

Orla, dn. 29 maja 2018 r.

OG.6220.12.2017

## DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 4 art. 84 i art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, poz. 1566, poz. 1999) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257, z 2018 r. poz. 149, poz. 650), w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „**Rozbudowie drogi krajowej nr 66 na odcinku: Bielsk Podlaski-Podbiele**”, zlokalizowanego w powiecie bielskim na terenie trzech gmin: miasta Bielsk Podlaski, gminy Bielsk Podlaski oraz gminy Orla, po uzyskaniu opinii:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku Podlaskim Nr 3/O/NZ/2018 z dnia 17 stycznia 2018 r, znak sprawy NZ 4461.30.2017,
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku Nr WOŚ.4240.394.2017 z dnia 26 stycznia 2018 r.,
- Dyrektora Zarządu Zlewni w Białymstoku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Nr BI.ZZO.2.436.15.2018 z dnia 22 lutego 2018 r.

w porozumieniu z Burmistrzem Miasta Bielsk Podlaski i Wójtem Gminy Bielsk Podlaski

### orzekam

1. **stwierdzić brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia inwestycyjnego pod nazwą „Rozbudowa drogi krajowej nr 66 na odcinku: Bielsk Podlaski-Podbiele” zlokalizowanego w powiecie bielskim na terenie trzech gmin: miasta Bielsk Podlaski, gminy Bielsk Podlaski oraz gminy Orla;**
2. **określam:**
  - 1) **warunki korzystania ze środowiska 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:**
    - a) na etapie realizacji przedsięwzięcia planowaną wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. od 1 sierpnia do 14 marca. Warunkowo dopuszcza się wykonanie wycinki w okresie lęgowym, wyłącznie po wykonaniu dodatkowej ekspertyzy ornitologicznej bezpośrednio wyprzedzającej fazę realizacji, której wyniki stwierdzą brak gniazdowania ornitofauny,
    - b) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy dotrzymywać dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia tj. dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - 61 dB, dla terenów zabudowy zagrodowej mieszkaniowo-usługowej - 65 dB oraz 56 dB w porze nocnej dla obu terenów na całym odcinku drogi;
  - 2) **wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18 i 23 ustawy:**

w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu należy zastosować zabezpieczenie akustyczne w postaci nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości SMA08 lub AC 8S na następujących odcinkach DK66:

- od początku odcinka (km 79+700) do km 81+250,
- od ok. km 82+020 (początek zakresu za linią kolejową) do ok. km 82+220.

*Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.*

### **Uzasadnienie**

Inwestor – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Białymstoku, w imieniu którego na podstawie pełnomocnictwa działającego Łukasz Tomaszewski – projektant, wnioskiem z dnia 16 listopada 2017 r., uzupełnionym w dniu 18 grudnia 2017 r. zwrócił się do Wójta Gminy Orla o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na **„Rozbudowie drogi krajowej nr 66 na odcinku: Bielsk Podlaski-Podbiele”** zlokalizowanego w powiecie bielskim na terenie trzech gmin: miasta Bielsk Podlaski, gminy Bielsk Podlaski oraz gminy Orla. Do wniosku zgodnie z art. 74 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 dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej, mapę z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującym przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej. W dniu 5 kwietnia 2018 r. do akt sprawy dołączono stosownie do regulacji art. 74 ust. 1b w/w ustawy, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej oraz wypisy z ewidencji gruntów.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko przedmiotowa inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia zobowiązany jest do zasięgnięcia opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko właściwych organów, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku Podlaskim, a od 1 stycznia 2018 r. również organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, tj. Dyrektora Zarządu Zlewni w Białymstoku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Opinią nr 3/O/NZ/2018, znak sprawy NZ 4461.30.2017 z dnia 17 stycznia 2018 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bielsku Podlaskim stwierdził, że nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w piśmie nr WOOŚ.4240.394.2017. z dnia 26 stycznia 2018 r. zajął stanowisko, że dla przedsięwzięcia pod nazwą **„Rozbudowa drogi krajowej nr 66 na odcinku: Bielsk Podlaski-Podbiele”** nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków:

- 1) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia dotrzymać dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia tj. dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - 61 dB, dla terenów zabudowy zagrodowej mieszkaniowo-usługowej - 65 dB oraz 56 dB w porze nocnej dla obu terenów na całym odcinku drogi;
- 2) w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu zastosować zabezpieczenia akustyczne w postaci nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości SMA08 lub AC 8S na następujących odcinkach DK66:
  - od początku odcinka (km 79+700) do km 81+250,
  - od ok. km 82+020 (początek zakresu za linią kolejową) do ok. km 82+220;



oraz zasugerował wprowadzenie warunków dotyczących przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu poza okresem lęgowym ptaków tj. od 1 sierpnia do 14 marca oraz z warunkowym dopuszczeniem wykonania wycinki w okresie lęgowym, wyłącznie po wykonaniu dodatkowej ekspertyzy ornitologicznej bezpośrednio wyprzedzającej fazę realizacji, której wyniki stwierdzają brak gniazdowania ornitofauny.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Białymstoku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie opinią Nr BI.ZZO.2.436.15.2018 z dnia 22 lutego 2018 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia.

Z analizy wniosku z punktu widzenia kryteriów określonych 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* oraz z informacji z przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia i wymaganych prawem opinii wynika, iż w/w przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko.

Postanowieniem nr OG.6220.12.2017 z dnia 8 marca 2018 r., w oparciu o powyższe opinie tut. organ nie stwierdził potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą **„Rozbudowa drogi krajowej nr 66 na odcinku: Bielsk Podlaski-Podbiele”**. Jednocześnie w w/w postanowieniu wskazano na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków:

- a) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia tj. dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - 61 dB, dla terenów zabudowy zagrodowej mieszkaniowo-usługowej - 65 dB oraz 56 dB w porze nocnej dla obu terenów na całym odcinku drogi;
- b) w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu zastosowania zabezpieczenia akustyczne w postaci nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości SMA08 lub AC 8S na następujących odcinkach DK66:
  - od początku odcinka (km 79+700) do km 81+250,
  - od ok. km 82+020 (początek zakresu za linią kolejową) do ok. km 82+220;
- c) przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu poza okresem lęgowym ptaków tj. od 1 sierpnia do 14 marca. Warunkowo dopuszcza się wykonanie wycinki w okresie lęgowym, wyłącznie po wykonaniu dodatkowej ekspertyzy ornitologicznej bezpośrednio wyprzedzającej fazę realizacji, której wyniki stwierdzą brak gniazdowania ornitofauny.

Zadanie inwestycyjne obejmuje budowę i rozbudowę istniejącego odcinka drogi krajowej nr 66 na odcinku: Bielsk Podlaski-Podbiele (od km 79+700 do km 86+410) o długości 6710 m. Analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest w województwie podlaskim, powiecie bielskim, mieście Bielsk Podlaski, gminie Bielsk Podlaski oraz gminie Orla. Przebieg drogi przez gminy przedstawia się następująco:

- miasto Bielsk Podlaski odcinek od km 79+700 do km 81+120;
- gmina Bielsk Podlaski: od km 81+120 do km 83+250 (z wyłączeniem przejścia przez tereny kolejowe);
- gmina Orla: od km 83+250 do km 86+410.

Planowana inwestycja przebiega przez obszary zabudowane, tereny leśne i rolne. W obrębie istniejącego pasa drogowego można wyróżnić m.in. następujące elementy zagospodarowania: jednojezdniowy dwukierunkowy przekrój drogowy o jezdni bitumicznej i niezadowalającym stanie technicznym. Obecnie droga krajowa nr 66 na odcinku od km 79+700 do km 86+410 nie jest wystarczająco przystosowana do prowadzenia ruchu tranzytowego, w tym ciężkiego m.in. z powodu stanu technicznego, istniejących rozwiązań braku segregacji użytkowników ruchu (prowadzenia ruchu rowerowego jezdnią drogi), prawdopodobnie niewystarczającej nośności konstrukcji.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nastąpi zwiększenie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza, jednak oddziaływania te będą miały charakter krótkotrwały i nie spowodują ujemnych skutków w środowisku. Uciążliwości związane z rozbudową drogi będą stopniowo ulegać zanikaniu, w związku z postępującymi pracami budowlanymi i ustaną po ich zakończeniu. 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. Utrzymując reżim prac budowlanych, przy założeniu prawidłowej organizacji budowy, nie przewiduje się możliwości wystąpienia bezpośredniego zagrożenia wód gruntowych zanieczyszczeniami z placu budowy. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych zaplecze budowy wyposażone zostanie w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). Teren zaplecza budowy, bazy materiałowej oraz paliwowej zostanie uszczelnionym szczególnie w miejscach najbliższego sąsiedztwa cieków naturalnych.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy materiały sypkie transportowane będą wywrotkami wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie. Przewiduje się spryskiwanie nawierzchni wodą w okresach suchych. Materiały sypkie składowane będą z dala od terenów mieszkalnych w sposób maksymalnie ograniczający pylenie. W suche i wietrzne dni, jeżeli będzie to konieczne, będą zraszane lub też w przypadku długotrwałego składowania – stabilizowane poprzez obsianie roślinnością.

Rozbudowa drogi wiąże się z użyciem maszyn budowlanych i ich eksploatacją, które będą wytwarzać drgania. Z przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia działań ochronnych, w zakresie drgań, wynika, iż w trakcie realizacji inwestycji negatywne oddziaływanie drgań związanych z prowadzonymi pracami, można zmniejszyć poprzez ograniczenie pracy urządzeń najbardziej uciążliwych w obszarach zabudowanych. Natomiast na etapie eksploatacji projektowanego odcinka drogi, w celu ochrony przed ewentualnym, szkodliwym działaniem drgań, które mogą pojawić się z czasem na skutek powstawania kolein i uszkodzeń nawierzchni niezbędna będzie stała, prawidłowa konserwacja stanu nawierzchni drogi.

Prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej. Do realizacji wykorzystane zostaną materiały budowlane posiadające atesty i aprobaty techniczne dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Usunięcie lub zagospodarowanie odpadów powstających w trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie należało do firm wykonujących prace budowlane. Plac budowy zostanie wyposażony w pojemniki umożliwiające selektywną zbiórkę odpadów. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w zamkniętych i szczelnych pojemnikach w miejscach zabezpieczonych przed wstępem osób nieupoważnionych. Odpady powstałe na etapie budowy będą przekazywane specjalistycznej firmie zajmującej się unieszkodliwianiem odpadów, na podstawie zawartej umowy. Warstwa gleby zdjęta z pasa robót będzie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac ponownie wykorzystana do rekultywacji terenu lub przekazana do wykorzystania przez inne podmioty.

W ramach inwestycji planowana jest wycinka drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Łącznie do wycinki przewiduje się około 500 – 600 sztuk drzew i powierzchni porośniętych krzewami. Jak wynika z dokumentacji, prace związane z wycinką drzew i krzewów będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. W związku powyższym wskazano na konieczność przeprowadzenia wycinki poza okresem od 15 marca do 31 lipca. Warunkowo dopuszczono wykonanie wycinki we wskazanym okresie lęgowym ptaków, wyłącznie po wykonaniu dodatkowej ekspertyzy ornitologicznej bezpośrednio wyprzedzającej fazę realizacji, której wyniki stwierdzą brak gniazdowania ornitofauny.

Wody opadowo-roztopowe pochodzące z powierzchni drogi przed odprowadzeniem do odbiornika będą podczyszczane w urządzeniach oczyszczających: piaskownikach, osadnikach, studniach osadnikowych, separatorach substancji ropopochodnych, aby poziomy stężenie (zawiesiny oraz substancji ropopochodnych) w wodach opadowych i roztopowych wprowadzanych do środowiska nie przekraczały wartości określonych w przepisach prawa. W celu zmniejszenia stężenia



chlorków w ściekach drogowych (pochodzących ze środków stosowanych do zwalczania śliskości drogowej) w sposób racjonalny i zgodnie z przepisami szczególnymi w tym zakresie stosowane będą przez zarządcę drogi środki odladzające. Analizowana droga krajowa nr 66 na odcinku Bielsk Podlaski-Podbiele przebiega po poziomie terenu – nie nastąpi zatem bezpośrednia ingerencja w poziomy wód gruntowych.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Regionu Wodnego Środkowej Wisły „Biała” o kodzie PLRW200017261449, której status określono jako naturalna, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, że jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym, określonym dla w/w jednolitej części wód zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z 2016 r. poz. 1911) jest głównie osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Z uwagi na fakt, iż osiągnięcie dobrego stanu wód jest niemożliwe z technicznego punktu widzenia przedłużony został termin osiągnięcia celu środowiskowego do 2021 r. W zlewni JCWP nie zidentyfikowanego presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości, z tego też względu istnieje konieczność dokonania szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych.

Planowane przedsięwzięcie położone jest również w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200052 Regionu Wodnego Środkowej Wisły, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a z oceny stanu wynika, że jest ona niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. 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.

Jak wynika z przedłożonej karty informacyjnej etap realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie wiązał się z koniecznością wykorzystania zasobów wód powierzchniowych ani podziemnych.

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach przylegających do jezior i obszarach wybrzeży, na obszarach górskich lub leśnych, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz na obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Teren inwestycji nie jest objęty ochroną konserwatorską i nie występują na nim obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków ani obiekty kultury współczesnej, jak również nie posiada stanowisk archeologicznych.

Nie przewiduje się żadnych rozbiórek budynków w związku z realizacją inwestycji. Z terenem pod inwestycję kolidują dwie kapliczki przydrożne, które zostaną przeniesione. Kapliczki te nie są objęte ochroną na podstawie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Teren, na którym jest realizowane przedsięwzięcie jest położony poza obszarami objętymi ochroną prawną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2016 r. poz. 2134 z późn. zm.). Najbliżej zlokalizowane są specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000: Murawy w Haćkach PLH200015 oraz Ostoja w Dolinie Górnego Nurca PLH2000021 znajdujące się w odległości ok. 5,5 km oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Dolina Górnego Nurca PLB2000004 oddalony o ok. 7,8 km od przedmiotowej inwestycji.

Tut. organ nie dysponuje innymi danymi odnośnie występowania w rejonie przedsięwzięcia cennych siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną

gatunkową. Niemniej zaznacza się, że w przypadku stwierdzenia w obrębie planowanych do wycinki zadrzewień występowania gatunków objętych ochroną, bądź wynikającej z prowadzonych prac konieczności naruszenia zakazów wskazanych w ustawie o ochronie przyrody względem ochrony gatunkowej, niezbędne będzie wstrzymanie prac i uzyskanie stosownych zezwoleń na czynności podlegające zakazom.

W związku z powyższym, mając na uwadze charakter przedsięwzięcia – rozbudowa istniejącej drogi, termin wycinki drzew i krzewów, lokalizację z dala od obszarów Natura 2000 – uznano, że przedmiotowe zamierzenie nie wywoła znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze oraz spójność i integralność obszarów Natura 2000 i nie istnieją przesłanki przemawiające za przeprowadzeniem oceny oddziaływania pod kątem przyrodniczym.

Lokalizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego wyklucza możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko. Z wnikliwej analizy dokumentacji wynika, iż wszelkie działania w zakresie realizacji przedsięwzięcia zostały tak zaplanowane, aby służyły zachowaniu równowagi środowiskowej na obszarze, gdzie planowana jest realizacja przedmiotowego zadania. Inwestycja realizowana będzie wg wariantu rozwiązania przedstawionego w karcie informacyjnej. Planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane technologicznie z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać. W trakcie realizacji inwestycji będą wykorzystane zasoby naturalne takie jak: woda, kruszywo. 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 którym mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. poz. 138).

Z analizy dokumentacji sprawy z punktu widzenia kryteriów określonych 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*, w szczególności informacji z przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia i wymaganych prawem opinii wynika, iż przebudowa drogi krajowej nr 66 na odcinku Bielsk Podlaski-Podbiele, realizowana zgodnie z przyjętymi założeniami, przy zastosowaniu planowanych rozwiązań chroniących środowisko, nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko, zdrowie ludzi, stan wód oraz osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W decyzji wskazano na konieczność dotrzymania na etapie eksploatacji dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia tj. dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - 61 dB, dla terenów zabudowy zagrodowej mieszkaniowo-usługowej - 65 dB oraz 56 dB w porze nocnej dla obu terenów. W celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu określono wymagania konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy tj. zastosowanie zabezpieczenia akustycznego w postaci nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości SMA08 lub AC 8S na następujących odcinkach DK66: od początku odcinka (km 79+700) do km 81+250, od ok. km 82+020 (początek zakresu za linią kolejową) do ok. km 82+220. Zastosowanie przedmiotowych nawierzchni spowoduje obniżenie emisji hałasu o min. 2 dB w stosunku do nawierzchni referencyjnej SMA11, która znajduje się na pozostałych odcinkach. Dodatkowo na pozostałych odcinkach drogi zaleca się dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu.

Z uwagi na to, że liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, strony były zawiadamiane w formie publicznego obwieszczenia. Ponadto obwieszczenia zamieszczane były w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Orla, Urzędu Gminy Bielsk Podlaski, Urzędu Miasta Bielsk Podlaski oraz na tablicy ogłoszeń w/w urzędów. Na każdym etapie prowadzonego postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,



zapewniono udział stronom, które w trakcie postępowania nie wniosły uwag i zastrzeżeń odnośnie planowanej inwestycji.

Obwieszczeniem nr OG.6220.12.2017 z dnia 6 kwietnia 2018 r. powiadomiono strony, że zostało zakończone postępowanie dowodowe oraz poinformowano o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 3 dni od publicznego ogłoszenia obwieszczenia. W wyznaczonym terminie nie wniesiono żadnych uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 75 ust.1 pkt 4, ust. 4 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 organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt, a w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast. Wójt Gminy Bielsk Podlaski postanowieniem RGP.6220.17.2017 z dnia 26 kwietnia 2018 r. oraz Burmistrz Miasta Bielsk Podlaski postanowieniem Gk.6220.19.2017 z dnia 27 kwietnia 2018 r., pozytywnie uzgodnili projekt decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia.

Stosownie do regulacji art. 84 ustawy w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto w decyzji organ może określić warunki korzystania ze środowiska 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 lub wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, decyzji wydawanych na podstawie ustawy Prawo budowlane, w szczególności w projekcie budowlanym lub nałożenia obowiązku działania - unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności jeżeli wynikają one z postanowienia o nie stwierdzeniu potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 85 ust. 1 w/w ustawy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga uzasadnienia, jak również zgodnie ust. 2 pkt 2 w/w artykułu uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, powinno zawierać w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1, uwzględnionych przy stwierdzaniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po rozpatrzeniu całokształtu materiału dowodowego zgromadzonego w przedmiotowej sprawie, należało orzec jak w sentencji niniejszej decyzji.

#### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku za pośrednictwem Wójta Gminy Orla w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza własności i uprawnień osób trzecich.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia nie uprawnia do usunięcia drzew.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy, przy czym złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku 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 w/w terminu, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w tej decyzji. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia uwzględniającego informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



**Załączniki**

*Charakterystyka przedsięwzięcia.*

Z up. WÓJTA  
mgr Irena Odziejewicz  
SEKRETARZ GMINY

**Otrzymują:**

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Białymstoku  
ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok  
Pełnomocnik:  
Łukasz Tomaszewski  
ul. Kanarkowa 8, 02-818 Warszawa
2. Strony postępowania w drodze obwieszczenia
3. a/a ED.

**Do wiadomości:**

1. Burmistrz Miasta Bielsk Podlaski  
ul. Kopernika 1, 17-100 Bielsk Podlaski
2. Wójt Gminy Bielsk Podlaski  
ul. Mickiewicza 46, 17-100 Bielsk Podlaski
3. Starosta Bielski w Bielsku Podlaskim  
ul. Mickiewicza 46, 17-100 Bielsk Podlaski



### **Charakterystyka przedsięwzięcia**

**pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 66 na odcinku: Bielsk Podlaski-Podbiele”**  
zlokalizowanego w powiecie bielskim na terenie trzech gmin: miasta Bielsk Podlaski,  
gminy Bielsk Podlaski oraz gminy Orla

Przedsięwzięcie obejmuje budowę i rozbudowę istniejącego odcinka drogi krajowej nr 66 na odcinku: Bielsk Podlaski-Podbiele (od km 79+700 do km 86+410) o długości 6 710 m. Analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest w województwie podlaskim, powiecie bielskim, mieście Bielsk Podlaski, gminie Bielsk Podlaski oraz gminie Orla. Przebieg drogi przez gminy przedstawia się następująco:

- miasto Bielsk Podlaski odcinek od km 79+700 do km 81+120;
- gmina Bielsk Podlaski: od km 81+120 do km 83+250 (z wyłączeniem przejścia przez tereny kolejowe);
- gmina Orla: od km 83+250 do km 86+410.

Przebudowa istniejącej drogi realizowana będzie na działkach zajmowanych dotychczas przez drogę. Ze względu na korekty łuków drogi oraz poszerzenia pasa w związku z separacją ruchu pieszo-rowerowego istnieje konieczność zajęcia dodatkowego terenu o powierzchni około 1,04 ha. Powierzchnia działek, na których będzie realizowane przedsięwzięcie, łącznie z zajęciem dodatkowego terenu wynosi około 21,25 ha. Powierzchnia działek zajmowanych na czas budowy wynosi około 0,48 ha.

Zadanie inwestycyjne będzie polegało na rozbudowie istniejącego odcinka drogi krajowej nr 66 na odcinku: Bielsk Podlaski-Podbiele z klasy G do klasy GP wraz z przebudową, rozbudową lub budową niezbędnych skrzyżowań, infrastruktury technicznej, w tym sieci uzbrojenia terenu. Na w/w odcinku drogi krajowej nr 66, wraz ze skrzyżowaniami znajdującymi się na tym odcinku drogi planuje się wykonanie prac w zakresie:

- jezdni wraz z oświetleniem,
- zjazdów, chodników, ciągów pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym, odcinków dróg dojazdowych, zatok autobusowych, zatok kontroli ITD,
- systemu odwodnienia,
- obiektów inżynierskich,
- niezbędnej infrastruktury technicznej,
- kanału technologicznego.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa techniczna drogi – GP,
- prędkość projektowa – 80 km/h,
- prędkość miarodajna – 100 km/h,
- obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś,
- kategoria ruchu – KR 5,
- przekrój poprzeczny – 1 x 2,

- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- szerokość dodatkowego pasa ruchu – 3,0 m,
- łączna długość odcinka ok. 6710 m.

Przekrój podstawowy projektuje się jako jednojezdniowy dwupasowy drogowy bez krawężników o szerokości każdego z pasów ruchu równiej 3,5 m, z poboczami gruntowymi o szerokości 1,5 m. Na odcinkach występowania skrzyżowań, o ile jest to uzasadnione, będą dodatkowe pasy dla relacji skrętu w lewo o szerokości 3,0 m.

Niweleta projektowanego odcinka drogi zostanie poprowadzona mniej więcej po istniejącym terenie, możliwe są jej drobne przesunięcia wysokościowe w celu zapewnienia właściwego spływu powierzchniowego oraz zachowania odpowiednich parametrów geometrycznych niwelety, w konsekwencji z wymaganiami warunków i przepisów technicznych. Rozwiązanie wysokościowe zapewni także poprawne połączenie inwestycji z istniejącym zagospodarowaniem terenu poza pasem drogowym.

Poniżej przedstawiono informacje na temat docelowych parametrów obiektów inżynierskich oraz zakresu projektowanych prac na obiektach inżynierskich:

| Lp. | Rodzaj   | Kilometraż | Średnica $\varnothing$ [m] | Regulacja ok. [m]  | Umocnienie [rodzaj]                       |
|-----|----------|------------|----------------------------|--------------------|---|
| 1   | przepust | 79 + 866   | 1,5                        | 100,00             | plyty eko/płotki<br>faszynowe/darniowanie |
| 2   | przepust | 80 + 491   | 0,8                        | 100,00             | plyty eko/płotki<br>faszynowe/darniowanie |
| 3   | przepust | 80 + 832   | 0,8                        | konserwacja – 20 m | -   |
| 4   | przepust | 81 + 180   | 1,0                        | konserwacja – 20 m | -   |
| 5   | przepust | 81 + 967   | 0,8                        | 90,00              | plyty eko/płotki<br>faszynowe/darniowanie |
| 6   | przepust | 82 + 067   | 1,2                        | konserwacja – 20 m | -   |
| 7   | przepust | 83 + 804   | 1,2                        | 80,00              | plyty eko/płotki<br>faszynowe/darniowanie |
| 8   | przepust | 84 + 263   | 1,0                        | 60,00              | plyty eko/płotki<br>faszynowe/darniowanie |
| 9   | przepust | 85 + 084   | 1,0                        | konserwacja – 20 m | -   |

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych prowadzone będzie powierzchniowo do otwartych rowów przydrożnych zlokalizowanych po obu stronach drogi, a dalej do istniejących rowów melioracyjnych.

Powierzchniowe odprowadzenie wód zostanie uzyskane przez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, umożliwiających sprawny odpływ wody do rowów. Na łukach poziomych tam, gdzie warunki lokalne będą tego wymagały przewiduje się zastosowanie ścieków drogowych z wpustami deszczowymi.

W celu poprawnego funkcjonowania systemu odwodnienia przewidziane zostaną przepusty pod drogą główną, pod krzyżującymi się drogami bocznymi oraz pod zjazdami do przyległych działek.

Odprowadzenie wód deszczowych ze studzienek ściekowych (wpustów deszczowych) realizowane będzie przykanalikami. W przypadku odprowadzania wód przykanalikiem bezpośrednio do rowu wykonane będą prefabrykowane wyloty.

Projektowany system odwodnienia nie zmienia zarówno powierzchni istniejących zlewni, jak i kierunków naturalnego spływu wód z terenów przyległych. Zmianie ulegnie wielkość powierzchni utwardzonych oraz częściowo przepuszczalnych.

Poniżej przedstawiono zestawienie istniejących rowów melioracyjnych, które występują w kolizji z projektowaną drogą i docelowo będą pełniły funkcję odbiorników końcowych.



| Lp. | Numer kolizji | Nazwa istniejącego rowu melioracyjnego | Lokalizacja [km] | Uwagi                          |
|-----|---------------|--|------------------|--------------------------------|
| 1   | M-01          | R-Sz                                   | 79 + 867         | -                              |
| 2   | M-02          | R-20                                   | 80 + 490         | dł. ok. 50 m lewa strona drogi |
| 3   | M-03          | Rów bez nazwy                          | 80 + 833         | -                              |
| 4   | M-04          | R-U1                                   | 81 + 185         | -                              |
| 5   | M-05          | R-28                                   | 82 + 072         | -                              |
| 6   | M-06          | R-30                                   | 83 + 805         | -                              |
| 7   | M-07          | Rów bez nazwy                          | 84 + 264         | prawa strona drogi             |
| 8   | M-08          | Rów bez nazwy                          | 85 + 085         | rów poza zakresem opracowania  |

Z terenem pod inwestycję kolidują dwie kapliczki przydrożne, które zostaną przeniesione. Kapliczki te nie są objęte ochroną na podstawie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

W trakcie realizacji będą wykorzystywane następujące ilości materiałów:

| Rodzaj materiału   | Jednostka      | Ilość     |
|--|----------------|-----------|
| Zasyпка poboczy  | m <sup>3</sup> | 7 081.65  |
| Przepust o średnicy fi 500 - pod zjazdami  | m              | 408.00    |
| <b>Konstrukcja nawierzchni</b>   |                |           |
| Warstwa ścieralna SMA 11   | m <sup>2</sup> | 63 682.66 |
| Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego   | m <sup>2</sup> | 65 990.67 |
| Warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego   | m <sup>2</sup> | 68 587.18 |
| Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31.5 - 20cm   | m <sup>2</sup> | 73 058.95 |
| Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C5/6 - 17cm  | m <sup>2</sup> | 77 891.34 |
| Warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzionowego o CBR≥35% (pełniąc funkcję war. odsączającą - k10≥8m/doba) - 25 cm | m <sup>3</sup> | 17 960.06 |
| Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem C0.4/0.5 gr. 25cm  | m <sup>2</sup> | 71 840.25 |
| Warstwa ścieralna, beton asfaltowy AC 11S 4cm  | m <sup>2</sup> | 27 598.88 |
| Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 5 cm   | m <sup>2</sup> | 30 207.25 |
| Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 z kruszywem C90/3 o grubości 20 cm  | m <sup>2</sup> | 33 894.94 |
| Warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% i k>0.0093cm/, gr. min. 15cm  | m <sup>3</sup> | 0.00      |
| Warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% i k>0.0093cm/, gr. min. 22cm  | m <sup>3</sup> | 4 717.65  |
| Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem C0.4/0.5 gr. 15cm  | m <sup>2</sup> | 0.00      |
| Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem C0.4/0.5 gr. 24cm  | m <sup>2</sup> | 20 077.59 |
| <b>Konstrukcja nawierzchni - Zatoka autobusowa, zatoka do kontroli pojazdów</b>  |                |           |
| Warstwa ścieralna z betonu cementowego C30/37 o grubości warstwy 25cm (dyblowana) na warstwie poślizgowej                                      | m <sup>2</sup> | 2 667.49  |
| Podbudowa zasadnicza z chudego betonu Rm 6-9MPa, gr 20 cm  | m <sup>2</sup> | 2 667.49  |
| <b>Konstrukcja nawierzchni - Chodniki (SZARA)</b>  |                |           |
| Kostka betonowa szara gr. 8cm z betonu wibroprasowanego na podsypce cem.-piask. 1:4 gr. 3cm  | m <sup>2</sup> | 1 837.98  |
| Warstwa podbudowy zasadniczej, mieszanka niezwiązana z kruszywem o uziarnieniu 0/31,5 gr.15cm  | m <sup>2</sup> | 1 837.98  |
| <b>Konstrukcja nawierzchni - Ciągi pieszo-rowerowe, Drogi rowerowe</b>   |                |           |
| Warstwa ścieralna, beton asfaltowy AC 8S 4cm   | m <sup>2</sup> | 9 833.18  |
| Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 8W 4 cm  | m <sup>2</sup> | 9 833.18  |
| Warstwa podbudowy zasadniczej, mieszanka niezwiązana z kruszywem o uziarnieniu 0/31,5 gr.15cm  | m <sup>2</sup> | 9 833.18  |
| <b>Pobocze</b>   |                |           |
| Pobocze umocnione warstwą kruszywa łamanego gr. 20 cm  | m <sup>2</sup> | 30 658.13 |
| <b>Krawężniki i obrzeża betonowe</b>   |                |           |
| Krawężnik betonowy 20x30 cm na ławie betonowej C12/15 i podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5cm   | mb             | 4 657.51  |
| Obrzeże betonowe 8x30 na ławie betonowej   | mb             | 2 083.25  |

W fazie eksploatacji przewiduje się zużycie materiałów wyłącznie w ramach remontów, tj.:

- w ramach remontów częściowych (przewidywanych co ok. 10 lat) – wymiana materiałów na poziomie 5-7% zużycia w fazie realizacji;
- w ramach remontów generalnych (przewidywanych co ok. 20 lat) – wymiana materiałów na poziomie 15-20% zużycia w fazie realizacji.

Przewidziane do wykorzystania materiały budowlane będą zgodne z obowiązującymi normami i przepisami - będą posiadać atesty bądź aprobaty techniczne dopuszczające je do zastosowania w budownictwie i nie będą wpływać negatywnie na środowisko, stan wód bądź zdrowie ludzi.

Z up. WÓJTA  
mgr Irena Ogińska  
SEKRETARZ GMINY