej nawierzchni. Zapewne autorzy opracowania liczą się z tym faktem, dlatego proponują wymianę stolarki okiennej i drzwiowej mieszkańcom ul. Piłsudskiego najbardziej narażonym na hałas.	Klimat akustyczny ulegnie poprawie w stosunku do stanu istniejącego. Jakkolwiek droga faktycznie zbliży się do zabudowań (co zostało uwzględnione w obliczeniach), to zysk z nawierzchni o obniżonej hałaśliwości będzie odczuwalny. Dodatkowo wskazano, że w projekcie przewidziano wymianę stolarki okiennej i drzwiowej w odniesieniu do budynków, w których występowałyby przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu wewnątrz budynków - również w celu poprawy komfortu akustycznego mieszkańców miejscowości Kamionna. Wymiana stolarki okiennej i drzwiowej na charakteryzującą się podwyższoną izolacyjnością akustyczną jest rozwiązaniem zmierzającym do ograniczenia oddziaływania hałasu przewidzianym w ramach analizowanego przedsięwzięcia. We wskazanych budynkach wymiana stolarki okiennej jest konieczna do zapewnienia odpowiednich poziomów akustycznych wewnątrz tych budynków. Propozycja ta dotyczy tych budynków, gdzie pomimo zastosowania specjalnej nawierzchni SMA08 prognozowane jest występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Jest to działanie minimalizujące zgodne z obowiązującymi przepisami ustawy - Prawo ochrony środowiska (dla budynków położonych w granicy pasa drogowego zapewnia się właściwy poziom hałasu wewnątrz w sytuacji, gdy nie jest możliwe zapewnienie właściwych standardów w środowisku).	
1.8	Pomimo zgłaszanych już przez nas wcześniej uwag do KIP dla niniejszego przedsięwzięcia, również streszczenie w języku niespecjalistycznym pomija temat emisji drgań na etapie prowadzenia prac budowlanych. W fazie robót drogowych, istotnym może stać się wpływ drgań na ludzi i budynki	Na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonano obliczenia w receptorach na elewacjach budynków na każdej kondygnacji (cyt. „W celu dokładniejszej oceny klimatu akustycznego wykonano obliczenia w receptorach na elewacjach budynków rozmieszczonych na każdej kondygnacji (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w	

	<p>wywołane przez pracujące maszyny drogowe, frezarki i walce wibracyjne. Są to drgania podobne do wzbudzanych przez ruch pojazdów ciężarowych (lub większe). Walce drogowe wywołują drgania ciągle o niskiej i wysokiej częstotliwości. Drgania wzbudzone przez te urządzenia mogą być szkodliwe dla konstrukcji budynków i być uciążliwe dla ludzi przebywających w budynkach. Należy ponownie rozważyć tę kwestię, chociażby ze względu na nowe obiekty wpisane do rejestru zabytków.</p>	<p>sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem.").</p>
--	--	--

Po przeanalizowaniu stanowisk organów opiniujących i informacji zawartych raporcie oddziaływania na środowisko, kierując się skalą przedsięwzięcia, powiązaniem z innymi przedsięwzięciami, usytuowaniem przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska oraz rodzajem i skalą możliwego oddziaływania, orzeczono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko złożenie wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 i zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a ww. ustawy następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Siedlcach w terminie 14 dni od daty doręczenia. Stosownie do art. 49. K.p.a. doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia niniejszej decyzji.

Załącznik:
Charakterystyka przedsięwzięcia.



Z up. BURMISTRZA

mgr Małgorzata Łotarska
 7-ca Burmistrza

Otrzymują:

1. Pan Bartłomiej Ratyński
p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału
ds. Inwestycji
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
w Warszawie
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie
ul. S.K. Wyszyńskiego 3, 07-100 Węgrów
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa
4. Państwowe Gospodarstwo Wodne
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
ul. Leszka Czarnego 3
20-610 Lublin
5. a/a

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestycja polega na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna od km 269+500 do km 270+900 obejmująca m.in.:

- wykonanie nowej konstrukcji jezdni / wzmocnienia konstrukcji istniejącej nawierzchni,
- budowę/przebudowę skrzyżowań,
- budowę/przebudowę zatok autobusowych,
- budowę/przebudowę zjazdów,
- przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- przebudowę przepustów,
- budowę kanału technologicznego,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę/przebudowę odwodnienia drogi.

Celem inwestycji jest poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwa podróżnych, dostosowanie parametrów technicznych do obowiązujących warunków technicznych wraz ze zmianą klasy z „G” na „GP”.

Przyjęto przekrój uliczny o szerokości jezdni 10,5 m (przekrój jezdni z dodatkowym pasem manewrowym o szerokości 3,5 m). Po stronie północnej projektowanej drogi projektuje się ciąg pieszo rowerowy o szerokości 3,0 m, po stronie południowej projektuje się chodnik dla pieszych o szerokości 2,0 m. W km 0+850 na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 62, ul. Szkolnej (droga powiatowa nr 4213W) i ul. Kościelnej (droga gminna nr 420416W) projektuje się rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, natomiast włączenie ulicy Księdza Woźniaka w nowy układ drogowy projektowane jest poprzez drogę gminną Kamionna - Dąbrowa. W celu zapewnienia prawidłowej geometrii wlotów na skrzyżowaniu konieczne jest skorygowanie przebiegów ww. dróg.

Ponadto na fragmencie drogi zaprojektowano 4 zatoki autobusowe wraz z peronami.

Projektowana rozbudowa na rozpatrywanym odcinku zapewnia połączenie z istniejącą siecią drogową w postaci skrzyżowań z drogami:

- skrzyżowanie z drogą gminną nr 420419W, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie z dodatkowym pasem do lewoskrętu;
- skrzyżowanie z drogą powiatową nr 4213W oraz drogą gminną nr 420416W, gdzie zaprojektowano czterewłotowe rondo.

Wszystkie drogi wewnętrzne oraz publiczne kolidujące z drogą krajową zostaną przebudowane.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pieszego oraz rowerowego zaprojektowano ciągi pieszo - rowerowe o szerokości 3,0 m po stronie północnej projektowanej drogi oraz chodniki dla pieszych o szerokości 2,0 m po stronie południowej. Zarówno chodniki, jak i ciągi pieszo - rowerowe oddalone są od krawędzi jezdni o 3,5 m.

Odprowadzenie wód opadowych z drogi krajowej nr 62 za pomocą wpustów ulicznych i systemu kanalizacji deszczowej do odbiorników. Na pozostałych drogach objętych dokumentacją przewiduje się również odprowadzenie powierzchniowe do rowów drogowych. Wykonane zostaną przepusty na rowie wraz z niezbędnymi pracami towarzyszącymi. W przypadku konieczności wykonania dodatkowych prac na rowach wykonane zostanie naturalne umocnienie, oczyszczenie, odmulenie koryta rowu.

W studniach betonowych przewidziano zastosowanie osadników. Przewidziano wykonanie jednego wylotu do zbiornika otwartego retencyjnego infiltrującego - odparowującego, przed którym zostanie zastosowany osadnik zawiesiny mineralnej. Zbiornik retencyjny zaprojektowano po stronie lewej w ok. km 0+560. Projektowany zbiornik będzie w stanie przyjąć wszystkie odprowadzane wody. Nachylenie skarp wynosić będzie 1:1,5.

Korekty przebiegów dróg związanych z przebudową skrzyżowań spowodują konieczność wyburzeń 5 budynków, w tym 1 mieszkalny, 3 gospodarcze oraz 1 usługowy (sklep).

Zakres projektu obejmuje nasadzenia zastępcze drzew i krzewów. W oparciu o opracowany dla przedmiotowego przedsięwzięcia plan wycięcia drzew i krzewów oraz projekt zagospodarowania terenu, projektuje się nasadzenia zastępcze w ilości 150 drzew i 930 krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia, z której krzewy zostały usunięte. Projektowane nasadzenia mają na celu rekompensatę przyrodniczą w zamian za usunięte w ramach realizacji inwestycji drzewa i krzewy.

Nasadzenia zostały zlokalizowane na zaprojektowanych obszarach zieleni w obrębie inwestycji. Do nasadzeń wykorzystać należy przede wszystkim rodzime gatunki drzew o pierśnicy nie mniejszej niż 14 cm.

Za wyborem wariantu inwestycyjnego przemawiają względy techniczne oraz ochrona środowiska. Wybór tego wariantu korzystnie wpłynie na podwyższenie bezpieczeństwa na omawianym odcinku drogi ze względu na poprawę stanu technicznego drogi i uzyskanie jej optymalnych parametrów. Analiza stanu obecnego drogi oraz analiza zapotrzebowania społecznego pozwoliły określić optymalny zakres inwestycji.

Inwestycja będzie służyła mieszkańcom gminy Łochów oraz innym użytkownikom korzystających z przedmiotowej drogi w tym ruchu tranzytowego. Bezpośrednio inwestycja będzie najbardziej korzystna dla mieszkańców miejscowości Kamionna. Przeprowadzenie inwestycji przyniesie korzyści w postaci:

- poprawy komfortu mieszkańców miejscowości Kamionna, przez którą przebiega droga wraz z poprawą bezpieczeństwa ruchu,
- wywierania wpływu na zagospodarowanie obszaru, przez tworzenie sieci połączeń sprzyjających rozwojowi i przestrzennemu rozmieszczeniu różnych funkcji w obszarze (rolnictwo, usługi, handel, nauka, mieszkalnictwo, rekreacja itp.),
- zmniejszenia ryzyka wystąpienia wypadków i zdarzeń w eksploatacji drogi, awarii pojazdów itp.
- minimalizacja wpływu na środowisko przyrodnicze,
- poprawy systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych,
- poprawy stanu klimatu akustycznego.

Przyjęto założenie minimalizacji kosztów i nie badano wyszukanych nowoczesnych technologii. Duże znaczenie ma fakt, iż przy zapewnieniu właściwej organizacji robót, inwestycja nie będzie uciążliwa dla otoczenia i nie zakłóci w drastyczny sposób obecnych ciągów komunikacyjnych.

Przedmiotowe rozwiązanie spełnia kryteria zawarte w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zastosowane materiały w pełni odpowiadają nowoczesnym technologiom stosowanym w budownictwie drogowym i są kontynuacją stosowanych do tej pory rozwiązań technicznych przy rozbudowie dróg na terenie województwa mazowieckiego realizowanych przez GDDKIA.

Za wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznaje się wariant inwestycyjny wnioskowany przez Inwestora. Nieznaczne uciążliwości dla środowiska związane z fazą budowy mają charakter przejściowy, faza eksploatacji nie spowoduje większych niż obecnie oddziaływań.

Po przebudowie drogi, w szczególności rozpatrując skutki inwestycji w aspekcie długookresowym, będzie można zauważyć wiele korzystnych zmian w środowisku, których nie zapewni rozwiązanie zaniechania inwestycji. Poprawie ulegnie stan klimatu akustycznego - uciążliwość hałasu zmniejszy się, ze względu na poprawę płynności ruchu oraz poprawę stanu nawierzchni jezdni.

Z up. BURMISTRZA


mgr Małgorzata Łotarska
Z-ca Burmistrza