Łochów, 28.04.2022 r.

WGKI.6220.2.2.2018.2020.2022.JM

**DECYZJA**

**O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 104 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735)* w związku z art. 71 ust 2. pkt. 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 80 ust. 2, art. 84, art. 85 ust. 1 i 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 2021r. poz. 2373)*, a także zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839)*, po rozpatrzeniu  wniosku z dn. 18.09.2018 r. złożonego przez Generalną Dyrekcję 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”**

**orzekam, co następuje:**

1. **Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna”** i jednocześnie:
2. **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 przekroju ulicznym o szerokości jezdni 10,5 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, Matały (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.

* 1. **Istotne 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:**
     1. inwestycję należy objąć nadzorem przyrodniczym;
     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;
     3. nadzór przyrodniczy powinien w szczególności:

1. 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);
2. opracować procedurę postępowania w przypadku niekontrolowanego wycieku płynów eksploatacyjnych ze szczególnym uwzględnieniem dostępności środków zapobiegających rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń;
3. 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-naprowadząjących;
  1. 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;
  2. 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;
     1. 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. 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;
     3. 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;
     4. drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, przemarznięciem   
        i przesuszeniem, zgodnie ze sztuką ogrodniczą;
     5. zakazuje się magazynowania materiałów budowlanych w zasięgu koron drzew przewidzianych do adaptacji;
     6. zaplecze budowy (park maszyn, miejsce składowania materiałów budowlanych) należy zlokalizować optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie, na podłożu uszczelnionym materiałami izolacyjnymi, tj. zabezpieczonym przed niekontrolowanym wyciekiem smarów i substancji ropopochodnych;
     7. 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 prowadzenia prac lub dokonać ich przeniesienia, ewentualnie wprowadzić odpowiednie zabezpieczenia (np. ogrodzenia, pochylnie przeciwdziałające uwięzieniu);
     8. 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 wygrodzenia 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, wygrodzenie 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;
     9. po zakończeniu prac budowalnych 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;
     10. 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;
     11. 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;
     12. 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;
     13. prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający możliwość wtórnego pylenia, tj. teren inwestycji utrzymywać w należytym 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;
     14. 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;
     15. 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;
     16. 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;
     17. prace budowlane prowadzić bez konieczności odwodnienia dna wykopów;
     18. 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;
     19. 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;
     20. 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;
     21. 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;
     22. wody opadowe i roztopowe z nawierzchni pozostałych dróg objętych inwestycją odprowadzać powierzchniowo do rowów przydrożnych w sposób nie powodujący podtopień na terenach sąsiednich;
     23. zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe   
         z powierzchni drogowej;
     24. na etapie eksploatacji inwestycji utrzymywać czystość nawierzchni drogi i jej otoczenia;
     25. 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;
     26. czyścić nawierzchnię wykonanej drogi co najmniej dwukrotnie w ciągu roku w celu utrzymania jej parametrów akustycznych;
     27. pojemność zbiornika retencyjnego zaprojektować w sposób zapewniający przejęcie spływu wód z terenu planowanej inwestycji, podczas nawalnych opadów deszczu.
     28. prace związane z budową drogi prowadzić w porze dziennej;
     29. zapewnić sprawny sprzęt i środki transportu;
     30. zorganizować zaplecze socjalne, zapewnić kabiny sanitarne typu np. TOI – TOI;
     31. zapewnić wywiezienie ścieków sanitarno - socjalnych i odpadów komunalnych powstających na terenie budowy przez specjalistyczne firmy;
     32. zastosować nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości o 2 dB - np. SMA08, na całej długości drogi objętej zakresem inwestycji;
     33. 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:**
  4. zaprojektować i wykonać trzy tunele wbudowane w jezdnię około km 0+450, 0+500   
     i 0+550 jako przejścia dla płazów;
  5. zaprojektować i wykonać ogrodzenie ochronno-naprowadząjące 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. stoprynny, które zapewnią funkcjonalną ciągłość ogrodzenia; na zakończeniach ogrodzeń, jeśli pozwalają na to warunki terenowe, wykonać dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zawrotki;
  6. 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;

* 1. pojemność zbiornika retencyjnego zaprojektować w sposób zapewniający przejęcie spływu wód z terenu planowanej inwestycji, podczas nawalnych opadów deszczu,
  2. 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. wykonać nawierzchnię przedmiotowego odcinka jezdni typu SMA 08 charakteryzującą się zdolnością do redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2 dB;
  4. zaprojektować zbiornik retencyjny w celu zmagazynowania wód opadowych   
     i roztopowych z powierzchni drogi po stronie lewej, w km ok. 0+560;
  5. zaprojektować przed zbiornikiem retencyjnym osadnika zawiesiny mineralnej;
  6. zaprojektować sieć kanalizacji deszczowej z wpustami deszczowymi z osadnikami   
     o głębokości ok. 1,0 m;
  7. zaprojektować studnię betonową z osadnikami o głębokości ok. 0,5 m.
  8. **Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych,  
     w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska:**

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

* 1. **Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postepowanie   
     w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko**

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

1. **Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia 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 2021 r. poz. 2373).**

Posiadane na etapie wydawania decyzji dane na temat planowanego przedsięwzięcia   
i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko i ustalić warunki jego realizacji. Ponadto nie stwierdzono możliwości negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

1. **Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, obowiązku 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 w punktach zlokalizowanych w taki sposób, aby przeprowadzone pomiary pozwoliły na ustalenie miejsca o największym oddziaływaniu źródeł hałasu związanych z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia na zabudowę zlokalizowaną wg poniższego wykazu:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Nr receptora | Kilometraż drogi objętej wnioskiem | 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.

1. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Na obecnym etapie nie stwierdza się konieczności utworzenia takiego obszaru.

Ewentualna potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania zostanie przeanalizowana przy wykonywaniu analizy porealizacyjnej.

1. Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

**Uzasadnienie**

W dniu 18.09.2018 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 Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie. Przedsięwzięcie realizowane będzie w miejscowości Kamionna, gm. Łochów, pow. węgrowski woj. mazowieckie. Przedmiotowa inwestycja polega na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku od km 296+500 do km 270+900 w miejscowości Kamionna.

Zgodnie z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r.   
w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839)*, planowane przedsięwzięcie zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie § 3 ust.1 pkt. 62– drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31  
i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącego fragmentu drogi krajowej nr 62 w miejscowości Kamionna. Z uwagi na specyfikę inwestycji Inwestor rozważaniu poddał następujące warianty:

* Wariant „0” – bezinwazyjny – zakładający odstąpienie od przeprowadzenia kompleksowych działań inwestycyjnych i utrzymywanie obecnego stanu drogi krajowej. Zaniechanie realizacji inwestycji uniemożliwiłoby poprawę stanu technicznego odcinka przechodzącego przez teren zabudowany. Droga funkcjonowałaby w obecnym stanie, nie poprawiłyby się warunki korzystania z drogi (komfort jazdy, płynność ruchu, poprawa bezpieczeństwa ruchu, oddziaływanie hałasu). Działania związane z wariantem „zerowym”, polegające jedynie na bieżącym utrzymaniu istniejącej drogi, bez podnoszenia i poprawy jej parametrów technicznych, mogą okazać się niewystarczające. Konsekwencje niepodjęcia realizacji przedsięwzięcia mogą mieć, w perspektywie długoterminowej, bardziej szkodliwe skutki dla środowiska niż właściwe przeprowadzenie inwestycji. W związku z powyższym wariant ten został odrzucony przez Inwestora jako niewystarczający pod względem funkcjonalności, bezpieczeństwa dla użytkowników i ochrony środowiska.
* Wariant inwestycyjny (wariant proponowany przez Wnioskodawcę) – obejmujący realizację przedsięwzięcia, za którą przemawiają względy techniczne oraz ochrona środowiska. Analiza obecnego stanu drogi oraz analiza zapotrzebowania społecznego pozwoliły określić optymalny zakres inwestycji. Wariant ten korzystnie wpłynie na poprawę stanu technicznego drogi i uzyskanie jej optymalnych parametrów. Inwestycja będzie służyła mieszkańcom gminy Łochów oraz innym użytkownikom korzystającym   
  z przedmiotowej drogi, w tym ruchu tranzytowego. Wariant ten zapewnia najmniejszą kolizyjność projektowanej przebudowy drogi z zagospodarowaniem terenu oraz maksymalne wykorzystanie istniejącej drogi krajowej.

W ramach wariantu realizacyjnego Inwestor zakłada możliwość dwóch wariantów.   
W wariancie inwestycyjnym I – preferowanym: 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 przez drogę gminną Kamionna – Dąbrowa.  
W celu zapewnienia prawidłowej geometrii wlotów na skrzyżowaniu konieczne jest skorygowanie przebiegów ww. dróg.

W ramach wariantu inwestycyjnego II – alternatywnego: 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 pięciowoltowe o średnicy zewnętrznej 45 m, do którego włączono ul. Księdza Woźniaka. W celu zapewnienia prawidłowej geometrii wlotów na skrzyżowaniu konieczne jest skorygowanie przebiegów ww. dróg.

* Wariant alternatywny – Inwestor nie przewidział wariantowości przedsięwzięcia   
  w przedmiocie jego lokalizacji. Obecne zagospodarowanie terenu w tym zabudowa mieszkaniowa, tereny objęte ochroną konserwatorską oraz uzbrojenie w infrastrukturę narzuca odgórnie rozwiązania w odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia. Wnioskodawca nie przedstawił innych możliwości, ponieważ przebudowa dotyczy już istniejącej drogi – polega na podniesieniu jej stanu technicznego.
* Wariant najkorzystniejszy dla środowiska – za najkorzystniejszy dla środowiska Inwestor uznał wariant inwestycyjny. Nieznaczne uciążliwości dla środowiska związane z fazą budowy mają charakter przejściowy, a faza eksploatacji nie spowoduje większych niż obecnie oddziaływań.

Na przedsięwzięcie składają się dwie fazy: faza realizacji i eksploatacji. Realizacja inwestycji będzie wymagała wykorzystania pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Podczas budowy wykorzystywane będą materiały tj. kruszywo, piasek, żwir, kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, kostka brukowa i cement pod chodniki, elementy betonowe stanowiące ściany oporowe, elementy oznakowania dróg, elementy stanowiące ogrodzenie drogi i zbiornika retencyjnego, urządzenia związane z odwodnieniem – najczęściej wykonywane z gotowych prefabrykatów, kable stanowiące sieć elektroenergetyczną, czy teletechniczną. Wykorzystywana będzie także woda  
i olej napędowy. Szacuje się ilości głównych surowców wykorzystywanych do budowy:

- beton asfaltowy do budowy nawierzchni ok. 3800 m3,

- kruszywa do budowy nawierzchni ok. 5400 m3,

- materiały sypkie do budowy nasypów ok. 1000 m3,

- drogowe elementy prefabrykowane z betonu tj. krawężniki, obrzeża ok. 9100 m.

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia będzie zawierał projekt wykonawczy.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie ze zużyciem paliwa (oleju napędowego) przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych tj.: koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki, betoniarki. Część sprzętu budowlanego może też wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy   
z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Dodatkowo prace budowlane będą wiązały się z wykorzystaniem wody dostarczanej na teren budowy za pomocą beczkowozów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale także socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników.

Eksploatacja inwestycji nie będzie wiązała się z wykorzystaniem materiałów, surowców, paliw, czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność jej naprawy lub konserwacji, jednak na obecnym etapie nie można określić rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. Planowane jest wykonanie sieci oświetlenia kablowego ze słupami stalowymi o wysokości do 9 m oraz oprawami LED.

W okresie zimowym eksploatacja dróg będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez Zarządcę.

Gospodarkę odpadami Wykonawca będzie prowadził zgodnie z ustawą o odpadach,  
w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, przez wstępne magazynowanie odpadów w wydzielonym, odpowiednio zabezpieczonym miejscu, w razie potrzeby w pojemnikach i kontenerach – w zależności od jego rodzaju, właściwości i wymiarów. Wyznaczone miejsca do wstępnego magazynowania odpadów, pojemniki lub kontenery będą odpowiednio oznakowane, mając na celu ich selektywne magazynowanie. Wykonawca będzie prowadził na bieżąco ilościową i jakościową ewidencję odpadów zgodnie z katalogiem odpadów i wzorem dokumentów wydanych na podstawie ustawy o odpadach, a miejsca magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie zapleczy budowy.

Na etapie realizacji odpady będą powstawały w wyniku robót ziemnych, usuwania nawierzchni z istniejącej jezdni, prac rozbiórkowych, ułożenia nawierzchni, wycinki drzew  
i krzewów, przebudowy linii energetycznych, wodociągów, kanalizacji, czy też przebudowy istniejących sieci i urządzeń teletechnicznych.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się powstawanie następujących odpadów: odpady socjalno-bytowe (kod 20 03 04) – szlamy ze zbiorników bezodpływowych, odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów (kod 17 01 01), gruz ceglany (kod 17 01 02), zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów innych niż wymienione w 17 01 06 (kod 17 01 07), drewno (kod 17 02 01), gleba, ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 (kod 17 05 04), odpadowa masa roślinna (kod 02 01 03), papier i tektura (kod 19 12 01). Powstające odpady częściowo będą mogły być wykorzystane na miejscu, lecz ich nadmiar zostanie przekazany do zdeponowania na składowisku

W fazie eksploatacji istnieje możliwość powstawania innych odpadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych: odpady wykazujące właściwości niebezpieczne (kod 16 81 01\*), odpady inne niż wymienione w 16 81 01 (kod 16 81 02). Odpady te będą na bieżąco przekazane uprawnionym podmiotom celem ponownego wykorzystania, unieszkodliwienia lub zdeponowania na składowisku.

Analizowane przedsięwzięcie wiąże się również z koniecznością zajęcia dodatkowego terenu. Rozpoczęcie prac związane jest z koniecznością ściągnięcia wierzchniej warstwy gleby (humusu), która zostanie wykorzystana do umacniania skarp oraz urządzania terenów stanowiących zieleń przydrożną. Może ona zostać również wykorzystana do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo w okresie budowy. Przywrócenie warstwy gleby na tych terenach powinno zapewnić w krótkim czasie powrót roślinności naturalnej – charakterystycznej dla terenów przydrożnych.

W trakcie prac budowlanych może dojść do zanieczyszczenia gruntu (pośrednio lub bezpośrednio także do zanieczyszczenia wód), jednak prawdopodobieństwo tego zdarzenia jest niewielkie biorąc pod uwagę odpowiednie zabezpieczenie miejsca prac, odpowiednią organizację i reżim technologiczny.

Potencjalne zagrożenie w fazie eksploatacji może stanowić zanieczyszczenie gruntu przez substancje przenoszone z drogi wraz z powietrzem, a także wodami spływającymi z jej nawierzchni. Gleby zanieczyszczane są składnikami spalin samochodowych, a także pyłami powstającymi w związku z ruchem pojazdów, zużyciem nawierzchni, ścieraniem opon i innych części pojazdów. Źródłem zanieczyszczeń pochodzącym z okresu zimowego mogą być również środki chemiczne stosowne do utrzymania dróg w tym okresie. Na analizowanym terenie nie występują gleby użytkowane rolniczo, w związku z czym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na rolniczą przestrzeń produkcyjną.

Analizowana inwestycja nie przecina żadnego cieku naturalnego ani nie koliduje ze zbiornikiem wodnym. Przecina rów melioracyjny R-H – w miejscu przejścia pod drogą jest on zarurowany. Nie przewiduje się w związku z tym ingerencji w przebieg tego rowu. W przypadku wykonania dodatkowych prac na rowie wykonane zostanie naturalne umocnienie, oczyszczenie oraz odmulenie koryta rowu.

Wszelkie elementy inwestycji wykonane będą na poziomie terenu. Nie przewiduje się konieczności wykonania wykopów w związku z realizacją przedsięwzięcia, dlatego nie zachodzi konieczność obniżenia poziomu wód gruntowych. Nie przewiduje się również jakiejkolwiek ingerencji w głębsze poziomy wód podziemnych, co skutkuje tym, iż realizacja inwestycji nie spowoduje trwałej zmiany stosunków gruntowo – wodnych.

Przewiduje się odwodnienie drogi za pomocą kanalizacji deszczowej z wykorzystaniem wpustów deszczowych z osadnikami głębokości 1 m. W studniach betonowych przewidziano zastosowanie osadników o głębokości 0,5 m. W realizacji inwestycji zaproponowano wykonanie jednego wylotu do zbiornika otwartego retencyjnego infiltrująco-odparowującego, przed którym zostanie zastosowany osadnik zawiesiny mineralnej. Sam zbiornik zaprojektowano po stronie lewej w ok. km 0+560.

Analizowana inwestycja położona jest w obszarze Jednolitych Części Wód Powierzchniowych PLRW2000172668789 Kopanka oraz PLRW200017266789 Ugoszcz,  
a także w obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych PLGW200055.

Planowane przedsięwzięcie może oddziaływać na JCWP jedynie w związku   
z wprowadzaniem do środowiska wód opadowych lub roztopowych. Nie przewiduje się, aby wpłynęło to na pogorszenie wskaźników jakości wód, gdyż odprowadzane wody opadowe lub roztopowe będą spełniały normy określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska. Z uwagi na zastosowane zabezpieczenia inwestycja nie spowoduje pogorszenia stanu chemicznego i ilościowego jednolitych części wód podziemnych JCWPd.

Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców, a także nie będą miały istotnego wpływu na stan sanitarny powietrza atmosferycznego.

Zachowanie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy określone w przepisach BHP zniweluje negatywne formy narażenia zdrowia i życia ludzi (pracowników) w fazie budowy,   
a pracownicy powinni być zaopatrzeni w maski przeciwpyłowe, okulary ochronne, kombinezony ochronne przeznaczone do tego rodzaju prac.

Aby ograniczyć emisję zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy należy m.in. stosować do podbudowy w miarę możliwości gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem w miejscu budowy; masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi  
w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu; roboty nawierzchniowe prowadzić w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych; plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne).

Z planowaną inwestycją wiąże się także oddziaływanie na klimat akustyczny. Podczas wykonywania prac budowlanych na obszarach sąsiadujących z terenem budowy może lokalnie wystąpić zwiększona emisja hałasu. Wiąże się ona z pracą maszyn i sprzętu budowlanego. Najbardziej uciążliwymi pracami podczas inwestycji będą: frezowanie nawierzchni, wykonywanie stabilizacji gruntu spoiwami hydraulicznymi, wykonywanie ścianek szczelnych, wykonywanie pali wierconych oraz układanie warstw nawierzchni (a głównie zagęszczanie).

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą powstawały wibracje związane głównie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Będzie to związane z pracą maszyn służących do zagęszczania gruntu, warstw asfaltowych, czy urządzeń obrotowych. Drgania mechaniczne będą odczuwalne głównie przez pracowników obsługujących maszyny, ale mogą mieć wpływ na znajdujące się   
w najbliższym otoczeniu drogi obiekty, urządzenia i ich mieszkańców. Wykonawca w trakcie prowadzenia prac jest zobowiązany tak je zorganizować, aby uciążliwości z tym związane były w jak najmniejszym stopniu odczuwalne dla mieszkańców sąsiadujących z miejscem prowadzenia prac. Maszyny, które powodują te uciążliwości nie powinny pracować jednocześnie.

W fazie eksploatacji źródłem wibracji będą oddziaływania poruszających się po drodze pojazdów. Wielkość i zasięg wibracji związany będzie z natężeniem ruchu pojazdów.

Inwestycja tj. droga krajowa nr 62 na analizowanym odcinku przebiega wzdłuż granicy obszaru Natura 2000 Dolina Liwca PLB140002. Przedsięwzięcie położone jest w terenie zurbanizowanym obejmującym miejscowość Kamionna i nie wypłynie na możliwość realizacji działań ochronnych określonych w Planie zadań ochronnych dla obszaru Dolina Liwca PLB140002. Inwestycja zlokalizowana jest również w odległości ok. 2 km od obszaru Natura 2000 Ostoja Nadliwiecka PLH140032, a zatem nie spowoduje naruszenia integralności wskazanego obszaru.

Analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest częściowo w obrębie otuliny Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego. Funkcjonowanie otuliny związane jest z ochroną przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka, a sam zakres przedmiotowej rozbudowy jest niewielki, ze nie spowoduje nasilenia oddziaływania drogi na środowisko.

Inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na zagrożenia katastrof naturalnych – nie występują tereny aktywne sejsmicznie, nie jest to również obszar sprzyjający występowaniu huraganów i trąb powietrznych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy także do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą budowlaną na etapie budowy oraz eksploatacji. Niewielka skala przedsięwzięcia, zastosowanie nowoczesnych technologii oraz zastosowanie odpowiednich przepisów przez Wykonawcę gwarantują brak zagrożenia wystąpieniem katastrofy budowlanej, a zastosowanie wysokiej jakości materiałów zagwarantuje bezproblemową eksploatację drogi.

Ze względu na położenie analizowanego odcinka w znacznej odległości od granic państwowych wyklucza się możliwość wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Na terenie miejscowości Kamionna, w obszarze analizowanego przedsięwzięcia, obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przyjęty Uchwałą   
Nr XLI/298/2017 Rady Miejskiej w Łochowie z dnia 22.03.2017 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Łochów w zakresie wsi Kamionna, Dąbrowa, Zambrzyniec, Matały (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 30.03.2017 r. poz. 3047). Do wniosku została załączona karta informacyjna przedsięwzięcia oraz wszystkie wymagane dokumenty zgodnie z art. 74 w/w ustawy.

W dniu 21.09.2018r. Burmistrz Łochowa, obwieszczeniem znak WGKI.6220.2.2018.KN zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie dla ww. przedsięwzięcia oraz podał do publicznej wiadomości, poprzez umieszczenie na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Łochowie, we wsi Kamionna oraz na stronie BIP Urzędu Miejskiego   
w Łochowie.

Dnia 26.09.2028 r. pismami znak sprawy WGKI. 6220.2.2018.KN organ zwrócił się   
z prośbą do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim, o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla realizacji powyższego przedsięwzięcia.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim pismem z dnia 02.10.2018r. (wpłynęło dnia 05.10.2018r.) zawiadomił tut. organ, 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, ze względu na wykreślenie 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. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej wydał opinię dnia 23.10.2018r. (wpłynęła dnia 29.10.2018r.) znak sprawy LU.RZŚ.436.4.2.26.2018.KN , w której nie stwierdził 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 przejęcie spływu wód z terenu planowanej inwestycji, podczas nawalnych opadów deszczu.

Do tut. Urzędu mieszkańcy miejscowości Kamionna wnieśli protest, przeciwko przebudowie drogi DK62 przez miejscowość Kamionna, pismem z dnia 03.10.2018r. (wpłynęło 12.10.2018r.).

W proteście mieszkańcy wyrazili swój sprzeciw wobec przebudowy DK 62 przez miejscowość Kamionna, podnosząc niżej wymienione argumenty:

*Przewidywana kategoria ruchu KR6 (do określenia w trakcie wykonywania niniejszego opracowania – informacja z opisu przedmiotu zamówienia), wzmocnienie konstrukcji jezdni oraz zwiększenie jej nośności przy założeniu obciążenia do 115kN/oś wprowadzi do naszej miejscowości znaczne natężenie ruchu pojazdów ciężarowych.*

*Zaprojektowane rondo na przejściu przez Kamionne będzie miało zgubne skutki na stan naszego zdrowia: zwiększenie emisji substancji szkodliwych podczas ruszania pojazdów, zwiększenie wibracji budynków.*

*Przewidywany do przebudowy w Kamionnie odcinek drogi sąsiaduje bliskiej odległości   
z naszymi domami, a więc wszyscy mieszkańcy ul. J. Piłsudskiego odczują niekorzystny wpływ Inwestycji (już odczuwany wstrząsy i drgania budynków podczas przejazdu dużych ciężarówek).*

*DK 62 na zachód od Łochowa planowana jest jako arteria o dwu jezdniach po dwa pasy ruchu, a przedstawiony projekt na odcinek Kamionna ma uwzględniać prognozę ruchu , na co najmniej 30 letni okres analizy, począwszy od 1-go roku realizacji inwestycji. W przedmiotowym projekcie dostrzegamy perspektywę niekorzystnego dla nas rozwoju tej inwestycji w przyszłości.*

*Dlatego też twierdzimy, że:*

*Centrum Kamionny to obiekty zabytkowe: Zespół dworsko-parkowy, a przede wszystkim Kościół Rzymskokatolicki pw. Niepokalanego Poczęcia NMP i plebania, których architektem był   
J. P.Dziekoński – pierwszy dziekan Wydziału Architektury PW – należy je chronić.*

*Teren między plebanią, a wikariatem to miejsce pierwszego cmentarza parafialnego – pamięć i szacunek należą się przodkom.*

*Konstrukcja Kościoła jest uszkodzona na skutek wysadzenia wież przez Rosjan podczas   
I wojny światowej – może nastąpić zgubny efekt dla budowli.*

*Świątynia powstała wielkim wysiłkiem parafian. Nierzadko sprzedawali swoje pola, aby przyczynić się do wzniesienia budowli, która była wyrazem wyznania przez nich wiary.*

*Jest możliwość poprowadzenia drogi poza miejscowością (nieuprawne pola wokół) – ta możliwość została odrzucona.*

*Można uczynić wiele dobrego planując dalekosiężnie i nie niszczyć dorobku pokoleń.*

Na powyższe argumenty wnioskodawca ustosunkował się w następujący sposób: Projektant nie zwiększa ilości ani tonażu pojazdów poruszających się po drodze. Projekt opracowuje się   
w oparciu o prognozowane natężenie ruchu, które wystąpi niezależnie od przebudowy drogi. Zwiększenie nośności drogi do 115 KN/ oś wynika z kategorii drogi i wiąże się   
z zaprojektowaniem konstrukcji jezdni, która przeniesie większe obciążenia, jednak nie spowoduje to zwiększenia tonażu pojazdów poruszających się po drodze ( dopuszczalną masę pojazdu dopuszczonego do ruchu drogowego regulują odrębne przepisy).

Skrzyżowanie typu rondo charakteryzuje się większą płynnością jazdy oraz ma większy poziom bezpieczeństwa od zwykłych skrzyżowań. Efektem płynniejszej jazdy jest zmniejszenie emisji hałasu i spalin do powietrza. W przypadku wibracji to najważniejszym czynnikiem w tym przypadku jest wykonanie równej odpornej na koleinowanie nawierzchni – a taka zostanie wykonana w ramach planowanej inwestycji. Pojazdy poruszające się po równej nawierzchni nie powodują wibracji (drgań) mogących mieć negatywny wpływ na budynki oraz zdrowie i życie ludzi.

Jeśli chodzi o kwestię odrzucenia obwodnicy miejscowości to dokumentacja została zlecona i opracowana w ramach programu inwestycyjnego, do którego podstawowych założeń należą:

- rozbudowa istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 62 z dostosowaniem parametrów technicznych do obowiązujących warunków technicznych, wraz ze zmianą klasy z „G” na „GP”,

- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym: poszerzenie drogi oraz wzmocnienie konstrukcji jezdni, wraz z wyeliminowaniem zagrożenia spowodowanego złym stanem technicznym nawierzchni,

- zmniejszenia uciążliwości związanej z dużym natężeniem ruchu na DK 62 dla mieszkańców m. Kamionna, wynikającej z funkcjonujących aktualnie rozwiązań i stanu nawierzchni,

- zwiększenia nośności konstrukcji jezdni – podyktowane znacznym wzrostem natężenia ruchu w stosunku do aktualnych parametrów jezdni,

- dostosowanie (w tym budowa) chodników, ciągów pieszo-rowerowych/ rowerowych do aktualnych potrzeb mieszkańców, w tym wynikających ze względów bezpieczeństwa pieszych   
i rowerzystów.

Mając na uwadze powyższe dokumentacja zgodnie z założeniami programu obejmuje rozbudowę drogi krajowej nr 62 w dwóch wariantach. Oba warianty zgodnie z zamierzeniem inwestycyjnym obejmują przebieg drogi krajowej zbliżony do istniejącego. Kluczową różnicą między wariantami jest sposób podłączenia dróg gminnych i powiatowych do drogi krajowej. Wariant alternatywny jest mniej korzystny pod względem płynności ruchu oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwagi na skumulowanie całego ruchu w obrębie jednego skrzyżowania. Wariant ten wiąże się również z koniecznością wyburzeń większej ilości budynków.

Dodatkowo Państwo Elżbieta i Sławomir Kondruś złożyli pismo z dnia 10.10.2018 r. (wpłynęło dnia 12.10.2018 r.) dot. stanowiska w sprawie koncepcji rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna. W ww. piśmie Państwo Kondruś zaznaczyli m.in., iż nie wyrażają zgody na inwestycję w proponowanym w opracowaniu kształcie, jednocześnie wnosząc o rozważenie proponownych wariantów inwestycji:

* + 1. „Poprowadzenie drogi poza miejscowością Kamionna w odpowiednim oddaleniu od zespołu dworsko-parkowego. Z informacji uzyskanej w GDDKiA rozważany był wariant przeprowadzenia obwodnicy miejscowości Kamionna. Kednak z uwagi na objęcie terenu zespołu dworsko-parkowego ochroną konserwatora zabytków, wariant ten został odrzucony. W związku z powyższym, wnosimy o przeprowadzenie śladu drogi   
       z wymaganymi przepisami oddaleniu od zespołu dworsko-parkowego. Inicjatywa Społeczna Łochowa również proponuje obejście Łochowa, Lasek, Kamionny i wyjście przed Wólką Paplińską.”
    2. „Maksymalne zminimalizowanie szerokości pasów zieleni, bądź zastosowanie barier rozgraniczających, jak to ma miejsce w starym Łochowie pomiędzy chodnikiem,  
       a jezdnią i rezygnację z pasa manewrowego. Wbrew pozorom nie jest to bezpieczne  
       i praktyczne rozwiązanie. Pozwoli to zachować obszar inwestycji w obecnym pasie drogowym bez ingerowania w prywatne posiadłości.”
    3. „Przeprojektowanie skrzyżowania drogi krajowej nr 62 z drogami gminnymi  
       i powiatowymi bez budowy ogromnego ronda, co pozwoli na oszczędzenie własności prywatnej, jak też środki finansowe można przeznaczyć na budowę dłuższego odcinka ciągu pieszo-rowerowego (potrzeba zgłaszana przez mieszkających poza centrum miejscowości wzdłuż ul. J. Piłsudskiego). Zamontowanie odcinkowego pomiaru prędkości na całym oznakowanym terenie zabudowanym, co nie przeszkodzi płynności ruchu, poprawi bezpieczeństwo korzystających z drogi na terenie Kamionny oraz nie pogorszy klimatu akustycznego i jakości powietrza w pobliżu proponowanego ronda.”

Na powyższe argumenty wnioskodawca ustosunkował się w następujący sposób:

Ramy programu inwestycyjnego są istotnym kryterium, które musi być brane pod uwagę przy projektowaniu zamierzenia. Podnoszone uwagi w przekonaniu Wnioskodawcy uzasadniają konieczność wykonania nowego, innego, alternatywnego projektu budowy drogi przebiegającej poza miejscowością. Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi krajowej, dokumentacja uwzględnia rozwiązania możliwe do wykonania w ramach rozbudowy, na długości objętego opracowaniem odcinka.

Dokumentacja została zlecona i opracowana w ramach programu inwestycyjnego, do którego podstawowych założeń należą:

- rozbudowa istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 62 z dostosowaniem parametrów technicznych do obowiązujących warunków technicznych, wraz ze zmianą klasy z „G” na „GP”,

- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym: poszerzenie drogi oraz wzmocnienie konstrukcji jezdni, wraz z wyeliminowaniem zagrożenia spowodowanego złym stanem technicznym nawierzchni,

- zmniejszenia uciążliwości związanej z dużym natężeniem ruchu na DK 62 dla mieszkańców m. Kamionna, wynikającej z funkcjonujących aktualnie rozwiązań i stanu nawierzchni,

- zwiększenia nośności konstrukcji jezdni – podyktowane znacznym wzrostem natężenia ruchu w stosunku do aktualnych parametrów jezdni,

- dostosowanie (w tym budowa) chodników, ciągów pieszo-rowerowych/ rowerowych do aktualnych potrzeb mieszkańców, w tym wynikających ze względów bezpieczeństwa pieszych   
i rowerzystów.

Spełnienie powyższych założeń wymaga rozbudowy drogi krajowej w tym przebudowy niebezpiecznych skrzyżowań w centrum miejscowości zlokalizowanych na łuku poziomym, na odcinku o ograniczonej widoczności. Przyjęte rozwiązania projektowe (projektowane rondo, wyspy dzielące, azyle dla pieszych) fizycznie spowolnią i uspokoją ruch na terenie miejscowości. Skrzyżowanie typu rondo charakteryzuje się większą płynnością jazdy oraz ma większy poziom bezpieczeństwa od zwykłych skrzyżowań. Efektem płynniejszej jazdy jest zmniejszenie emisji hałasu i spalin do powietrza. Wskazana w piśmie budowa chodników i ścieżek rowerowych nie zapewni właściwego poziomu bezpieczeństwa na terenie miejscowości i nie spełnia wymagań programu inwestycyjnego.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie Opinią Sanitarną z dnia 12.10.2018 r. (wpłynęło dnia 02.11.2018 r.) znak sprawy 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 w Siedlcach pismem z dnia 15.10.2018 r. (wpłynęło dnia 17.10.2018 r.) znak sprawy 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 poinformował, 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 w Siedlcach, poprzez Opinię z dnia 06.11.2018 r. nr WOOŚ-I.4220.844.2018.MŚ.2 wyraził opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, określając tym samym zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 08.11.2018 r.(wpłynęło dnia 09.11.2018 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska poinformował, iż wydał skorygowaną opinię znak WOOŚ-I.4220.844.2018.MŚ.3. Opinia z dnia 06.11.2018 r. znak WOOŚ-I.4220.844.2018.MŚ.2 jest nieaktualna i nie należy jej brać pod uwagę, ponieważ zawierała ona oczywistą omyłkę pisarską.

W zakresie raportu RDOŚ wskazał, iż szczegółowej analizie należy poddać:

* + - 1. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne: należy wykonać obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu, dla których określono poziomy dopuszczalne oraz dla tych, dla których określono wartości odniesienia (uwzględniające wszystkie emitowane substancje oraz wszystkie źródła emisji); obliczenia należy wykonać zgodnie z metodyką Ministra Środowiska i dostosowanym do niej programem obliczeniowym; należy przedstawić czytelną interpretację graficzną wyników tych obliczeń, pozwalającą na jednoznaczne stwierdzenie poziomów zanieczyszczeń w powietrzu oraz dołączyć wykaz aktualnego stanu jakości powietrza atmosferycznego dla analizowanego terenu, dane wejściowe przyjęte do obliczeń oraz wydruki obliczeń;
      2. Ochronę przed hałasem: należy wykonać analizę emisji hałasu do środowiska zgodnie   
         z metodyką zalecaną przez Ministra Środowiska, a zatem z wykorzystaniem instrukcji zgodnej z polskimi normami i dostosowanym do nich programem obliczeniowym oraz przedstawić zagadnienia w formie graficznej, prezentującej zasięgi poszczególnych izofon w porze dnia i nocy oraz wskazującej tereny chronione akustycznie;
      3. Analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem.

Biorąc pod uwagę ww. opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska   
w Warszawie Wydział Spraw Terenowych 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 w pełnym zakresie przewidzianym w art. 66 ustawy ooś z uwzględnieniem zakresu wskazanego w opinii, znak WOOŚ-I.4220.844.2018.MŚ.3, przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych w Siedlcach.

Na podstawie art. 97 pkt. 4 ustawy k.p.a., tut. Organ poprzez postanowienie   
znak WGKI.6220.2.2018.KN z dnia 27.11.2018 r. zawiesił prowadzone postępowanie administracyjne w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna”, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę ww. raportu.

Zgodnie z art. 33 ustawy ooś o powyższym, tut. Organ powiadomił również społeczeństwo poprzez publikację obwieszczenia z dnia 03.12.2018 r. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Łochowie oraz umieszczenie na tablicy ogłoszeń Urzędu i tablicy 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 01.07.2019 r. do tutejszego Urzędu wpłynął wniosek wnioskodawcy z dnia 25.06.2019 r. o wznowienie zawieszonego postępowania wraz z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W dniu 03.07.2019 r. Burmistrz Łochowa wydał postanowienie znak WGKI.6220.2.2018.KN dot. podjęcia zawieszonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna”.

Nawiązując do art. 33 ustawy ooś, tut. Organ powiadomił społeczeństwo poprzez publikację obwieszczenia z dnia 03.07.2019 r. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Łochowie oraz tablicy ogłoszeń Urzędu i tablicy ogłoszeń sołectwa Kamionna,   
o podjęciu zawieszonego postępowania jak również o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

W dniu 03.07.2019 r. Burmistrz Łochowa zwrócił się również do organów opiniujących, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych   
w Siedlcach oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie   
o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Dodatkowym pismem z dnia 03.07.2019 r. Burmistrz Łochowa przekazał również do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska uwagi wniesione przez mieszkankę miejscowości Kamionna wraz z Zawiadomieniem Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, w którym informuje, że budynek plebanii z 1923 r.   
w miejscowości Kamionna został wpisany do rejestru zabytków.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie pismem z dnia 10.07.2019 r. (wpłynęło dnia 12.07.2019 r.) znak ZNS.4811.2.2019.1, poinformował Burmistrza Łochowa, iż analiza przedmiotowego przedsięwzięcia będzie możliwa po uzupełnieniu wskazanych w piśmie informacji tj.:

Wskazanie zabezpieczeń pozwalających na zapewnienie właściwych warunków akustycznych w budynkach chronionych dla których prognozowane są przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu. Należy doprowadzić do spełnienia norm akustycznych zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku ( Dz. U. z 2014r., poz. 112 z późn. zm.),

Przedłożenie wyników prognozy zrównoważonego poziomu dźwięku w budynkach, dla których prognozowane są przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu po wymianie stolarki okiennej i drzwiowej na rozwiązania charakteryzujące się podwyższoną izolacyjnością akustyczną,

Określenie jak zmieni się poziom dźwięku pochodzący od ruchu pojazdów poruszających się po DK62 w budynkach chronionych po wymianie stolarki okiennej i drzwiowej.

Burmistrz Łochowa pismem, znak WGKI.6220.2.2018.KN, z dnia 16.07.2019 r. wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia brakujących dokumentów zgodnie z zakresem wskazanym   
w piśmie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie znak ZNS.4811.2.2019.1 z dnia 10.07.2019 r.

Wnioskodawca pismem nr O.WA.KP-12.4143.6.2018.116.MP.K, L.dz.:447/2019 z dnia 09.08.2019 r. (wpłynęło dnia 12.08.2019 r.) przekazał uzupełnienia do ww. pisma, w ślad za tym Burmistrz Łochowa przekazał uzupełnienia do raportu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie w dniu 22.08.2019 r.

Burmistrz Łochowa pismem z dnia 19.07.2019 r. przekazał p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie uwagi wniesione przez mieszkankę miejscowości Kamionna z prośbą o ustosunkowanie się do przekazanych zastrzeżeń. Do pisma zostało załączone także Zawiadomienie Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków zawierające informację odnośnie wpisania do rejestru zabytków budynku plebanii z 1923 r.

W toku postępowania do tutejszego Urzędu wpłynęły uwagi i wnioski co do planowanej inwestycji. Burmistrz Łochowa przekazał je Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych w Siedlcach, pismem znak WGKI.6220.2.2018.KN  
z dnia 03.07.2019r. oraz Wnioskodawcy i Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Węgrowie pismami znak WGKI.6220.2.2018.KN z dnia 19.07.2019 r.

W dniu 17.07.2019 r. wpłynęły uwagi mieszkańców miejscowości Kamionna Państwa Elżbiety i Sławomira Kondruś:

*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 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.*

Odpowiedź: 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 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.

*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 w związku z realizacją inwestycji, a więc nie będzie konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych. Droga w wariancie inwestycyjnym miejscami zmienia swój bieg - centrum miejscowości, czy nie będziemy mieli zatem do czynienia z wykopami i ich konsekwencjami w zakresie oddziaływania na wody powierzchniowe  
 i podziemne?*

Odpowiedź: 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 się realizacji głębokich wykopów mających wpływ na wody powierzchniowe i podziemne.

*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? 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.*

Odpowiedź: Dla fazy eksploatacji inwestycji przeprowadzono (oraz przedstawiono w raporcieooddziaływaniu 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.

*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 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.*

Odpowiedź: 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 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.

*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. Jakie rodzaje prac ziemnych mogą być prowadzone w koronach drzew?*

Odpowiedź: 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.

*W rozdziale 12 streszczenia w języku niespecjalistycznym pt. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH wskazano, że:*

*-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).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.*

*- poszerzenie pasa drogowego i „zbliżenie" 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 również poziom hałasu. Jeśli źródło hałasu oddala się od słuchacza, zmniejsza się poziom hałasu*.

Odpowiedź: Ze względu na przewidywane uciążliwości związane z realizacją inwestycji, w tym - związane z ewentualnymi drganiami 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.

*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.*

Odpowiedź: 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).

*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 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 ciągłe 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.*

Odpowiedź: 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 sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów   
w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem.").

Pismem z dnia 16.07.2019 r. (wpłynęło dnia 19.07.2019 r.) Gminna Spółdzielnia „SCh” wyraziła swój protest dot. Rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna, adresując w piśmie swoje uwagi do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie:

*W związku z przedsięwzięciem polegającym na „Rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna” Rada Nadzorcza i Zarząd Gminnej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” w Łochowie zgłasza sprzeciw na likwidację naszego sklepu nr 4 znajdującego się na działce nr 202 ul. Piłsudskiego 27. Sklep ten został pobudowany w latach 70 ubiegłego wieku na wniosek mieszkańców m. Kamionna. Znajduje się w centralnym miejscu miejscowości, jest sklepem przynoszącym dochody i jest usytuowany w dogodnym miejscu dla mieszkańców Kamionnej jak i dla przejeżdżających klientów gdyż znajduje się przy drodze krajowej nr 62.*

*Sklep obecnie zatrudnia 2 osoby. W przedsięwzięciu jakie jest proponowane na tym miejscu powstanie rondo.*

*Gminna Spółdzielnia „SCh” w Łochowie nie posiada zastępczej działki w m. Kamionna i Urząd Miejski w Łochowie takiej działki w dogodnym miejscu w tej miejscowości też nie posiada.*

*Likwidacja Sklepu wiąże się z trudnością robienia zakupów w Kamionnej w szczególności dla osób starszych i uczniów z pobliskiej Szkoły Podstawowej. Wiąże się to też z likwidacją dwóch etatów w naszej Spółdzielni i zmniejszeniem obrotów i zysków, co w znaczny sposób wpłynie na kondycję naszego Przedsiębiorstwa.*

*Reasumując takie przedsięwzięcie jest nie do zaakceptowania.*

*Prosimy o podjęcie takiego przedsięwzięcia, aby nie wiązało się to ze zburzeniem budynku i likwidacją sklepu Gminnej Spółdzielni „SCh” w Łochowie w m. Kamionna.*

*W przypadku pozostania przy proponowanym przedsięwzięciu Gminna Spółdzielnia „SCh” w Łochowie będzie zmuszona do blokowania budowy, aby utrzymać jak najdłużej działalność sklepu.*

Odpowiedź: Dokumentacja została zlecona i opracowana w ramach programu inwestycyjnego, do którego podstawowych założeń należą:

- rozbudowa istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 62 z dostosowaniem parametrów technicznych do obowiązujących warunków technicznych, wraz ze zmianą klasy z „G” na „GP”,

- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym: poszerzenie drogi oraz wzmocnienie konstrukcji jezdni, wraz z wyeliminowaniem zagrożenia spowodowanego złym stanem technicznym nawierzchni,

- zmniejszenia uciążliwości związanej z dużym natężeniem ruchu na DK 62 dla mieszkańców m. Kamionna, wynikającej z funkcjonujących aktualnie rozwiązań i stanu nawierzchni,

- zwiększenia nośności konstrukcji jezdni – podyktowane znacznym wzrostem natężenia ruchu w stosunku do aktualnych parametrów jezdni,

- dostosowanie (w tym budowa) chodników, ciągów pieszo-rowerowych/ rowerowych do aktualnych potrzeb mieszkańców, w tym wynikających ze względów bezpieczeństwa pieszych   
i rowerzystów.

Mając na uwadze powyższe z uwagi na konieczność podniesienia parametrów drogi krajowej nr 62 do wymagań warunków technicznych niezbędne jest skorygowanie niebezpiecznych łuków poziomych i przebudowa skrzyżowania. Przyjęcie koniecznych   
i bezpiecznych rozwiązań projektowych stoi w kolizji z przedmiotową nieruchomością   
i wymaga likwidacji przedmiotowego sklepu.

Wnioskodawca tj. GDDKiA w Warszawie, w dniu 26.08.2019 r. przesłała pismo znak O.WA.KP-12.4143.6.2018.118.KW.K, L.dz.: 469/2019 z dnia 22.08.2019 r. udzielające odpowiedzi na kwestie poruszone w przekazanych wnioskach mieszkańców Kamionny.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie pismem z dnia 28.08.2019 r. (wpłynęło dnia 30.08.2019 r.) znak. ZNS.4811.2.2019.2, zwrócił się z prośbą o ustosunkowanie się do wszystkich uwag i zastrzeżeń zawartych ww. piśmie, wskazując jednocześnie, że rozpatrzenie przedmiotowego przedsięwzięcia będzie możliwe po przedłożeniu ponownej analizy konfliktów społecznych zawierającej ustosunkowanie się do uwag i zastrzeżeń wniesionych przez mieszkankę miejscowości Kamionna. Pismem z dnia 26.09.2019 r. Burmistrz Łochowa przesłał Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Węgrowie pismo wnioskodawcy z odpowiedzią na kwestie poruszone przez mieszkankę miejscowości Kamionna.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie pismem z dnia   
30.08.2019 r. (wpłynęło dnia 04.09.2019 r.) poinformowała, iż Przedsiębiorstwo Usługowe GeoTim Maja Sobocińska ul. Zamojska 15C/2, 80-180 Gdańsk zamierza przystąpić w dn. 16.09.2019 r. do realizacji robót geologicznych, zgodnie z „Projektem robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno – inżynierskich i hydrogeologicznych dla koncepcji rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna od km 269+500 do km 270+900” gm. Łochów, pow. węgrowski, woj. mazowieckie zatwierdzonym przez Marszałka Województwa Mazowieckiego decyzją nr 203/19/PE.I z dnia 21.08.2019 r. Przewidywane wykonanie robót:

- odwiercenie 69 otworów badawczych o głębokości 3,0 – 8,0 m i łącznym metrażu 277 mb   
(+ do 10% rezerwy) w tym 1 otwór z zabudową tymczasowej kolumny filtrowej Φ 110 mm,   
w którym zostanie przeprowadzone próbne pompowanie,

- wykonanie 3 sondowań statycznych CPTu o głębokości 3,0 – 8,0 m i łącznym metraży 14 mb (+ 10% rezerwy); 31 sondowań dynamicznych DPL o głębokości 3,0 – 6,0 m i łącznym metrażu 108 mb (+ 10% rezerwy) oraz 3 sondowań FVT o głębokości 4,0 – 5,0 i łącznym metrażu  
14,0 mb (+ 10% rezerwy),

- badania laboratoryjne próbek gruntu,

- badania laboratoryjne próbek wody podziemnej,

- wykonanie analizy fizykochemicznej 1 próbki wody powierzchniowej.

Przewidywany termin zakończenia prac określono na 07.10.2019 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie Opinią Sanitarną z dnia 11.10.2019 r. znak ZNS.4811.2.2019.3 (wpłynęło dnia 14.10.2019 r.) zaopiniował przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez miejscowość Kamionna od km 269+500 do km 270+900 i zgłosił 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 WOOŚ-I.4221.182.2019.AGO (wpłynęło dnia 02.08.2019r.) poinformował, że z uwagi na konieczność szczegółowej analizy dokumentacji dotyczącej przedsięwzięcia załatwienie sprawy w przedmiocie uzgodnienia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia nastąpi do dnia 6 grudnia 2019r., o czym Burmistrz Łochowa poinformował wnioskodawcę.

Pismem z dnia 16.12.2019 r. Burmistrz Łochowa poinformował Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nie przysłał uzgodnień do raportu oddziaływania na środowisko, w związku z czym załatwienie sprawy w przewidzianym terminie jest niemożliwe oraz ustala się nowy termin załatwienia sprawy do dnia 06.03.2020 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wezwaniem z dnia 18.12.2019r. znak WOOŚ-I.4221.182.2019.AGO.2 wezwał wnioskodawcę do uzupełniania raportu o odziaływaniu na środowisko i jednocześnie przesłał pismo znak WOOŚ-I.4221.182.2019.AGO.3 informujące, iż z uwagi na konieczność uzupełnienia raportu   
o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia załatwienie sprawy w przedmiocie uzgodnienia warunków 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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie ww. pismem wskazał na uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko w następującym zakresie:

* 1. ochrony przed hałasem:
  2. należy przedłożyć wydruki potwierdzające wprowadzenie właściwych danych do programu obliczeniowego (w wersji elektronicznej lub papierowej);
  3. należy jednoznacznie określić kilometraż drogi, na którym planuje się zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości;
  4. na str. 145 raportu ooś wskazano, że „Nie stwierdzono zasadności zalecania analizy porealizacyjnej” i że „ Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania (…) związana jest z brakiem dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych  
     i organizacyjnych zapewniających dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska”; zaznaczyć należy, że zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019r., poz.1396 z późn. zm) „Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postepowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie lub przebudowie drogi, linii kolejowej, lotniska użytku publicznego lub obiektów sieci gazowej, obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej”, w związku   
     z powyższym, należy skorygować ww. zapis zawarty w raporcie ooś dotyczący konieczności wykonania analizy porealizacyjnej dla przedmiotowej inwestycji; dodatkowo, należy również przedstawić w formie tabelarycznej numery wszystkich punktów recepcyjnych (podając także kilometraż oraz stronę usytuowania względem przedmiotowego odcinka drogi), dla których przewiduje się przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (pomimo zastosowania tzw. cichej nawierzchni) w celu zlokalizowania tam punktów pomiarowych do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej i stwierdzenia ewentualnej konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania;
  5. ponadto:
  6. należy jednoznacznie wskazać kilometraż przedmiotowego odcinka drogi, który zostanie przebudowany – informacje w raporcie ooś są rozbieżne; po uwzględnieniu powyższego,  
     w razie konieczności należy skorygować przedłożone dokumenty w ww. zakresie;
  7. należy jednoznacznie wskazać rodzaj nawierzchni z jakiej wykonany będzie przedmiotowy odcinek drogi;
  8. należy przedstawić racjonalny (możliwy do realizacji w danej lokalizacji i zgodny  
     z obowiązującymi przepisami prawa) wariant alternatywny planowanej inwestycji oraz określić jego przewidywane oddziaływanie na środowisko, w zakresie emisji substancji do powietrza, emisji hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i ochrony wód, gospodarki odpadami; ponadto należy porównać oddziaływania analizowanych wariantów oraz biorąc pod uwagę proponowany wariant alternatywny, przedstawić racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska; zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt. 5, 6 i 6a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz. U. z 2018r., poz 2081, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”). Inwestor ma obowiązek przedstawienia opisu analizowanych wariantów przedsięwzięcia, w tym racjonalnego wariantu alternatywnego, racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z określeniem ich przewidywanego oddziaływania na środowisko i uzasadnieniem ich wyboru, jak również przedstawienia porównania oddziaływań analizowanych wariantów, ustawa ooś nie przewiduje odstępstw w ww. zakresie; zaznacza się że racjonalny wariant alternatywny powinien dotyczyć innych rozwiązań wnioskowanej inwestycji   
     z zachowaniem celu i funkcji planowanego zamierzenia; analiza wariantowa może mieć różny charakter i dotyczyć np. zagospodarowania terenu, zastosowanej technologii, rozwiązań technicznych, harmonogramu, czy organizacji prac; ponadto zaznacza się, że niepodejmowanie inwestycji nie może być traktowane jako wariant inwestycji;
  9. należy odnieść się do uwag i wniosków społeczeństwa, które zostały przekazane do Burmistrza Łochowa w toku prowadzonego postępowania dotyczącego wydania decyzji   
     o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a także należy zaproponować środki mające na celu minimalizację zaistniałych konfliktów społecznych.

Wnioskodawca pismem z dnia 07.01.2020 r. znak O.WA.KP-12.4143.6.2018.135.KW.K, L.dz.: 9/2020 (wpłynęło dnia 09.01.2020 r.) powiadomił tutejszy Urząd, iż uzupełnienie raportu złoży do 17.01.2020 r., po czym wnioskodawca pismem z dnia 16.01.2020 r. (wpłynęło dnia 20.01.2020 r.) znak O.WA.KP-12.4143.6.2018.138.KW.K, L.dz.: 37/2020 złożył w tutejszym Urzędzie aneks 2 do raportu o odziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna”.

Burmistrz Łochowa w dniu 21.01.2020 r. pismem znak WGKI.6220.2.2018.KN przesłał uzupełnienia do raportu ww. przedsięwzięcia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, w dniu 20.02.2020 r. znak WOOŚ-I.4221.182.2019.AGO.4 (wpłynęło 24.02.2020 r.) przesłał Postanowienie uzgadniające realizację przedsięwzięcia oraz określił warunki jego realizacji w następujący sposób:

* + 1. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. inwestycję należy objąć nadzorem przyrodniczym;
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;
3. nadzór przyrodniczy powinien w szczególności:
4. 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);
5. opracować procedurę postępowania w przypadku niekontrolowanego wycieku płynów eksploatacyjnych ze szczególnym uwzględnieniem dostępności środków zapobiegających rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń;
6. 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-naprowadząjących;

1. 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;
2. przed odhumusowaniem dokonać kontroli terenu pod kątem występowania roślin gatunków inwazyjnych lub ich fragmentów, a następnie weryfikacji przydatności zdeponowanych mas ziemnych do dalszego wykorzystania pod kątem obecności materiału roślinnego gatunków inwazyjnych;
3. 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.);
4. 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;
5. 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;
6. drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, przemarznięciem   
   i przesuszeniem, zgodnie ze sztuką ogrodniczą;
7. zakazuje się magazynowania materiałów budowlanych w zasięgu koron drzew przewidzianych do adaptacji;
8. zaplecze budowy (park maszyn, miejsce składowania materiałów budowlanych) należy zlokalizować optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie, na podłożu uszczelnionym materiałami izolacyjnymi, tj. zabezpieczonym przed niekontrolowanym wyciekiem smarów i substancji ropopochodnych;
9. 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 prowadzenia prac lub dokonać ich przeniesienia, ewentualnie wprowadzić odpowiednie zabezpieczenia (np. ogrodzenia, pochylnie przeciwdziałające uwięzieniu);
10. 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 wygrodzenia 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, wygrodzenie 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;
11. po zakończeniu prac budowalnych należy obszar inwestycji uprzątnąć oraz dokonać odbudowy powierzchni biologicznie czynnych poprzez obsianie terenu mieszanką traw   
    i wykonanie nasadzeń towarzyszących (drzewa i krzewy) z wykorzystaniem gatunków rodzimych, odpornych na warunki występujące w sąsiedztwie dróg;
12. 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;
13. 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;
14. 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;
15. prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający możliwość wtórnego pylenia, tj. teren inwestycji utrzymywać w należytym 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;
16. powstające 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;
17. 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;
18. 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;
19. prace budowlane prowadzić bez konieczności odwodnienia dna wykopów;
20. 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;
21. 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;
22. 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;
23. 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;
24. wody opadowe i roztopowe z nawierzchni pozostałych dróg objętych inwestycją odprowadzać powierzchniowo do rowów przydrożnych w sposób nie powodujący podtopień na terenach sąsiednich;
25. zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe   
    z powierzchni drogowej;
26. na etapie eksploatacji inwestycji utrzymywać czystość nawierzchni drogi i jej otoczenia;
27. 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;
28. czyścić nawierzchnię wykonanej drogi co najmniej dwukrotnie w ciągu roku w celu utrzymania jej parametrów akustycznych.
    1. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:
       1. zaprojektować i wykonać trzy tunele wbudowane w jezdnię około km 0+450, 0+500 i 0+550 jako przejścia dla płazów;
       2. zaprojektować i wykonać ogrodzenie ochronno-naprowadząjące 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. stoprynny, które zapewnią funkcjonalną ciągłość ogrodzenia; na zakończeniach ogrodzeń, jeśli pozwalają na to warunki terenowe, wykonać dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zawrotki;
       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;
       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;
       5. wykonać nawierzchnię przedmiotowego odcinka jezdni typu SMA 08 charakteryzującą się zdolnością do redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2 dB;
       6. zaprojektować zbiornik retencyjny w celu zmagazynowania wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi po stronie lewej, w km ok. 0+560;
       7. zaprojektować przed zbiornikiem retencyjnym osadnik zawiesiny mineralnej;
       8. zaprojektować sieć kanalizacji deszczowej z wpustami deszczowymi z osadnikami   
          o głębokości ok. 1,0 m;
       9. zaprojektować studnię betonową z osadnikami o głębokości ok. 0,5 m.
    2. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postepowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 ustawy ooś.
29. 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 drogi objętej wnioskiem | 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.

O wydanym postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, tut. Organ powiadomił społeczeństwo poprzez publikację obwieszczenia z dnia 04.03.2020 r. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Łochowie oraz tablicy ogłoszeń Urzędu i tablicy sołectwa Kamionna jednocześnie zawiadamiając o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy.

Po przeanalizowaniu stanowisk organów opiniujących i informacji zawartych raporcie oddziaływania na środowisko, kierując się skalą przedsięwzięcia, powiązaniami z innymi przedsięwzięciami, usytuowaniem przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska oraz rodzajem i skalą możliwego oddziaływania, Burmistrz Łochowa dnia 15.04.2020 r. znak WGKI.6220.2.2018.KN, wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna” określając środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia.

W dniu 20.04.2020 r. Burmistrz Łochowa obwieszczeniem znak WGKI.6220.2.2018.KN zawiadomił o wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

Pismem z dnia 13.05.2020 r. znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN, Burmistrz Łochowa przesłał do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Siedlcach odwołanie od decyzji  
 o środowiskowych uwarunkowaniach znak WGKI.6220.2.2018.KN z dnia 20.04.2020 r. dla inwestycji pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna” wydanej na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie.

Samorządowe Kolegium Odwoławcze pismem z dnia 25.05.2020 r. znak SKO.4000-813/2020 (wpłynęło dnia 26.05.2020 r.) zwróciło się do tut. organu o uzupełnienie akt sprawy – w terminie 7 dni- poprzez przesłanie:

1. Informacji o miejscach i terminach dokonania obwieszczeń: z dnia 21.09.2018 r.  
   o wszczęciu postępowania; z dnia 04.03.2020 r.; z dnia 20.04.2020r. o wydaniu decyzji;  
   Załączników do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej (wymienionych w treści wniosku z dnia18.09.2018 r.) w postaci: karty informacyjnej przedsięwzięcia (wykaz   
   z CD); wykazu działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów; mapy z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (CD);
2. Imiennego, jednolitego wykazu stron przedmiotowego postępowania, zawiadamianych w drodze obwieszczenia oraz wypisów z ewidencji gruntów dla nieruchomości, do których posiadają tytuł prawny osoby (podmioty) uznane przez organ pierwszej instancji za strony postepowania zawiadamiane w drodze obwieszczenia;
3. Wypisów z ewidencji gruntów dla nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej;
4. Informacji, czy w toku postępowania organ I instancji dokonał obwieszczenia w trybie art. 33 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 – jeżeli obwieszczenia dokonano, Kolegium zwraca się   
   o jego przesłanie z jednoczesnym wskazaniem miejsca oraz daty jego wywieszenia.

Pismem z dnia 01.06.2020 r. znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN Burmistrz Łochowa uzupełnił akta sprawy o wskazane w ww. piśmie informacje oraz brakujące dokumenty. W dniu 15.06.2020 r. Burmistrz Łochowa, pismem znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN, przesłał do Samorządowego Kolegium odwoławczego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna” do sprawy SKO.4000-813/2020.

Samorządowe Kolegium Odwoławcze pismem z dnia 19.06.2020 r. nr SKO.4000-813/2020 (wpłynęło dnia 22.06.2020 r.) zawiadomiło tut. organ o wskazaniu nowego terminu załatwienia sprawy i okolicznościach przedłużenia terminu do rozpatrzenia przedmiotowej sprawy do dnia 19.07.2020 r.

Samorządowe Kolegium Odwoławcze po rozpoznaniu odwołań od decyzji Burmistrza Łochowa z dnia 15.04.2020 r., znak WGKI.6220.2.2018.KN, którą ustalił środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna i jednocześnie określił warunki jego realizacji, wydało decyzję SKO.4000-813/2020 dnia 23.07.2020 r. (wpłynęło dnia 27.07.2020r.) orzekając: „uchylić zaskarżoną decyzję w całości i przekazać sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji”.

Obwieszczeniem z dnia 31.07.2020 r. Burmistrz Łochowa zawiadomił o uchyleniu przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze zaskarżonej decyzji w całości oraz poinformował, iż tut. organ przystąpił do ponownego rozpoznania sprawy.

W dniu 18.08.2020 r. Burmistrz Łochowa Obwieszczeniem znak sprawy WGKI.6220.2.2018.KN, zawiadomił o rozpoczęciu procedury udziału społeczeństwa w sprawie podania do publicznej wiadomości raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m, Kamionna” złożonego przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie.

Do tut. Urzędu w dniu 02.09.2020 r. wpłynął wniosek Pani Elżbiety Kondruś   
o udostępnienie informacji publicznej dot. przedsięwzięcia pn. „ Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna”. W dniu 03.09.2020 r. Wnioski o udostępnienie informacji publicznej w przedmiotowej sprawie złożyli również: Pan Jerzy Posiewka, Pani Dorota Sejbuk i Pani Anna Postek.

W dniu 02.09.2020 r. (wpłynęło dnia 04.09.2020 r.) wniosek o uznanie za stronę postępowania w przedmiotowej sprawie złożył Pan Dariusz Nowak.

W dniu 07.09.2020 r. o udostępnienie informacji publicznej w ww. sprawie zwróciła się Pani Katarzyna Niewola, zaś w dniu 08.09.2020 r. Pani Katarzyna Jóźwik. W dniu 17.09.2020 r. wpłynął jeszcze wniosek o udostępnienie informacji publicznej w przedmiotowej sprawie Państwa Sławomira i Barbary Mrozek, zaś w dniu 21.09.2020 r. wniosek Pani Elżbiety Kondruś.

Pismem z dnia 28.09.2020 r. Burmistrz Łochowa poinformował Pana Dariusz Nowaka, iż tut. organ nie może go uznać za stronę postępowania, ponieważ nie spełnia warunków do uznania za stronę postępowania.

W dniu 30.09.2020 r. do tut. Organu wpłynęły uwagi i wnioski od Pani Elżbiety Kondruś i mieszkańców wg. listy podpisów tj.: Państwo Maria i Józef Gawrych, Państwo Anna i Marek Postek, Pan Jerzy Kowalczyk, Pani Genowefa Kowalczyk, Pan Jerzy Posiewka, Pani Urszula Posiewka, Pan Adam Kowalczyk, pani Dorota Sejbuk, Pani Zofia Nowak, Pani Irena Żelazowska, Pan Wojciech Cieśliński, Państwo Elżbieta i Jarosław Dudek, Pan Bogusław Fedorczyk, Pani Krystyna Fedorczyk, Państwo Jan i Jadwiga Mrozek, Państwo Sławomir  
i Barbara Mrozek, Państwo Elżbieta i Sławomir Kondruś oraz Państwo Jan i Wiesława Tężyńscy, Pan Mariusz Dudziński:

*Raport oddziaływania na środowisko, który został udostępniony na nośniku elektronicznym w postaci płyty CD w dniu 18.09.2020 r. na wniosek p. Elżbiety Kondruś to ten sam raport, który został przedłożony w ramach procedury, dla której została wydana 15.04.2020 r. przez Burmistrza Łochowa decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna (WGKI.6220.2.2018.KN). Wskazuje na to chociażby data raportu tj. 06.2019. Jeśli zmian   
w projekcie jednak dokonano prosimy o wskazanie, które konkretne części raportu one obejmują.*

*Zważywszy na fakt, iż ww. decyzja WGKI.6220.2.2018.KN z dnia 15.04.2020 została uchylona w całości przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Siedlcach decyzja z dnia 23.07.2020r. (sygn.. SKO.4000-813/2020) i przekazana do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji, wnosimy o wykazanie, w jaki sposób ww. decyzja SKO wpłynęła na rozpoczętą obecnie nową procedurę, o której mowa w Obwieszczeniu z dn. 18.08.2020 r. Jakich zmian dokonano?*

Odpowiedź: Raport OOŚ został opracowany w 2018 r. i wszelkie założenia do wykonanych analiz i obliczeń są aktualne na dzień sporządzenie raportu. Przekazanie dokumentacji do ponownej weryfikacji dotyczy ponownej analizy wniosku i załączników złożonych w 2018 r.

*Analizę oddziaływania planowanej drogi dokonano dla dwóch horyzontów czasowych: 2020 (rok planowanego oddania inwestycji do użytku) i dla 2025. Skąd wynika przyjęcia takiego horyzontu czasowego? Procedura dla ww. przedsięwzięcia uruchamiana jest na nowo. Rok 2020 ma się już ku końcowi. Nie ma realnych możliwości, aby przedsięwzięcie zostało oddane do użytku jeszcze w tym roku, dlatego obrany w analizie horyzont czasowy 2020 jest bezzasadny.*

Odpowiedź: Raport OOŚ został opracowany w 2018 r. w związku z powyższym założone horyzonty czasowe były aktualne na dzień sporządzenie raportu.

*W pkt. 9.3. ww. raportu przedstawiono wartości dyspozycyjne przyjęte dla planowanej drogi na analizowanym odcinku w oparciu o tło zanieczyszczeń określone przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (załącznik nr 1 opracowania). Dane te dotyczą roku 2017. Jakość powietrza atmosferycznego z roku na rok się pogarsza, czego dowodzą wszystkie statystyki. Wnioskujemy o ponowne wykonanie obliczeń z przyjęciem danych za rok 2019 lub jeśli będą takie dostępne za rok 2020, w celu wykazania stanu aktualnego.*

Odpowiedź: Raport został opracowany w 2018 r. na podstawie danych udostępnionych przez GIOŚ, które były aktualne na dzień opracowania raportu. Wyniki analiz nie wykazały możliwości wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu.

*W Aneksie nr 2 do raportu wskazano, że „W toku prowadzonego postępowania wpłynęły uwagi i zapytania dotyczące m. in. Zapisów dotyczących wariantu alternatywnego, oddziaływania inwestycji na poszczególne elementy środowiska (na wody powierzchniowe  
i podziemne, klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz na zdrowie i warunki życia ludzi) obliczeń hałasu, ograniczenia oddziaływania hałasu poprzez wymianę stolarki okiennej  
i drzwiowej, zmiany parametrów ronda zajętości działek prywatnych oraz odległości od budynków. Wykonawca raportu odniósł się do przekazanych uwag i zapytań”*

*Do tej pory nie uzyskaliśmy szczegółowego wyjaśnienia wnoszonych przez nas uwag, wniosków, protestów. W ramach aneksu 2 do raportu wskazano tylko nieliczne. Dodatkowo nie zostały one szczegółowo przeanalizowane i uargumentowane.*

Odpowiedź: Wykonawca raportu odniósł się do wszystkich uwag przekazanych przez organ prowadzący sprawę.

*„Należy zwrócić uwagę, ze zgłaszane w toku prac projektowych protesty mieszkańców dotyczą przede wszystkim braku zgody na rozbudowę DK62 na odcinku p.p.m. Kamionna   
w przedstawionych wariantach, m. in. Ze względu na ingerencję w działki prywatne. Z uwagi na wąski pas ruchu (2x3,3 m), niezgodne z warunkami technicznymi łuki poziome oraz niebezpieczne skrzyżowanie w centrum m. Kamionna nie ma możliwości zaprojektowania drogi o klasie GP (głównej ruchu przyspieszonego) w istniejących liniach rozgraniczających.”*

*Nie jest to zgodne z prawdą. Niejednokrotnie wnosiliśmy o wypracowanie koncepcji wspólnego wariantu rozbudowy drogi, bo widzimy konieczność zadbania o bezpieczeństwo. Niemniej jednak proponowana koncepcja nie tylko godzi w nasz materialny interes, ale także zagraża naszemu zdrowiu (hałas, drgania, zanieczyszczenia), i stanowi poważne zagrożenie dla zabytków, które są obecne w centrum naszej miejscowości, w której przewiduje się największe zmiany urbanizacyjne.*

Odpowiedź: Przyjęte rozwiązania projektowe nie zwiększają emisji hałasu, spalin. Przekroczenia w powyższym zakresie wystąpią niezależnie od realizacji inwestycji i wynikają z natężenia ruchu na drodze krajowej nr 62 oraz ze stanu nawierzchni. W ramach inwestycji przewiduje się podjęcie działań tj.: wymiana stolarki okiennej, zastosowanie cichej nawierzchni, wprowadzenie elementów poprawiających płynność oraz spowolnienie ruchu na terenie miejscowości. Powyższe rozwiązania zminimalizują oddziaływanie na jakość życia mieszkańców.

Rozwiązania projektowe po wpisaniu budynku plebanii do rejestru zabytków oraz wydaniu negatywnej opinii konserwatora zostały skorygowane. Obecne rozwiązania nie naruszają istniejącej granicy pasa drogowego w rejonie obszaru objętego ochroną. Zarządca drogi ma obowiązek zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa na drodze oraz utrzymać jej właściwy stan techniczny.

*„Jednocześnie wskazać należy, że w dniu 21.09.2019 r. Zebranie Wiejskie Sołectwa Kamionna podjęło uchwałę nr 3/2019 o poparciu dla projektowanej Koncepcji.” Zaznaczamy, że uchwała została podjęta niezgodnie z porządkiem spotkania. W planie zebrania wiejskiego Sołectwa Kamionna nie została uwzględniona sprawa rozbudowy DK62. Pojawiła się przy okazji spraw bieżących, przy wykorzystaniu sytuacji, że na spotkaniu nie była obecna większość mieszkańców bezpośrednio sąsiadujących z ww. inwestycją, na których ta będzie oddziaływać w największym stopniu.*

Odpowiedź: Wykonawca raportu nie ma wpływu na tryb i sposób podjęcia uchwały. Jednak należy stwierdzić, że niezależnie od występujących protestów społecznych część mieszkańców opowiada się za realizacją inwestycji w przedstawionej formie.

*W Aneksie nr 2 do raportu przedstawiono wariant alternatywny. W stosunku do wariantu inwestycyjnego różni się on tym, że projektuje się rondo pieciowoltowe o średnicy zewnętrznej 45 m, do którego włączono ul. Księdza Woźniaka (w wariancie preferowanym włączenie ulicy Woźniaka w nowy układ drogowy projektowane jest poprzez drogę gminną Kamionna-Dąbrowa). Nie zostały wyliczone poszczególne emisje oraz nie dokonano szczegółowej analizy w zakresie oddziaływania na środowisko inwestycji w kształcie proponowanym w wariancie alternatywnym. Wybór wariantu inwestycyjnego został dokonany o własne preferencje a nie szczegółową analizę chociażby wyników badań. W związku z powyższym oczekujemy przedstawienia kolejnego wariantu alternatywnego, gdyż dotychczas przedstawiane nie są wariantami najkorzystniejszymi dla środowiska, a jedynie dbałością o interes Inwestora w dalszej perspektywie. We wszystkich opracowaniach podkreśla się, że będzie wzrastało natężenie ruchu, a więc należy opracować taki wariant, który wyprowadzi ruch z terenu zabudowanego.*

Odpowiedź: Dokumentacja została zlecona i opracowana w ramach programu inwestycyjnego, do którego podstawowych założeń należą:

- rozbudowa istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 62 z dostosowaniem parametrów technicznych do obowiązujących warunków technicznych, wraz ze zmianą klasy z „G” na „GP”,

- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym: poszerzenie drogi oraz wzmocnienie konstrukcji jezdni, wraz z wyeliminowaniem zagrożenia spowodowanego złym stanem technicznym nawierzchni,

- zmniejszenia uciążliwości związanej z dużym natężeniem ruchu na DK 62 dla mieszkańców m. Kamionna, wynikającej z funkcjonujących aktualnie rozwiązań i stanu nawierzchni,

- zwiększenia nośności konstrukcji jezdni – podyktowane znacznym wzrostem natężenia ruchu w stosunku do aktualnych parametrów jezdni,

- dostosowanie (w tym budowa) chodników, ciągów pieszo-rowerowych/ rowerowych do aktualnych potrzeb mieszkańców, w tym wynikających ze względów bezpieczeństwa pieszych   
i rowerzystów.

Mając na uwadze powyższe dokumentacja zgodnie z założeniami programu obejmuje rozbudowę drogi krajowej nr 62 w dwóch wariantach. Oba warianty zgodnie z zamierzeniem inwestycyjnym obejmują przebieg drogi krajowej zbliżony do istniejącego. Kluczową różnicą między wariantami jest sposób podłączenia dróg gminnych i powiatowych do drogi krajowej. Wariant alternatywny jest mniej korzystny pod względem płynności ruchu oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwagi na skumulowanie całego ruchu w obrębie jednego skrzyżowania. Wariant ten wiąże się również z koniecznością wyburzeń większej ilości budynków.

*Pytamy: jaką celowość ma przedsięwzięcie na tak krótkim odcinku tj. około 1,4 km przy założeniu, że w miejscowościach na terenie gminy Łochów i powiatu węgrowskiego, położonych wzdłuż dk62 dokonano odseparowania ruchu samochodowego od ruchu pieszego. Wykonane zostały chodniki z poszanowaniem istniejącego pasa drogowego. Z raportu wynika, że ruch pojazdów będzie systematycznie wzrastał, a podejmowane przez inwestora działania mają na celu m.in. zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków. Czy w tej sytuacji o wiele korzystniejszym i zdecydowanie mniej kosztochłonnym, a wręcz przynoszącym dochody do budżetu państwowego nie byłoby rozwiązanie polegające na wybudowaniu chodników i zamontowanie odcinkowego pomiaru prędkości lub też fotoradarów w miejscowości?*

Odpowiedź: Dokumentacja została zlecona i opracowana w ramach programu inwestycyjnego, do którego podstawowych założeń należą:

- rozbudowa istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 62 z dostosowaniem parametrów technicznych do obowiązujących warunków technicznych, wraz ze zmianą klasy z „G” na „GP”,

- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym: poszerzenie drogi oraz wzmocnienie konstrukcji jezdni, wraz z wyeliminowaniem zagrożenia spowodowanego złym stanem technicznym nawierzchni,

- zmniejszenia uciążliwości związanej z dużym natężeniem ruchu na DK 62 dla mieszkańców m. Kamionna, wynikającej z funkcjonujących aktualnie rozwiązań i stanu nawierzchni,

- zwiększenia nośności konstrukcji jezdni – podyktowane znacznym wzrostem natężenia ruchu w stosunku do aktualnych parametrów jezdni,

- dostosowanie (w tym budowa) chodników, ciągów pieszo-rowerowych/ rowerowych do aktualnych potrzeb mieszkańców, w tym wynikających ze względów bezpieczeństwa pieszych   
i rowerzystów.

Spełnienie powyższych założeń wymaga rozbudowy drogi krajowej w tym przebudowy niebezpiecznych skrzyżowań w centrum miejscowości zlokalizowanych na łuku poziomym, na odcinku o ograniczonej widoczności. Przyjęte rozwiązania projektowe (projektowane rondo, wyspy dzielące, azyle dla pieszych) fizycznie spowolnią i uspokoją ruch na terenie miejscowości. Wskazana w piśmie budowa chodników i ścieżek rowerowych nie zapewni właściwego poziomu bezpieczeństwa na terenie miejscowości i nie spełnia wymagań programu inwestycyjnego.

*W aneksie nr 1 do raportu oddziaływania na środowisko w pkt nr 3 – Aktualizacja danych o zabytkach podano informację, że plebania murowana, położona po lewej stronie inwestycji   
w km 0+710 jest od granic inwestycji oddalona o 15 m i z inwestycją nie koliduje, nie będzie również zagrożona w czasie prowadzenia prac budowlanych (tym bardziej, że pozostanie od drogi odgrodzona istniejącym ogrodzeniem).*

Odpowiedź: Przed złożeniem wniosku o wydanie DUŚ Wykonawca dokumentacji zwrócił się do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i otrzymał pozytywną opinię rozwiązań projektowych nr DS.5152.269.2018.AD z dnia 01.08.2018r. Negatywne stanowisko Konserwatora wpłynęło po opracowaniu raportu OOŚ w trakcie trwania procedury środowiskowej i wynikało z wydania decyzji o wpisaniu do ewidencji zabytków budynku plebanii w dniu 16.04.2019r. (tj. w trakcie trwającej procedury administracyjnej). Rozwiązania projektowe po wpisaniu budynku plebanii do rejestru zabytków oraz wydaniu negatywnej opinii konserwatora zostały skorygowane. Obecne rozwiązania nie naruszają istniejącej granicy pasa drogowego w rejonie obszaru objętego ochroną. Jednocześnie informujemy, że Zarządca drogi ma obowiązek zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa na drodze oraz utrzymać jej właściwy stan techniczny   
Spełnieniem tego warunku jest m.in. konieczność rozbudowy drogi i dostosowanie jej parametrów do wymagań warunków technicznych.

*Wykonana analiza w aneksie nr 1 jest niezwykle zwięzła i po raz kolejny nie przedstawia stanu rzeczywistego. W aneksie 1 wskazuje się, że zabytkowa plebania oddalona jest o 15 m od granic inwestycji. Tymczasem zapisy raportu – tabela 48, zamieszczone na 74 stronie, wskazuje, ze odległość plebanii ( adres: Józefa Piłsudskiego 25) od granicy pasa drogowego wynosi 5 m. w sposób szczególny zaznaczyć należy, że to jedna z mniejszych odległości od pasa drogowego drgań mających znaczący wpływ na stan naszych domów, a co będzie skutkować na zdrowie   
w wielu aspektach.*

Odpowiedź: W przypadku obiektów zabytkowych (kościół, plebania) jeżeli będzie to konieczne Wykonawca robót przed rozpoczęciem prac wykona dokumentację techniczną stanu tych budynków a w przypadku pojawienia się skarg lub informacji o możliwych szkodach możliwa będzie ocena czy za ich powstanie odpowiada realizacja inwestycji – jeżeli będzie to wymagane zostaną wprowadzone odpowiednie działania w zakresie realizacji (charakteru) robót lub też działania minimalizujące np. przegrody antywibracyjne w gruncie.

*Wnosimy o wyjaśnienie, dlaczego zgodnie z aneksem nr 1 do raportu, wymianę stolarki okiennej i drzwiowej na fasadach narażonych na hałas pochodzący od ruchu pojazdów poruszających się po DK62 proponuje się jedynie w 7 obiektach i nie obejmuje ona obiektów, dla których odległość od drogi jest znacznie niższa, niż tych, które wskazuje Tabela 9, np. budynek plebanii – Piłsudskiego 25, czy budynek Piłsudskiego 34. Dla budynku przy ul. Piłsudskiego 38, dla którego odległość od granicy pasa drogowego jest identyczna jak dla Plebanii określona jest jako obiekt podlegający wymianie stolarki. W chwili obecnej, odległość budynku Plebanii od drogi wynosi ok. 13 m.*

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami zawartymi w raporcie oraz w aneksach do raportu w kilku przypadkach prognozowano możliwość wystąpienia niewielkich przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu wewnątrz pomieszczeń. W związku z powyższym dla tych budynków zlecono wymianę stolarki okiennej i drzwiowej na elewacjach od strony drogi krajowej nr 62. Nie jest wymagana wymiana stolarki okiennej i drzwiowej we wszystkich budynkach zlokalizowanych wzdłuż analizowanego odcinka drogi krajowej. Odnośnie budynku plebanii to analiza akustyczna nie wykazała możliwości wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu wewnątrz tego budynku, a więc nie został on objęty zakresem wymiany stolarki okiennej i drzwiowej.

*29 lipca 2020 r. odbyła się Rada Techniczno-Uzgodnieniowa dot. przebudowy DK62   
w Kamionnie. Zgodnie z jej ustaleniami:*

*- inwestor przedstawił nowy wariant omijający sklep i dom,*

*- Burmistrz Łochowa przekazał podczas wideokonferencji wszystkie dotychczasowe uwagi mieszkańców.*

*Wnosimy o wyjaśnienie, jak te wszystkie i inne ustalenia, które zostały podjęte podczas ww. spotkania wpłynęły na zawartość merytoryczną dokumentacji, w której nie odnotowujemy żadnych zmian.*

*Zauważamy, że Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków pismem z dnia 08.07.2019 r. (sygn. DS.5152.269.2.2018.ZSA) ze względu na zakres i inwazyjność prac budowlanych związanych z modernizacją drogi mających na celu m.in. podniesienie jej stanu technicznego, poszerzenie pasa drogowego i wydzielenie ścieżki rowerowej oraz przewidziany wzrost natężenia ruchu kołowego, emisji spalin, zwiększenia drgań powodujących naruszenie struktury obiektów, czy redukcję terenów zieleni, w obawie o zachowanie zabytków oraz z uwagi na liczne protesty okolicznych użytkowników budynków zlokalizowanych przy drodze krajowej nr 62, zaopiniował negatywnie koncepcję projektową rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez   
m. Kamionna od km 269+500 do 270+900.*

Odpowiedź: W ramach Rady techniczno uzgodnieniowej przedstawiono ostateczne rozwiązania projektowe uwzględnione w koncepcji. Obejmują one zejście z terenu plebani. Przedstawiony wariant rozwiązania uwzględniający ominięcie sklepu i zabudowy mieszkalnej został opracowany wyłącznie poglądowo. Jednocześnie wyjaśniamy, że informacja o unieważnieniu decyzji wpłynęła po opracowaniu materiałów przekazanych w ramach rady.

*Analiza nie odnosi się także do stanu obiektów zabytkowych, do którego może doprowadzić nie tylko sama rozbudowa i prace budowlane, ale także w dalszej perspektywie użytkowanie rozbudowanej drogi i ewentualne modernizacje, które na pewno będą miały miejsce w przyszłości.*

Odpowiedź: W przypadku obiektów zabytkowych (kościół, plebania) jeżeli będzie to konieczne Wykonawca robót przed rozpoczęciem prac wykona dokumentację techniczną stanu tych budynków a w przypadku pojawienia się skarg lub informacji o możliwych szkodach możliwa będzie ocena czy za ich powstanie odpowiada realizacja inwestycji – jeżeli będzie to wymagane zostaną wprowadzone odpowiednie działania w zakresie realizacji (charakteru) robót lub też działania minimalizujące np. przegrody antywibracyjne w gruncie.

*Wielokrotnie, zarówno w pismach adresowanych do Burmistrza Łochowa, jak tez innych instytucji zwracaliśmy uwagę, że przedstawiona przez inwestora dokumentacja została opracowana nierzetelnie. Nigdzie, w żadnym miejscu, zarówno biorąc pod uwagę Raport, jak  
i Aneksy nr 1 i nr 2 nie wzięto pod uwagę domu usytuowanego przy ul. Szkolnej 4. Jest to niebywałe, że budynek usytuowany bardzo blisko planowanego ronda nie został uwzględniony  
w żadnych analizach, a przecież jego mieszkańcy będą najbardziej narażeni na oddziaływanie inwestycji zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji.*

Odpowiedź: Budynek przy ul. Szkolnej 4 jest ujęty w analizach zawartych w raporcie, czego przykładem jest między innymi to, że jest na elewacji tego budynku zlokalizowany receptor obliczeniowy hałasu nr 7.

*W związku z art. 78 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r., 256 z późn. zm.) żądamy przeprowadzenia dowodów, które powinny być uwzględnione wg uzasadnienia decyzji SKO w Siedlcach z dnia 23 lipca 2020 (sygn.. SKO.4000-813/2020), w szczególności na możliwe oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, zdrowie i warunki życia. Występujemy więc o ekspertyzę biegłego z zakresu budownictwa odnośnie budynków zabytkowych, rzeczywistego pomiaru hałasu – na zewnątrz   
i wewnątrz budynków mieszkalnych) przy ulicy Piłsudskiego, spalin oraz dodatkowo pragniemy zaznaczyć, że podczas spotkania w ramach podsumowania, co wynika z informacji zamieszczonych na profilu publicznym FB pana burmistrza przekazano informacje, że uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr WGKI.6220.2.2018.KN z dnia 15.04.2020. nie jest to zgodne z prawdą. Rada techniczno-uzgodnieniowa odbyła się 29.07.2020, tymczasem   
23 lipca SKO w Siedlcach uchyliło te decyzję w całości przekazując ją do ponownego rozpatrzenia. Strony uczestniczące w spotkaniu, tj. m.in. pan burmistrz byli już w posiadaniu tej informacji.*

Odpowiedź: Powołanie biegłego do wykonania ekspertyzy w sprawie, rzeczywistego pomiaru hałasu, drgań, pomiaru spalin nie ma uzasadnienia. Oddziaływania w tym zakresie obecnie występują w związku z funkcjonowaniem drogi krajowej nr 62. Realizacja inwestycji poprawi stan drogi i nie spowoduje zwiększenia natężenia ruchu z uwagi na to, że jest to rozbudowa. Zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości jak również wykonanie drogi o wysokich parametrach i dużej trwałości zmniejszy oddziaływania w zakresie hałasu, drgań i emisji do powietrza. Za prace w trakcie budowy odpowiedzialny będzie wykonawca robót – zobowiązany jest on do przestrzegania przepisów obowiązujących. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek szkód związanych z realizacją inwestycji zobowiązany jest do ich naprawienia lub też wypłacenia odszkodowania – jest to standardowa procedura powszechnie stosowana na wszystkich kontraktach drogowych realizowanych w Polsce. W przypadku obiektów zabytkowych (kościół, plebania) jeżeli będzie to konieczne Wykonawca robót przed rozpoczęciem prac wykona dokumentację techniczną stanu tych budynków, a w przypadku pojawienia się skarg lub informacji o możliwych szkodach możliwa będzie ocena czy za ich powstanie odpowiada realizacja inwestycji – jeżeli będzie to wymagane zostaną wprowadzone odpowiednie działania w zakresie realizacji (charakteru) robót lub też działania minimalizujące np. przegrody antywibracyjne na gruncie.

*W raporcie na str. 145 pojawił się zapis mówiący: „Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z art. 13 ustawy – Prawo ochrony środowiska i związana jest z brakiem dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska. W Aneksie nr 1 str. 10 wskazano, że: „W fazie eksploatacji z przeprowadzonej analizy wykonanych obliczeń wynika, iż planowana inwestycja będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu”.*

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami zawartymi w raporcie oraz w aneksach do raportu w kilku przypadkach prognozowano możliwość wystąpienia niewielkich przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu wewnątrz pomieszczeń. W związku z powyższym dla tych budynków zalecono wymianę stolarki okiennej i drzwiowej na elewacjach od strony drogi krajowej nr 62.

*Co w praktycznym rozumieniu oznacza utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania? Jak taki obszar rzutowałby na mieszkańców i obiekty bezpośrednio sąsiadujące z inwestycją. Co to oznacza dla mieszkańców?*

Odpowiedź: Obszar ograniczonego użytkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie lub przebudowie drogi tworzy się na podstawie wyników analizy porealizacyjnej. Jeżeli   
z wyników analizy porealizacyjnej wynika, że pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska w rejonie budynków podlegających ochronie akustycznej to wnioskuje się   
o utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (OOU). Dla terenów w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania mogą zostać wprowadzone różne ograniczenia/wymagania np.:

- wymiana stolarki okiennej i drzwiowej w innych budynkach niż te jakie zostały wskazane  
w raporcie OOS,

- wymagania odnośnie izolacyjności ścian, stolarki okiennej i drzwiowej dla nowych budynków budowanych w obszarze gdzie mogą wystąpić przekroczenia. Określenie minimalnej odległości od drogi krajowej w jakiej możliwe jest wybudowanie budynku mieszkalnego (nie dotyczy budynków gospodarczych/usługowych).

*Ponadto ponownie wnosimy o rozpatrzenie wszystkich naszych uwag  
 i wniosków/protestów, które na bieżąco wnosiliśmy do Urzędu Miejskiego w Łochowie na ręce Pana Burmistrza Roberta Gołaszewskiego od września 2018 roku. Niestety do tej pory nasze wnioski nie zostały rzetelnie przeanalizowane , a my nie otrzymaliśmy konkretnych pisemnych informacji zwrotnych, dlaczego nie zostały one wzięte pod uwagę w trakcie procedury OOŚ dla ww. decyzji. W dalszym ciągu liczymy na porozumienie w sprawie i wypracowanie wspólnego wariantu inwestycji.*

Odpowiedź: Wykonawca raportu odniósł się do wszystkich uwag przekazanych przez organ prowadzący sprawę.

Pismem z dnia 08.10.2020r. Burmistrz Łochowa, znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN,   
w związku z ponownie prowadzonym postępowaniem na podstawie decyzji SKO.4000-813/2020 z dnia 23.07.2020r. Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Siedlcach, wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia Raportu oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia poprzez uzupełnienie zapisów w raporcie oddziaływania na środowisko   
w następującym zakresie:

* + 1. Uwzględnienie w raporcie wszystkich uwag i wniosków społeczeństwa oraz ustosunkowanie się do istniejących konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem, które wpłynęły podczas całego toku dotychczasowego postępowania administracyjnego jak  
       i w treści odwołań;
    2. Ustosunkowanie się do negatywnej opinii konserwatora zabytków oraz opisanie oddziaływania inwestycji na obiekty zabytkowe;
    3. Przedstawienie wszystkich wariantów ze szczególnym opisem wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz rzetelne przedstawienie analizy tych wszystkich wariantów;
    4. Rozważenie zredukowania ilości terenu, który ma zostać zajęty pod planowaną inwestycję;
    5. Rozważenie możliwości i zastosowania dodatkowych rozwiązań technologicznych, które wpłynęłyby na ograniczenie uciążliwości powodowanej hałasem;
    6. Wyjaśnienie w oparciu o jakie dane inwestor przyjął do wyliczeń sporządzonych w raporcie wielkości dla natężenia ruchu;
    7. Przedstawienie jaka będzie emisja hałasu emitowana przez uczestników ruchu drogowego oraz emisja do środowiska substancji czy zanieczyszczeń powietrza;
    8. Uwzględnienie wszystkich z możliwych sfer oddziaływania inwestycji na środowisko  
        i przyjęcie do wyliczeń każdego z możliwych źródeł emisji (pomiarów poziomu hałasu, czy też stężeń konkretnych substancji), również tych znajdujących się w sąsiedztwie;
    9. Każdy z elementów raportu musi być opisany na tyle szczegółowo i dogłębnie, aby raport ten mógł zostać uznany za kompleksowy i miarodajny dowód w postępowaniu;
    10. Dostarczenie projektu rozbudowy drogi z naniesieniem zmian proponowanych przez społeczeństwo.

Jednocześnie Burmistrz Łochowa dnia 08.10.2020 r. wystosował pismo do p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział   
w Warszawie dot. ustalenia nowego terminu załatwienia sprawy do dnia 31.01.2021 r., który spowodowany był koniecznością wezwania wnioskodawcy do uzupełnienia raportu, celem uzyskania stosownych opinii i uzgodnień.

Obwieszczeniem z dnia 08.10.2020 r. znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN Burmistrz Łochowa zawiadomił o ustaleniu nowego terminu załatwienia sprawy tj. do dnia 31.01.2021r.

W dniu 15.10.2020 r. do tut. urzędu wpłynęła kopia decyzji, Marszałka Województwa Mazowieckiego nr 220/20/PE.I z dnia 14.10.2020r., zatwierdzającej Dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne dla projektu koncepcji rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna od km 269+500 do km 270+900, gm. Łochów, pow. węgrowski, woj. mazowieckie.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie pismem z dnia 29.10.2020r. (wpłynęło dnia 02.11.2020r.) znak O.WA.KP-12.4143.6.2018.205.MK.K, L.dz.: 512/2020, zwróciła się z wnioskiem o wydłużenie terminu przekazania uzupełnionego raportu do dn. 02.04.2021r. z uwagi na szeroki zakres niezbędnych uzupełnień.

Marszałek Województwa Mazowieckiego pismem z dnia 18.11.2020r. przesłał kopię decyzji nr 224/20/PE.I zatwierdzającej Dokumentację geologiczno-inżynierską określającą warunki geologiczno-inżynierskie dla projektu koncepcji rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna od km 269+500 do km 270+900, woj. mazowieckie (gm. Łochów, pow. węgrowski).

Dnia 14.12.2020r. Burmistrz Łochowa Postanowieniem znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN zawiadomił Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie o przedłużeniu terminu przekazania uzupełnionego raportu oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Burmistrz Łochowa pismem z dnia 28.01.2021 r., znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN, zawiadomił p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie o nowym terminie załatwienia sprawy do dnia 31.07.2021 r. związanym z przedłużeniem wnioskodawcy terminu przekazania uzupełnionego raportu oddziaływania na środowisko oraz uzyskaniem stosownych opinii i uzgodnień.

Jednocześnie Burmistrz Łochowa Obwieszczeniem z dnia 28.01.2021r., znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN, zawiadomił o nowym terminie załatwienia sprawy.

W dniu 24.02.2021 r. do tut. organu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała dokumentację pn.: „Uzupełnienie do raportu o oddziaływaniu na środowisko   
w związku z wezwaniem Burmistrza Łochowa z dnia 08.10.2020 r. znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN”.

Dnia 25.03.2021 r. Burmistrz Łochowa wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie o wydanie uzgodnień warunków realizacji przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z dnia 25.03.2021 r. Burmistrz Łochowa zawiadomił o wystąpieniu do organów opiniujących o wydanie opinii co do uzupełnień raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 14.04.2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem znak WOOŚ-I.4221.83.2021.AGO wezwał Burmistrza Łochowa do usunięcia braków wniosku wskazując, iż przedmiotową dokumentację należy uzupełnić o raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (wraz z jego dotychczasowymi uzupełnieniami) lub zwrócić się z prośbą o wykorzystanie ww. dokumentów przedłożonych do prowadzonego postępowania  
o sygn. WOOŚ-I.4221.182.2019.AGO.

Pismem z dnia 16.04.2021 r. Burmistrz Łochowa zwrócił się z prośbą do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o wykorzystanie do prowadzonego postępowania znak WOOŚ-I.4221.83.2021.AGO raportu oddziaływania na środowisko wraz  
z dotychczasowymi uzupełnieniami przedłożonymi do postępowania znak WOOŚ-I.4221.182.2019.AGO.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim pismem z dnia 12.04.2021 r. (wpłynęło dnia 16.04.2021 r.), znak LU.ZZŚ.2.4360.132.2020.JB, zawiadomił Burmistrza Łochowa, iż zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 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 (Dz. U. z 2021, poz. 2373)*, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, chyba że – w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przedłożone dokumenty nie zawierają nowych informacji, dowodów mogących mieć wpływ na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne oraz mających wpływ na rozstrzygnięcie sprawy przez PGW Wody Polskie. W związku z powyższym Dyrektor Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim podtrzymuje opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie, znak LU.RZŚ.436.4.2.26.2018.KN z dnia 23.10.2018 r.,   
w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie Opinią sanitarną z dnia 23.04.2021 r. (wpłynęła dnia 26.04.2021 r.), znak ZNS.4811.2.2019.4, zaopiniował przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez miejscowość Kamionna od km 269+500 do km 270+900 zgłaszając 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 TOI-TOI;
      4. zapewnić wywiezienie ścieków sanitarno - socjalnych i odpadów 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, w dniu 11.06.2021 r. znak WOOŚ-I.4221.83.2021.AGO.2 (wpłynęło 11.06.2021 r.) przesłał Postanowienie uzgadniające realizację przedsięwzięcia oraz określił warunki jego realizacji w następujący sposób:

* + 1. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:
       1. inwestycję należy objąć nadzorem przyrodniczym;
       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;
       3. nadzór przyrodniczy powinien w szczególności:

1. 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);
2. opracować procedurę postępowania w przypadku niekontrolowanego wycieku płynów eksploatacyjnych ze szczególnym uwzględnieniem dostępności środków zapobiegających rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń;
3. 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), prac związanych 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-naprowadząjących;
  1. 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;
  2. przed odhumusowaniem dokonać kontroli terenu pod kątem występowania roślin gatunków inwazyjnych lub ich fragmentów, a następnie weryfikacji przydatności zdeponowanych mas ziemnych do dalszego wykorzystania pod kątem obecności materiału roślinnego gatunków inwazyjnych;
     1. 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. 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;
     3. 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;
     4. drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, przemarznięciem   
        i przesuszeniem, zgodnie ze sztuką ogrodniczą;
     5. zakazuje się magazynowania materiałów budowlanych w zasięgu koron drzew przewidzianych do adaptacji;
     6. zaplecze budowy (park maszyn, miejsce składowania materiałów budowlanych) należy zlokalizować optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie, na podłożu uszczelnionym materiałami izolacyjnymi, tj. zabezpieczonym przed niekontrolowanym wyciekiem smarów i substancji ropopochodnych;
     7. 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 prowadzenia prac lub dokonać ich przeniesienia, ewentualnie wprowadzić odpowiednie zabezpieczenia  
        (np. ogrodzenia, pochylnie przeciwdziałające uwięzieniu);
     8. 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 wygrodzenia 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, wygrodzenie 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;
     9. po zakończeniu prac budowalnych należy obszar inwestycji uprzątnąć oraz dokonać odbudowy powierzchni biologicznie czynnych poprzez obsianie terenu mieszanką traw   
        i wykonanie nasadzeń towarzyszących (drzewa i krzewy) z wykorzystaniem gatunków rodzimych, odpornych na warunki występujące w sąsiedztwie dróg;
     10. 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;
     11. 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;
     12. 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;
     13. prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający możliwość wtórnego pylenia, tj. teren inwestycji utrzymywać w należytym 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;
     14. powstające 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;
     15. 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;
     16. 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;
     17. prace budowlane prowadzić bez konieczności odwodnienia dna wykopów;
     18. 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;
     19. 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;
     20. 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;
     21. 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;
     22. wody opadowe i roztopowe z nawierzchni pozostałych dróg objętych inwestycją odprowadzać powierzchniowo do rowów przydrożnych w sposób nie powodujący podtopień na terenach sąsiednich;
     23. zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe   
         z powierzchni drogowej;
     24. na etapie eksploatacji inwestycji utrzymywać czystość nawierzchni drogi i jej otoczenia;
     25. 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;
     26. czyścić nawierzchnię wykonanej drogi co najmniej dwukrotnie w ciągu roku w celu utrzymania jej parametrów akustycznych.
  3. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:
     + 1. zaprojektować i wykonać trzy tunele wbudowane w jezdnię około km 0+450, 0+500   
          i 0+550 jako przejścia dla płazów;
       2. zaprojektować i wykonać ogrodzenie ochronno-naprowadząjące 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. stoprynny, które zapewnią funkcjonalną ciągłość ogrodzenia; na zakończeniach ogrodzeń, jeśli pozwalają na to warunki terenowe, wykonać dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zawrotki;
       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;
       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;
       5. wykonać nawierzchnię przedmiotowego odcinka jezdni typu SMA 08 charakteryzującą się zdolnością do redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2 dB;
       6. zaprojektować zbiornik retencyjny w celu zmagazynowania wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi po stronie lewej, w km ok. 0+560;
       7. zaprojektować przed zbiornikiem retencyjnym osadnik zawiesiny mineralnej;
       8. zaprojektować sieć kanalizacji deszczowej z wpustami deszczowymi z osadnikami   
          o głębokości ok. 1,0 m;
       9. zaprojektować studnię betonową z osadnikami o głębokości ok. 0,5 m.
  4. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postepowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 ustawy ooś.

1. 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  
   w punktach zlokalizowanych w taki sposób, aby przeprowadzone pomiary pozwoliły na ustalenie miejsca o największym oddziaływaniu źródeł hałasu związanych z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia na zabudowę zlokalizowaną wg poniższego wykazu:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Nr receptora | Kilometraż drogi objętej wnioskiem | 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.

Burmistrz Łochowa Obwieszczeniem z dnia 22.06.2021 r. zawiadomił o wydanych  
w toku postępowania opiniach i możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy w terminie 21 dni od chwili podania do publicznej wiadomości. Obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego,  
w miejscowości Kamionna oraz na stronie Gminy Łochów *www.gminalochow.pl.*

W dniu 03.08.2021 r. Burmistrz Łochowa podał do publicznej wiadomości informację  
o postępowaniu prowadzonym z udziałem społeczeństwa oraz możliwości zapoznania się   
z niezbędną dokumentacją sprawy i składania uwag i wniosków. Termin składania uwag   
i określono od dnia 04.08.22021 r. do dnia 02.09.2021 r. tj. w ciągu 30 dni. Zawiadomienie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łochowie, w miejscowości Kamionna oraz na stronie Gminy Łochów [*www.gminalochow.pl*](http://www.gminalochow.pl)*.*

W dniu 02.09.2021 r. w toku postępowania uwagi i wnioski złożyła Pani Katarzyna Niewola:

*Rozdział 2 uzupełnienia do raportu pt. „Odniesienie do uwag i wniosków społeczeństwa”*

*Odniesienia wskazane w uzupełnieniu do uwag i wniosków w dalszym ciągu nie są rzetelne i nie odpowiadają na zadane pytania. Warianty zaprezentowane w raporcie nie odnoszą się do zaproponowanych przez mieszkańców innych, lepszych ich zdaniem rozwiązań. Społeczeństwo za wyjątkiem zapewnienia, że ma udział w postępowaniu w postaci spełnienia wymogów administracyjnych i opublikowania obwieszczenia/informacji przez urząd o tej możliwości, nie ma realnej możliwości partycypacji w ustaleniach i wypracowaniu kompromisowego rozwiązania. Jasno mówi o tym treść uzupełnienia raportu, która wskazuje, że został on zlecony i opracowany w ramach programu inwestycyjnego, którego założenia należy spełnić. Liczy się projekt inwestycyjny i jego założenia, a nie uwagi i wnioski składane przez mieszkańców.*

Odpowiedź: Ramy programu inwestycyjnego są istotnym kryterium, które musi być brane pod uwagę przy projektowaniu zamierzenia. Uwaga wyraża protest przeciwko zgodnemu  
z programem inwestycyjnym przebiegowi drogi przez miejscowość Kamionna. Podnoszone uwagi w przekonaniu Wnioskodawcy uzasadniają konieczność wykonania nowego, innego, Alternatywnego projektu budowy drogi przebiegającej poza miejscowością. Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi krajowej, dokumentacja uwzględnia rozwiązania możliwe do wykonania w ramach rozbudowy, na długości objętego opracowaniem odcinka.

*W pkt. 36 tabeli wskazuje się, że szczegółową powierzchnię zajęcia działek prywatnych będzie można określić dopiero po opracowaniu projektu budowlanego, w kolejnym etapie realizacji inwestycji. Natomiast wielkość odszkodowań zostanie wyliczona przez uprawnionego rzeczoznawcę z ramienia Wojewody w ramach procedury wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Planowana inwestycja przebiegać ma zgodnie z projektem przez samo centrum miejscowości. W tej chwili odległość budynków mieszkalnych od drogi nie jest duża. Analiza projektu i map dołączonych do raportu wskazuje, że w większości przypadków część powierzchni działek prywatnych zajęta będzie pod inwestycję. W tej sytuacji, już na tym etapie, przed wydaniem decyzji oczekujemy przynajmniej oszacowanych wielkości powierzchni naszych prywatnych posesji, które w wyniku realizacji przedsięwzięcia zostaną nam „odebrane”. Nadal brak jest ustosunkowania się do wniesionej uwagi. Odpowiedź, że dokumentacja została zlecona i opracowana zgodnie z założeniami projektu nie odpowiada na wniesioną uwagę.*

Odpowiedź: W załączniku nr 1 znajdują się szacowane wielkości powierzchni prywatnych posesji, które zostaną zajęte w wyniku realizacji przedsięwzięcia.

*W pkt. 39 odpowiedź nie jest wystarczająca. Raport OOŚ ma na celu kompleksowe przeanalizowanie warunków do realizacji inwestycji przed wydaniem decyzji środowiskowej.   
W przypadku wystąpienia uwag, negatywnych opinii należy je dodatkowo przeanalizować, aby upewnić się, czy proponowane rozwiązanie na pewno jest poprawne, posługując się dodatkowymi analizami, ekspertyzami zewnętrznych specjalistów, badaniami technicznymi.   
W tym przypadku wyraźnie unika się takiego sprawdzenia, pomimo iż sprawa rodzi wyraźny konflikt społeczny poparty opinią Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.*

Odpowiedź: Wnioskodawca podtrzymuje udzieloną informację – zgodnie z właściwymi przepisami, w tym m.in. Prawo budowlane, obiekty budowlane powinny być utrzymane przez właścicieli w odpowiednim stanie technicznym. Wniosek o powołanie biegłego   
i przeprowadzenie stosownych badań jest nieuzasadniony. Nie znajduje się oparcia prawnego dla tego wniosku na etapie wydawania decyzji środowiskowej.

*W pkt. od 40 do 73 tabeli 1 wykazane są załączniki i ustosunkowanie się do nich – wnoszę o wskazanie, do których pism były to załączniki celem zweryfikowania do czego odnoszą się odpowiedzi.*

Odpowiedź: W załączniku nr 2 znajdują się skany pism.

*W pkt. 140 w uwadze jest, że podniesienie parametrów drogi i zwiększenie nośności jezdni zwiększy ruch ciężarowy, zaś w ustosunkowaniu wyjaśnia się, że projektant nie zwiększa ilości ani tonażu pojazdów poruszających się po drodze, a projekt opracowuje się w oparciu   
o prognozowane natężenie ruchu, które wystąpi niezależnie od przebudowy drogi. Projektant nie zwiększa ani ilości ani tonażu pojazdów, nie mniej jednak ze względu na zmianę parametrów drogi z G na GP dostosowuje parametry drogi do wzrostu natężenia pojazdów i ruchu pojazdów o zwiększonym tonażu.*

Odpowiedź: Wnioskodawca podtrzymuje udzielone i cytowane wyjaśnienia mówiące o tym, iż celem inwestycji jest dostosowanie konstrukcji nawierzchni do istniejącego   
i prognozowanego natężenia ruchu, które i tak występuje i będzie się zmieniało niezależnie od działań na odcinku drogi krajowej, objętym niniejszą inwestycją.

*W pkt. 159 po raz kolejny nie odniesiono się do treści protestu, przywołując uniwersalne ustosunkowanie się do problemu w postaci przywołanie odpowiedzi stosowanej w przypadku innych pytań, że dokumentacja została zlecona i opracowana w ramach programu inwestycyjnego i spełnia jego założenia. Nie liczą się zatem uwagi i wnioski składane przez społeczeństwo, bo cel jest nadrzędny: założenia projektu inwestycyjnego i jego realizacja!*

Odpowiedź: Wszystkie niezbędne informacje zostały udzielone w poprzedniej odpowiedzi,  
a niniejszy komentarz nie zawiera pytania.

*W rozdziale nr 3 „Wskazanie zmian w projekcie w związku z negatywną opinią Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków”.*

*Dlaczego nie została uzyskana nowa opinia MWKZ dla inwestycji po wprowadzeniu zmian w koncepcji? Na jakiej podstawie i kto zadecydował, że zaproponowana koncepcja nie będzie miała niekorzystnego wpływu na miejscowe obiekty zabytkowe? Czy to przypadkiem nie wchodzenie w kompetencje Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków?*

Odpowiedź: Zgodnie z procedurami prawnymi planowany do przygotowania na kolejnym etapie projekt budowlany, zawierający ostateczne rozwiązania projektowe będzie uzgadniany  
z konserwatorem zabytków.

*Jednocześnie w raporcie mowa o tym, że odległość plebanii od jezdni wynosi 16 m i dla tej odległości prowadzone były analizy, w związku z którymi np. Nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych hałasu wewnątrz pomieszczeń, tymczasem w rozdziale 3 uzupełnienia raportu mówi się o odległości 14,09m. To po raz kolejny potwierdza brak rzetelności wykonania opracowania i braku skupienia na miejscach najbardziej istotnych z punktu widzenia projektowanej inwestycji i jej oddziaływania na chociażby obiekty zabytkowe.*

Odpowiedź: Obliczenia propagacji hałasu w środowisku na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonano wykorzystując numeryczny model terenu (NMT), który uwzględnia ukształtowanie analizowanego terenu, jak również istniejącą zabudowę. W modelu wszystkie zabudowania zostały uwzględnione. Ewentualne rozbieżności w pomierzonych odległościach zawarte w opracowaniu pozostają bez wpływu na analizę akustyczną.

*W rozdziale nr 4 „Przedstawienie wszystkich analizowanych wariantów”*

*Nie wniesiono nic nowego. Pomimo wniosków mieszkańców o rozpatrzenie wariantów lokalizacyjnych, nawet nie pochylono się po raz kolejny nad takim rozwiązaniem. Nie zostało ono rozważone, o co wielokrotnie wnioskowano i nie uzyskano rzetelnych argumentów, dlaczego takie rozwiązanie nie jest rozważane. W uzupełnieniu wariant alternatywny jest praktycznie tożsamy z wariantem zaproponowanym do realizacji, przeczy to założeniu, że organ orzekający będzie miał do wyboru jeden z zaproponowanych wariantów, gdyż w takiej sytuacji możliwość alternatywnego wyboru przestaje istnieć.*

Odpowiedź: Kwestie dotyczące przygotowania i oceny wariantów zostały dogłębnie przeanalizowane i przedstawione w postaci wariantowania skrzyżowań. Planowana inwestycja obejmuje rozbudowę drogi krajowej, wariantowanie zawarte w dokumentacji jest dostosowane do charakteru inwestycji.

*Jak się ma przyjęta prędkość projektowana i miarodajna w proponowanych wariantach na poziomie 60 km/h przy obecnym zaostrzaniu zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego  
i ostatnio wprowadzonych regulacji prawnych, gdzie w terenie zabudowanym zarówno w dzień jak i w nocy dopuszczalna prędkość wynosi 50 km/h.*

Odpowiedź: Przyjęte parametry projektowe korespondują z dopuszczoną prędkością i nie ma między nimi sprzeczności.

*W rozdziale 5: „Ilość terenu niezbędna do zajęcia pod planowaną inwestycję”*

*Do tej pory nie zostały przedstawione nawet szacunkowe powierzchnie jakie zostaną zajęte pod planowaną inwestycje – zwłaszcza w kontekście dziale prywatnych i nieruchomości. Wnoszę o przedstawienie jak będzie wyglądała zajętość terenu.*

Odpowiedź: W załączniku nr 1 znajdują się szacowane wielkości powierzchni prywatnych posesji, które zostaną zajęte w wyniku realizacji przedsięwzięcia..

*W rozdziale 7 Źródło danych o ruchu wskazuje się dane z roku 2018. Mamy rok 2021. Rzetelnie przygotowana dokumentacja powinna bazować na danych możliwie jak najświeższych, co w tym konkretnie przypadku jest możliwe. Wnoszę o dokonanie realnych pomiarów w terenie.*

Odpowiedź: Stosunkowo niewielki upływ czasu wynikający z ponownej procedury administracyjnej dotyczącej wydania decyzji środowiskowej nie ma istotnego wpływu na przyjęte wartości natężeń ruchu, ponieważ opierają się one na odpowiednio obliczonych prognozach natężeń ruchu, które to odzwierciedlają rzeczywiste zmiany w ilości pojazdów.

*W odpowiedzi na pkt. 9 Uwzględnienie w ocenie wyników pomiarów rzeczywistych pragnę zaznaczyć, że proponowana inwestycja polega na przebudowie drogi. Głównym źródłem emisji do środowiska, w wyniku zrealizowania przedmiotowej inwestycji, będą zjawiska bezpośrednio związane z użytkowaniem drogi przez uczestników ruchu drogowego. Wynikiem tego użytkowania będzie emisja do środowiska hałasu (czyli oddziaływanie na klimat akustyczny), jak również emisja do środowiska substancji (oddziaływanie na powietrze atmosferyczne i klimat). Zasadnicze znaczenie dla ww. Emisji ma właśnie dogłębne ustalenie zagadnienia istniejącego obecnie oraz prognozowanego natężenia ruchu – także w oparciu o badania w terenie, które wykażą faktycznie istniejące obecnie natężenie ruchu na odcinku objętym projektowaną inwestycją. W ocenie SKO, które w całości uchyliło wydaną decyzję środowiskową w przedmiotowej inwestycji takie badania powinny być uzupełnione przy okazji ponownego rozpatrywania sprawy. Z tego też względu wnoszę o ich przeprowadzenie.*

Odpowiedź: Na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko nie wykonywano pomiarów hałasu ani pomiarów zanieczyszczeń powietrza – działania takie nie są wymagane zgodnie  
 z ustawa 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 2021 r., poz. 2383). Żadne tego rodzaju pomiary nie były prowadzone przez Zarządcę drogi w sąsiedztwie analizowanego odcinka. Zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko jest zgodny z wymaganiami określonymi w art. 66 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 2021 r., poz. 2383).

*Zgodnie z rozdz. 10 wskazuje się, że raport jest sporządzony w sposób szczegółowy   
i adekwatny do zakresu analizowanej inwestycji. Jest kompletny i odpowiadający celowi, jakiemu ma służyć. Ze swojej strony zauważam jednak, ze opracowanie w dalszym ciągu jest nierzetelne, o czym świadczą podane argumenty, złożone niniejszym pismem w postaci uwag  
i wniosków. Raport odpowiada celowi jakim jest realizacja projektu inwestycyjnego, tj. obowiązkowy dokument do wypełnienia formalności, aby uzyskać decyzję środowiskową. Jego celem zaś powinno być rzetelne rozpatrzenie jak proponowana inwestycja będzie oddziaływała na szeroko rozumiane środowisko.*

Odpowiedź: Raport o oddziaływaniu na środowisko został sporządzony w sposób umożliwiający rzetelną ocenę oddziaływań na środowisko.

*W rozdziale 11 autor uzupełnienia do raportu nie odnosi się do projektu rozbudowy drogi z naniesieniem zmian proponowanych przez społeczeństwo. Nie zostały one nawet rozważone jako wariant alternatywny. W odpowiedzi zaś mówi o założeniach projektowych, które muszą być spełnione. Czy zatem mam rozumieć, że wszelkie wnioski i uwagi, które składam w ramach procedury administracyjnej są bezzasadne, bo wybiegają poza zakres inwestycji i nie są Zgodne z założeniami inwestycji? Zgodnie z protokołem z dnia 12.12.2019 r. (O.WA.KP-12.4143.6.2018.133.KW.K; L. Dz.:689/2019), który powstał po spotkaniu informacyjnym dnia 28.11.2019 r., ustalono, że Burmistrz Łochowa jako samorządowy przedstawiciel mieszkańców wystąpi do Inwestora z prośbą o zmianę rozwiązań projektowych w zakresie zmiany ciągu pieszo-rowerowego na ciąg pieszy. Do dnia dzisiejszego takie rozwiązanie nie zostało przedstawione mieszkańcom. Uzupełnienie do raportu w dalszym ciągu mówi o ciągu pieszo rowerowym.*

*Nadal jest wielką niewiadomą gdzie podzieje się moja rodzina, po utracie tej nieruchomości, która będzie nam odebrana pod budowę tej inwestycji. Kto ma wziąć odpowiedzialność za utratę domu w którym mieszkam ze swoją rodziną i siostrą. Nadal nie otrzymałam rzetelnej i papierkowej odpowiedzi od inwestora i władz gminy, czyli burmistrza   
o zapewnieniu nieruchomości i mieszkań zastępczych po utracie domu. Wszyscy stawiają swoje warunki, na jakich zostanie może mi przyznana mi pomoc mieszkalna po utracie domu!.   
W kolejnym alternatywnym projekcie dowiaduję się o drodze, która ma być zbudowana na mojej działce i ma stanowić dojazd do drogi Księdza Woźniaka. Chcę wiedzieć ile działki pod budowę tej inwestycji będzie mi zabrane. Czy inwestor da mi gwarancję że przeniesie mi łącza wody  
i energii elektrycznej z zachowaniem dotychczasowych parametrów, na dalszą pozostałą część działki i poniesie koszty tych działań, wynikających z utraty tej nieruchomości.*

*Bardzo proszę o ustosunkowanie się do wykonalności zasadniczych ustaleń ze spotkania i sposobu brania pod uwagę stanowiska mojego i mieszkańców zainteresowanych sprawą. Czy te ustalenia pomimo, że stanowią deklaracje Burmistrza Łochów wykraczają poza zakres inwestycji.*

Odpowiedź: Wnioskodawca podtrzymuje wcześniej udzielane wyjaśnienia. Wniosek dotyczący pozostawienia ruchu rowerowego na jezdni drogi krajowej na etapie założeń jej rozbudowy byłby działaniem skrajnie nieodpowiedzialnym, z uwagi na zagrożenie życia i zdrowia niechronionych uczestników ruchu drogowego. Separacja ruchu rowerowego warunkuje osiągnięcie minimalnego wymagalnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i inwestycji.

W dniu 02.09.2021 r. uwagi i wnioski złożyli Państwo Elżbieta i Sławomir Kondruś, pod którymi podpisali się również: Pan Jerzy Posiewka, Pani Urszula Posiewka, Pan Marcin Posiewka, Pan Adam Kowalczyk, Pan Henryk Sawicki, Pani Agnieszka Posiewka, Pani Jolanta Grotkowska, Pan Darek Sawicki, Pani Irena Żelazowska, Pan Wojciech Cieśliński, Pan Jerzy Kowalczyk, Pani Maria Gawrych, Pan Józef Gawrych, Pani Genowefa Kowalczyk, Pan Bogusław Fedorczyk, Pani Krystyna Fedorczyk, Pani Dorota Sejbuk, Pani Agnieszka Marszał, Pan Tomasz Kałuski, Pani Anna Postek, Pan Marek Postek, Pani Wiesława Tężyńska:

*Rozdział 2 uzupełnienia do raportu pt. „Odniesienie do uwag i wniosków społeczeństwa”*

*Odniesienia wskazane w uzupełnieniu do uwag i wniosków w dalszym ciągu nie są rzetelne i nie odpowiadają na zadane pytania.*

*Warianty zaprezentowane w raporcie nie odnoszą się do zaproponowanych przez mieszkańców innych, lepszych ich zdaniem rozwiązań. Społeczeństwo za wyjątkiem zapewnienia, że ma udział w postępowaniu w postaci spełnienia wymogów administracyjnych i opublikowania obwieszczenia/informacji przez urząd o tej możliwości, nie ma realnej możliwości partycypacji w ustaleniach i wypracowaniu kompromisowego rozwiązania. Jasno mówi o tym treść uzupełnienia raportu, która wskazuje, że został on zlecony i opracowany w ramach programu inwestycyjnego, którego założenia należy spełnić. Liczy się projekt inwestycyjny i jego założenia, a nie uwagi i wnioski składane przez mieszkańców.*

Odpowiedź: Ramy programu inwestycyjnego są istotnym kryterium, które musi być brane pod uwagę przy projektowaniu zamierzenia. Uwaga wyraża protest przeciwko zgodnemu z programem inwestycyjnym przebiegowi drogi przez miejscowość Kamionna. Podnoszenie uwagi w przekonaniu Wnioskodawcy uzasadniają konieczność wykonania nowego, innego, alternatywnego projektu budowy drogi przebiegającej poza miejscowością. Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi krajowej, dokumentacja uwzględnia rozwiązania możliwe do wykonania w ramach rozbudowy na długości objętego opracowaniem odcinka.

*W 8 tabeli nr 1 zawarto odpowiedź , że przed złożeniem wniosku o wydanie DŚU Wykonawca zwrócił się do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i otrzymał pozytywną opinię rozwiązań projektowych nr DS.5152.269.2018.AD z dnia 01.08.2018 r. Negatywne stanowiska Konserwatora po opracowaniu raportu OOŚ w trakcie trwania procedury środowiskowej wynikało z wydania decyzji o wpisaniu do ewidencji zabytków budynku plebanii w dniu 16.04.2019 r. (tj. w trakcie trwającej procedury administracyjnej). Rozwiązania projektowe po wpisaniu budynku plebanii do rejestru zabytków oraz wydaniu negatywnej opinii konserwatora zostały skorygowane. Na jakiej podstawie stwierdzone zostało, że obecne rozwiązania nie naruszają istniejącej granicy pasa drogowego w rejonie obszaru objętego ochroną? Czy konserwator zabytków opiniował ponownie zastosowane rozwiązania projektowe? Informacja jaką uzyskałam ja oraz Stowarzyszenie NO LIMIT i proboszcz parafii Kamionna z dnia 08.07.2019 (DS.5152.269.2.2018.ZSA), która stanowi załącznik nr 1 do moich uwag i wniosków, jasno wskazuje, że przedłożona koncepcja projektowa rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna od km. 269+500 do km 270+900 została zaopiniowana przez Mazowieckiego Konserwatora Zabytków negatywnie.*

*Ponadto ten stan rzeczy potwierdza Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego Departament Ochrony Zabytków z dnia 22.01.2020 r. (DOZ-KiNK.052.155.2019.KŚ-Ś) –Załącznik nr 2.*

Odpowiedź: Obecne rozwiązania nie naruszają istniejącej granicy pasa drogowego w rejonie obszaru objętego ochroną. Zgodnie z procedurami prawnymi planowany do przygotowania na dalszym etapie projekt budowlany będzie uzgadniany z konserwatorem zabytków.

*W pkt. 10 tabeli wskazuje się, że analiza akustyczna nie wykazała możliwości wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu wewnątrz tego budynku, a więc nie został on objęty zakresem wymiany stolarki okiennej. Wnoszę o ponowne wykonanie pomiarów odległości od drogi budynków mieszkalnych i analizę akustyczną. Dane podane w tabeli są nierzetelne. Wskazuje na to chociażby rozbieżność pomiędzy treścią w uzupełnieniu do raportu a tabelą,   
w której są wskazane wyniki.*

Odpowiedź: Obliczenia propagacji hałasu w środowisku na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonano wykorzystując numeryczny model terenu (NMT), który uwzględnia ukształtowanie analizowanego terenu, jak również istniejącą zabudowę. W modelu wszystkie zabudowania zostały uwzględnione. Ewentualne rozbieżności w pomierzonych odległościach zawarte w opracowaniu pozostają bez wpływu na analizę akustyczna i jej wyniki, a wynikają wyłącznie z przyjęcia punktu do pomiaru – gdyż ściany budynków nie są ulokowane idealnie równolegle do krawędzi drogi.

*W pkt. 12 tabeli wskazuje się, że w przypadku obiektów zabytkowych (kościół, plebania) jeśli będzie to konieczne Wykonawca robót przed rozpoczęciem prac wykona dokumentację techniczną stanu tych budynków, a w przypadku pojawienia się skarg lub informacji o możliwych szkodach możliwa będzie ocena czy za ich powstanie odpowiada realizacja inwestycji – jeśli będzie to wymagane zostaną wprowadzone odpowiednie działania w zakresie realizacji (charakteru) robót lub też działania minimalizujące np. Przegrody antywibracyjne w gruncie. Inwestycja nie jest jeszcze realizowana, a wnioski i skargi w stosunku do przebiegu drogi w tak bliskim sąsiedztwie obiektów zabytkowych są składane. Negatywną decyzję dla tego przedsięwzięcia wydał również Wojewódzki Konserwator Zabytków. Badania stanu technicznego tych obiektów zabytkowych powinny być wykonane jeszcze przed wydaniem decyzji na realizację przedsięwzięcia. Wnioskuję o powołanie biegłego oraz przeprowadzenie stosownych badań już na tym etapie.*

Odpowiedź: Zgodnie z właściwymi przepisami, w tym m.in. Prawo budowlane, obiekty budowlane, w tym zabytkowy kościół, powinny być utrzymane przez właścicieli   
w odpowiednim stanie technicznym. Wniosek o powołanie biegłego i przeprowadzenie stosownych badań jest nieuzasadniony. Nie znajduje się oparcia prawnego dla tego wniosku na etapie wydawania decyzji środowiskowej.

*W pkt. 36 tabeli wskazuje się, że szczegółową powierzchnię zajęcia działek prywatnych będzie można określić dopiero po opracowaniu projektu budowlanego, w kolejnym etapie realizacji inwestycji. Natomiast wielkość odszkodowań zostanie wyliczona przez uprawnionego rzeczoznawcę z ramienia Wojewody w ramach procedury wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Planowana inwestycja przebiegać ma zgodnie z projektem przez samo centrum miejscowości. W tej chwili odległość budynków mieszkalnych od drogi nie jest duża. Analiza projektu i map dołączonych do raportu wskazuje, że w większości przypadków część powierzchni działek prywatnych zajęta będzie pod inwestycję. W tej sytuacji, już na tym etapie, przed wydaniem decyzji oczekujemy przynajmniej oszacowanych wielkości powierzchni naszych prywatnych posesji, które w wyniku realizacji przedsięwzięcia zostaną nam „odebrane”.*

Odpowiedź: W załączniku nr 1 znajdują się szacowane wielkości powierzchni prywatnych posesji, które zostaną zajęte w wyniku realizacji przedsięwzięcia.

*W pkt. 37 nadal brak jest ustosunkowania się do wniesionej uwagi. Odpowiedź, że dokumentacja została zlecona i opracowana zgodnie z założeniami projektu nie odpowiada na wniesioną uwagę.*

Odpowiedź: Wyeliminowanie ruchu ciężarowego z drogi krajowej nie jest możliwe, ponieważ jest to jedna z podstawowych funkcji dróg tych kategorii.

*W pkt. 38 brak jest odpowiedzi na wniesioną uwagę. Odpowiedź, że wszelkie kolizje   
z infrastrukturą techniczną zostaną przebudowane, nie odpowiada na zarzut marnotrawienia publicznych środków na wcześniej podjęte w 2018 r. bardzo kosztochłonne inwestycje.*

Odpowiedź: Wykonane zostaną roboty niezbędne z punktu widzenia uwarunkowań technicznych, przepisów i względów bezpieczeństwa.

*W pkt. 39 odpowiedź nie jest wystarczająca. Raport OOŚ ma na celu kompleksowe przeanalizowanie warunków do realizacji inwestycji przed wydaniem decyzji środowiskowej.   
W przypadku wystąpienia uwag, negatywnych opinii należy je dodatkowo przeanalizować, aby upewnić się, czy proponowane rozwiązanie na pewno jest poprawne, posługując się dodatkowymi analizami, ekspertyzami zewnętrznych specjalistów, badaniami technicznymi.   
W tym przypadku wyraźnie unika się takiego sprawdzenia, pomimo iż sprawa rodzi wyraźny konflikt społeczny poparty opinią Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.*

Odpowiedź: Zgodnie z właściwymi przepisami, w tym m.in. Prawo budowlane, obiekty budowlane powinny być utrzymane przez właścicieli w odpowiednim stanie technicznym. Wniosek o powołanie biegłego i przeprowadzenie stosownych badań jest nieuzasadniony. Nie znajduje się oparcia prawnego dla tego wniosku na etapie wydawania decyzji środowiskowej.

*W pkt. Od 40 do 73 tabeli 1 wykazane są załączniki i ustosunkowanie się do nich – wnoszę o wskazanie, do których pism były to załączniki celem zweryfikowania do czego odnoszą się odpowiedzi.*

Odpowiedź: W załączniku nr 2 znajdują się skany pism.

*W pkt. 140 w uwadze jest, że podniesienie parametrów drogi i zwiększenie nośności jezdni zwiększy ruch ciężarowy, zaś w ustosunkowaniu wyjaśnia się, że projektant nie zwiększa ilości ani tonażu pojazdów poruszających się po drodze, a projekt opracowuje się w oparciu   
o prognozowane natężenie ruchu, które wystąpi niezależnie od przebudowy drogi. Projektant nie zwiększa ani ilości ani tonażu pojazdów, nie mniej jednak ze względu na zmianę parametrów drogi z G na GP dostosowuje parametry drogi do wzrostu natężenia pojazdów i ruchu pojazdów o zwiększonym tonażu.*

Odpowiedź: Celem inwestycji jest dostosowanie konstrukcji nawierzchni do istniejącego   
i prognozowanego natężenia ruchu, które i tak występuje i będzie się zmieniało niezależnie od działań na odcinku drogi krajowej, objętym niniejszą inwestycją.

*W uwadze w pkt. 156 wnioskujący nie odnosił się do tego, że pracownikom nie będą zapewnione środki ochrony, a wskazywał na to, że mieszkańcy m. Kamionna bezpośrednio sąsiadujący z inwestycją nie będą w żaden sposób chronieni. W uzupełnieniu nie odniesiono się zatem do uwagi.*

Odpowiedź: Prowadzone roboty będą realizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi, z których wynika zakres ochrony ludzi podczas robót budowlanych.

*W pkt. 159 po raz kolejny nie odniesiono się do treści protestu, przywołując uniwersalne ustosunkowanie się do problemu w postaci przywołanie odpowiedzi stosowanej w przypadku innych pytań, że dokumentacja została zlecona i opracowana w ramach programu inwestycyjnego i spełnia jego założenia. Nie liczą się zatem uwagi i wnioski składane przez społeczeństwo, bo cel jest nadrzędny: założenia projektu inwestycyjnego.*

Odpowiedź: Niezbędne informacje zostały udzielone w poprzedniej odpowiedzi, a niniejszy komentarz nie zawiera pytania.

*W rozdziale nr 3 „Wskazanie zmian w projekcie w związku z negatywną opinią Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków”.*

*Dlaczego nie została uzyskana nowa opinia MWKZ dla inwestycji po wprowadzeniu zmian w koncepcji?*

*Na jakiej podstawie i kto zadecydował, że zaproponowana koncepcja nie będzie miała niekorzystnego wpływu na miejscowe obiekty zabytkowe? Czy to przypadkiem nie wchodzenie   
w kompetencje Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków?*

Odpowiedź: Zgodnie z procedurami prawnymi planowany do przygotowania na kolejnym etapie projekt budowlany, zawierający ostateczne rozwiązania projektowe będzie uzgadniany   
z konserwatorem zabytków.

*Jednocześnie w raporcie mowa o tym, że odległość plebanii od jezdni wynosi 16 m i dla tej odległości prowadzone były analizy, w związku z którymi np. Nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych hałasu wewnątrz pomieszczeń, tymczasem w rozdziale 3 uzupełnienia raportu mówi się o odległości 14,09 m. To po raz kolejny potwierdza brak rzetelności wykonania opracowania i braku skupienia na miejscach najbardziej istotnych z punktu widzenia projektowanej inwestycji i jej oddziaływania na chociażby obiekty zabytkowe.*

Odpowiedź: Obliczenia propagacji hałasu w środowisku na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonano wykorzystując numeryczny model terenu (NMT), który uwzględnia ukształtowanie analizowanego terenu, jak również istniejąca zabudowę. W modelu wszystkie zabudowania zostały uwzględnione. Ewentualne rozbieżności w pomierzonych odległościach zawarte w opracowaniu pozostają bez wpływu na analizę akustyczną.

*W rozdziale nr 4 „Przedstawienie wszystkich analizowanych wariantów”*

*Nie wniesiono nic nowego. Pomimo wniosków mieszkańców o rozpatrzenie wariantów lokalizacyjnych, nawet nie pochylono się po raz kolejny nad takim rozwiązaniem. Nie zostało ono rozważone, o co wielokrotnie wnioskowano i nie uzyskano rzetelnych argumentów, dlaczego takie rozwiązanie nie jest rozważane.*

*W uzupełnieniu wariant alternatywny jest praktycznie tożsamy z wariantem zaproponowanym do realizacji, przeczy to założeniu, że organ orzekający będzie miał do wyboru jeden z zaproponowanych wariantów, gdyż w takiej sytuacji możliwość alternatywnego wyboru przestaje istnieć.*

Odpowiedź: Kwestie dotyczące przygotowania i oceny wariantów zostały dogłębnie przeanalizowane i przedstawione w postaci wariantowania skrzyżowań. Planowana inwestycja obejmuje rozbudowę drogi krajowej, wariantowanie zawarte w dokumentacji jest dostosowane do charakteru inwestycji.

*Jak się ma przyjęta prędkość projektowana i miarodajna w proponowanych wariantach na poziomie 60 km/h przy obecnym zaostrzaniu zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego   
i ostatnio wprowadzonych regulacji prawnych, gdzie w terenie zabudowanym zarówno w dzień jak i w nocy dopuszczalna prędkość wynosi 50 km/h?*

Odpowiedź: Przyjęte parametry projektowe korespondują z dopuszczoną prędkością i nie ma między nimi sprzeczności.

*W rozdziale 5: „Ilość terenu niezbędna do zajęcia pod planowaną inwestycję”*

*Do tej pory nie zostały przedstawione nawet szacunkowe powierzchnie jakie zostaną zajęte pod planowaną inwestycje – zwłaszcza w kontekście dziale prywatnych i nieruchomości. Wnoszę o przedstawienie jak będzie wyglądała zajętość terenu.*

Odpowiedź: W załączniku nr 1 znajdują się szacowane wielkości powierzchni prywatnych posesji, które zostaną zajęte w wyniku realizacji przedsięwzięcia.

*W rozdziale 6: „Analiza możliwości zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych”*

*Skoro nie ma możliwości zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych, co stanie się, jeśli w przypadku opracowania po realizacyjnego dopuszczalne poziomy hałasu zostaną przekroczone? Czy w przypadku np. Ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania my jako mieszkańcy bezpośrednio granicząc z inwestycją zostaniemy wysiedleni? Bądź kto będzie podnosił koszty modernizacji naszych budynków mieszkalnych, aby parametry zostały spełnione?*

Odpowiedź: Podkreślić należy, w ślad za informacją zawartą w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, iż nie istnieją techniczne możliwości zastosowania innych zabezpieczeń akustycznych ponad te, które zostały przewidziane w przekazanym opracowaniu.

*W rozdziale 7 Źródło danych o ruchu wskazuje się na dane z roku 2018. Mamy rok 2021. Rzetelnie przygotowana dokumentacja powinna bazować na danych możliwie jak najświeższych, co w tym konkretnie przypadku jest możliwe. Wnoszę o dokonanie realnych pomiarów w terenie.*

Odpowiedź: Stosunkowo niewielki upływ czasu wynikający z ponownej procedury administracyjnej dotyczącej wydania decyzji środowiskowej nie ma istotnego wpływu na przyjęte wartości natężeń ruchu, ponieważ opierają się one na odpowiednio obliczonych prognozach natężeń ruchu, które to odzwierciedlają rzeczywiste zmiany w ilości pojazdów.

*W odpowiedzi na pkt. 9 Uwzględnienie w ocenie wyników pomiarów rzeczywistych pragnę zaznaczyć, że proponowana inwestycja polega na przebudowie drogi. Głównym źródłem emisji do środowiska, w wyniku zrealizowania przedmiotowej inwestycji, będą zjawiska bezpośrednio związane z użytkowaniem drogi przez uczestników ruchu drogowego. Wynikiem tego użytkowania będzie emisja do środowiska hałasu (czyli oddziaływanie na klimat akustyczny), jak również emisja do środowiska substancji (oddziaływanie na powietrze atmosferyczne i klimat). Zasadnicze znaczenie dla ww. emisji ma właśnie dogłębne ustalenie zagadnienia istniejącego obecnie oraz prognozowanego natężenia ruchu – także w oparciu   
o badania w terenie, które wykażą faktycznie istniejące obecnie natężenie ruchu na odcinku objętym projektowaną inwestycją. W ocenie SKO, które w całości uchyliło wydaną decyzję środowiskową w przedmiotowej inwestycji takie badania powinny być uzupełnione przy okazji ponownego rozpatrywania sprawy. Z tego też względu wnoszę o ich przeprowadzenie.*

Odpowiedź: Na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko nie wykonywano pomiarów hałasu ani pomiarów zanieczyszczeń powietrza – działania takie nie są wymagane zgodnie   
z ustawa 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 2021 r., poz. 2383). Żadne tego rodzaju pomiary nie były prowadzone przez Zarządcę drogi w sąsiedztwie analizowanego odcinka. Zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko jest zgodny z wymaganiami określonymi w art. 66 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 2021 r., poz. 2383).

*Zgodnie z rozdz. 10 wskazuje się, że raport jest sporządzony w sposób szczegółowy   
i adekwatny do zakresu analizowanej inwestycji. Jest kompletny i odpowiadający celowi, jakiemu ma służyć. Ze swojej strony zauważam jednak, ze opracowanie w dalszym ciągu jest nierzetelne, o czym świadczą podane argumenty, złożone niniejszym pismem w postaci uwag  
i wniosków. Raport odpowiada celowi jakim jest realizacja projektu inwestycyjnego, tj. obowiązkowy dokument do wypełnienia formalności, aby uzyskać decyzję środowiskową. Jego celem zaś powinno być rzetelne rozpatrzenie jak proponowana inwestycja będzie oddziaływała na szeroko rozumiane środowisko.*

Odpowiedź: Raport o oddziaływaniu na środowisko został sporządzony w sposób umożliwiający rzetelną ocenę oddziaływań na środowisko.

*W rozdziale 11 autor uzupełnienia do raportu nie odnosi się do projektu rozbudowy drogi z naniesieniem zmian proponowanych przez społeczeństwo. Nie zostały one nawet rozważone jako wariant alternatywny. W odpowiedzi zaś mówi o założeniach projektowych, które muszą być spełnione. Czy zatem mam rozumieć, że wszelkie wnioski i uwagi, które składam w ramach procedury administracyjnej są bezzasadne, bo wybiegają poza zakres inwestycji i nie są Zgodne z założeniami inwestycji? Zgodnie z protokołem z dnia 12.12.2019 r. (O.WA.KP-12.4143.6.2018.133.KW.K; L. dz.:689/2019), który powstał po spotkaniu informacyjnym dnia 28.11.2019 r., ustalono, że Burmistrz Łochowa jako samorządowy przedstawiciel mieszkańców wystąpi do Inwestora z prośbą o zmianę rozwiązań projektowych w zakresie zmiany ciągu pieszo-rowerowego na ciąg pieszy. Do dnia dzisiejszego takie rozwiązanie nie zostało przedstawione mieszkańcom. Uzupełnienie do raportu w dalszym ciągu mówi o ciągu pieszo rowerowym.*

*Bardzo proszę o ustosunkowanie się do wykonalności zasadniczych ustaleń ze spotkania i sposobu brania pod uwagę stanowiska mojego i mieszkańców zainteresowanych sprawą. Czy te ustalenia pomimo, że stanowią deklaracje Burmistrza Łochów wykraczają poza zakres inwestycji.*

Odpowiedź: Wcześniej udzielane wyjaśnienia są podtrzymywane. Wniosek dotyczący pozostawienia ruchu rowerowego na jezdni drogi krajowej na etapie założeń jego rozbudowy byłby działaniem skrajnie nieodpowiedzialnym, z uwagi na zagrożenie życia i zdrowia niechronionych uczestników ruchu drogowego. Separacja ruchu rowerowego warunkuje osiągnięcie minimalnego wymagalnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i inwestycji.

W dniu 02.09.2021 r. wpłynęły uwagi i wnioski Parafii Rzymskokatolickiej p.w. Niepokalanego Poczęcia NMP w Kamionnie, reprezentowanej przez ks. Mariana Dobrowolskiego – Proboszcza Parafii:

*Uważam, że odniesienia wskazane w uzupełnieniu do uwag i wniosków w dalszym ciągu są nierzetelne i nie rozwiewają obaw.*

Odpowiedź: Raport o oddziaływaniu na środowisko został sporządzony w sposób umożliwiający rzetelną ocenę oddziaływań na środowisko. Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi krajowej, dokumentacja uwzględnia rozwiązania możliwe do wykonania w ramach rozbudowy, na długości objętego opracowaniem odcinka.

*Kto i na jakiej podstawie zadecydował, że zaproponowana koncepcja nie będzie miała niekorzystnego wpływu na miejscowe obiekty zabytkowe, zwłaszcza te związane z kultem religijnym? W pkt. 80 tabeli nr 1, gdzie zawarto odpowiedź dla Parafii Rzymskokatolickiej p.w. Niepokalanego Poczęcia NMP w Kamionnie widnieje stwierdzenie, że przed złożeniem wniosku o wydanie DŚU Wykonawca zwrócił się do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i otrzymał pozytywną opinię rozwiązań projektowych nr DS.5152.269.2018.AD z dnia 01.08.2018 r. Negatywne stanowiska Konserwatora po opracowaniu raportu OOŚ w trakcie trwania procedury środowiskowej wynikało z wydania decyzji o wpisaniu do ewidencji zabytków budynku plebanii w dniu 16.04.2019 r. ( tj. w trakcie trwającej procedury administracyjnej). Rozwiązania projektowe po wpisaniu budynku plebanii do rejestru zabytków oraz wydaniu negatywnej opinii konserwatora zostały skorygowane i nie naruszają istniejącego pasa drogowego. Brak jest opinii i zgody archeologa, a teren wokół plebanii i być może drogi to od XVI wieku dawny cmentarz grzebalny. Dlaczego nikt, po wprowadzeniu nowych ustaleń nie wnioskował o ponowną opinię Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków?*

Odpowiedź: Zgodnie z procedurami prawnymi planowany do przygotowania na dalszym etapie projekt budowlany będzie uzgadniany z Konserwatorem Zabytków.

*Na jakiej podstawie stwierdzone zostało, ze obecne rozwiązania nie naruszają istniejącej granicy pasa drogowego w rejonie obszaru objętego ochroną? Czy Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków opiniował ponownie zastosowane rozwiązania projektowe? Proszę wykazać dokumenty w których MWKZ zmienia wydaną opinię. Jako proboszcz parafii Kamionna znam dokument z dnia 08.07.2019 (DS.5152.269.2.2018.ZSA), która stanowi załącznik nr 1 do uwag i wniosków, jasno wskazuje, że przedłożona koncepcja projektowa rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna od km. 269+500 do km 270+900 została zaopiniowana negatywnie. Ten stan rzeczy potwierdza Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego Departament Ochrony Zabytków z dnia 22.01.2020 r. (DOZ-KiNK.052.155.2019.KS-Ś) – Załącznik nr 2.*

Odpowiedź: W oparciu o dokumentację koncepcyjną – obecne rozwiązania nie naruszają istniejącej granicy pasa drogowego w rejonie obszaru objętego ochroną. Zgodnie z procedurami prawnymi planowany do przygotowania na dalszym etapie projekt budowlany będzie uzgadniany z konserwatorem zabytków.

*Ponownie wnioskuję o powołanie biegłego i dopuszczenie dowodu z opinii biegłego  
z zakresu budownictwa oraz przeprowadzenie innych stosownych badań już na tym etapie. Inwestor nie ponosi odpowiedzialności za zniszczenia budynków zabytkowych: Kościoła  
i plebanii podczas eksploatacji drogi. Kwestia zamieszczona w pkt. 80 Uzupełnienia do Raportu to stwierdzenie, że Zarządca drogi ma obowiązek zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa na drodze oraz utrzymać jej właściwy stan techniczny. Sprawa jest bezdyskusyjna, ale w zestawieniu pkt. 39 tab. 1 nabiera innego znaczenia, ponieważ to do właściciela obiektu lub jego zarządcy należy utrzymanie właściwego stanu technicznego. W pkt. 12 tabeli wskazuje się, że w przypadku obiektów zabytkowych (kościół, plebania) jeśli będzie to konieczne Wykonawca robót przed rozpoczęciem prac wykona dokumentację techniczne stanu tych budynków, a w przypadku pojawienia się skarg lub informacji o możliwych szkodach możliwa będzie ocena czy za ich powstanie odpowiada realizacja inwestycji – jeśli będzie to wymagane zostaną wprowadzone odpowiednie działania w zakresie realizacji (charakteru) robót lub też działania minimalizujące np. Przegrody antywibracyjne w gruncie. Wielokrotnie jako proboszcz, wskazywałem na zagrożenia dla obiektów powierzonych mojej pieczy. Badania stanu technicznego obiektów zabytkowych tj. budynku kościoła i plebanii powinny być wykonane jeszcze przed wydaniem decyzji na realizację przedsięwzięcia. Ponownie wnioskuję o powołanie biegłego i dopuszczenie dowodu opinii biegłego z zakresu budownictwa, który po przeprowadzeniu badań specjalistycznych obecnego stanu kościoła parafialnego w Kamionnie, w tym również pęknięć murów oceni, czy przebudowa drogi do nowych parametrów, w tym również budowa ronda  
w bezpośrednim pobliżu kościoła parafialnego nie doprowadzi do dalszej destrukcji murów tej zabytkowej świątyni oraz przeprowadzenie innych stosownych badań już na tym etapie.*

Odpowiedź: Zgodnie z właściwymi przepisami, w tym m.in. Prawo budowlane, obiekty budowlane powinny być utrzymane przez właścicieli w odpowiednim stanie technicznym. Wniosek o powołanie biegłego i przeprowadzenie stosownych badan jest nieuzasadniony. Nie znajduje się oparcia prawnego dla tego wniosku na etapie wydawania decyzji środowiskowej. Ponadto podtrzymuje się wcześniejsze wyjaśnienia.

*Jakie kroki zostały powzięte, aby chronić dziedzictwo przyrodnicze? Czy Rada Gminy Łochów została zapoznana z wnioskiem o uznanie klonów polnych pomnikami przyrody? Rozdz. 10 wskazuje, że raport jest sporządzony w sposób szczegółowy i adekwatny do zakresu analizowanej inwestycji. Jest kompletny i odpowiadający celowi, jakiemu ma służyć. Raport to dokument, którego celem powinno być rzetelne rozpatrzenie jak proponowana inwestycja będzie oddziaływała na szeroko rozumiane środowisko. Pkt. 81 tabeli informuje, że Wykonawca raportu odniósł się do wszystkich uwag przekazanych przez organ prowadzący. W tym miejscu zwracam uwagę, że mieszkańcy Kamionny w licznych uwagach kierowanych zarówno do Burmistrze Łochowa, RDOŚ wskazywał na nierzetelną inwentaryzację przyrodnicza. Podkreślano, że na terenie przykościelnego cmentarza rosną okazałe klony polne i należy zbadać tę sprawę,  
a jednocześnie dołożyć starań, by je chronić. Do Urzędu Gminy w Łochowie wpłynął mój wniosek wraz z ekspertyzą (Załącznik nr 3) specjalisty ds. Pielęgnacji Drzew i Pomników Przyrody o uznanie ww. klonów polnych, jako pomniki przyrody. Drzewa te rosną  
w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji i są być może jednymi z najstarszych  
w Polsce z tego gatunku, a tym samym cennymi okazami przyrody mającymi ogromne znaczenie stabilizujące grunt wokół kościoła.*

Odpowiedź: Uwaga nie jest skierowana do GDDKiA.

*Wnoszę o ponowne wykonanie pomiarów odległości od drogi budynku plebanii i analizę akustyczną. W uzupełnieniu informuje się, że analiza akustyczna nie wykazuje możliwości wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu wewnątrz budynku plebanii. Jednocześnie w raporcie mowa o tym, że odległość plebanii od jezdni wynosi 16 m i dla tej odległości prowadzone były analizy, w związku z którymi np. nie przewiduje się przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu wewnątrz pomieszczeń, tymczasem w rozdziale 3 uzupełnienia raportu mówi się o odległości 14,09 m. To po raz kolejny potwierdza brak rzetelności wykonania opracowania i braku skupienia na miejscach najbardziej istotnych z punktu widzenia projektowanej inwestycji i jej oddziaływania chociażby na obiekty zabytkowe*.

Odpowiedź: Obliczenia propagacji hałasu w środowisku na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonano wykorzystując numeryczny model terenu (NMT), który uwzględnia uksztaltowania analizowanego terenu, jak również istniejącą zabudowę. W modelu wszystkie zabudowania zostały uwzględnione. Ewentualne rozbieżności w pomierzonych odległościach zawarte w opracowaniu pozostają bez wpływu na analizę akustyczną.

W dniu 02.09.2021 r. uwagi i wnioski dot. przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 62 w m. Kamionna złożyła Pani Barbara Mrozek:

*Rozdział 2 uzupełnienia do raportu pt. „Odniesienie do uwag i wniosków społeczeństwa”. Analizując projekt koncepcji przebudowy DK62 w miejscowości Kamionna przedstawiony raport nadal jest nierzetelny, niekompletny, godzący w dobra mieszkańców   
i dziedzictwo narodowe. Pomijane jest stanowisko konserwatora Zabytków dot. Budynku Kościoła i plebanii, lekceważy się pomniki przyrody. Raport nie zawiera żadnych nowych propozycji, będących kompromisowym rozwiązaniem udziału społeczeństwa w inwestycji   
i projektem inwestora. Mieszkańcy, szczególnie ci, których inwestycja bezpośrednio dotyczy   
i narusza ich dobra osobiste, nadal podtrzymują swoje stanowisko wnioskujące o nowy inny alternatywny projekt przebudowy, który zapewni bezpieczeństwo i komfort życia. Składam zdecydowany sprzeciw wobec tak dużego ronda w samym centrum miejscowości. Inwestycja ta jest przykładem marnotrawienia publicznych pieniędzy, nieuzasadniona, godząca w dobra wspólne i prywatne.*

Odpowiedź: Raport o oddziaływaniu na środowisko został sporządzony w sposób umożliwiający rzetelną ocenę oddziaływań na środowisko. Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi krajowej, dokumentacja uwzględnia rozwiązania możliwe do wykonania w ramach rozbudowy, na długości objętego opracowaniem odcinka.

*Rozdział 4. „Przedstawienie wszystkich analizowanych wariantów”*

*W tabeli 2 przedstawiono zależności pomiędzy prędkością poruszania się pojazdów, a emisją głównych zanieczyszczeń komunikacyjnych. Minimalna prędkość w tabeli to 30 km/h. Przed tak dużym rondem wszystkie pojazdy niestety hamują i ponownie ruszają, nie trzeba być kierowcą, aby wiedzieć iż samochodów w tym momencie emituje najwięcej spalin i to taki pomiar powinien być zamieszczony. Trasą DK62 porusza się duza liczba samochodów ciężarowych szczególnie TIR-ów, które jadąc prędkością dozwoloną w terenie zabudowanym emitują mniej zanieczyszczeń komunikacyjnych i akustycznych. Mając tak niewielką odległość od pasa drogowego będę narażona na nieustanny hałas, zwiększone zanieczyszczenie, brak komfortu życiowego we własnym domu. Propozycja wymiany stolarki okiennej tylko potwierdza fakt   
o istniejącym zagrożeniu. Każdy ma prawo dostępu do czystego powietrza, a nie propozycji „zapuszkowania się we własnym domu” W wariancie alternatywnym nadmieniono   
o konieczności wyburzeniu 8 budynków, 1 mieszkalnego, 6 gospodarczych i 1 usługowego, zaś w wariancie najkorzystniejszym dla środowiska i preferowanym przez inwestora wychwala się tylko techniczne dobro i nowości techniczne nawierzchni jezdni. Inwestor pomija zagadnienia ilości terenu podlegającemu wywłaszczeniu, ilości wyburzanych budynków, rekompensaty za odebrane mienie. Brak dokładnych wyliczeń i wskazań, wg. Moich skromnych wyliczeń „linijkowych” odebrane mi będzie ok. 18 arów przydomowej działki ogrodniczej, pielęgnowanej i nawożonej przez 30 lat, a w zamian otrzymam spaliny, hałas oraz pomoc i dobrą radę niewychodzenia z domu i otwierania okien.*

Odpowiedź: Planowana inwestycja obejmuje rozbudowę drogi krajowej, wariantowanie zawarte w dokumentacji jest dostosowane do charakteru inwestycji, w sposób umożliwiający rzetelną ocenę oddziaływań na środowisko. Wyeliminowanie ruchu ciężarowego z drogi krajowej nie jest możliwe ponieważ jest to jedna z podstawowych funkcji dróg tych kategorii.

*Rozdział 11 „Projekt przebudowy drogi z naniesieniem zmian proponowanych przez społeczeństwo”. Informacja, iż biuro w dokumentacji projektowej uwzględniło uwagi i wnioski mieszkańców jest błędna, dokumentacja jest niezmienna od 2018 r. zaś określenie planów inwestycji jako koncepcja jest ironiczne, jest to projekt przeinwestowany niemający żadnego uzasadnienia w odniesieniu do miejsca jego lokalizacji. Istnieją inne rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego i pieszego, przykładem może być rozwiązanie w miejscowości Gwizdały, gdzie inwestycja, też na drodze krajowej, tak rażąco nie godziła w środowisko*.

Odpowiedź: Treść tej uwagi zawiera subiektywne stanowisko Wnioskodawcy, nie zawiera pytania. Przyjęte rozwiązania są dostosowane do charakteru inwestycji, w odniesieniu do aktualnych wymagań dla przedmiotu rozbudowy.

Pismem z dnia 08.09.2021 r. Burmistrz Łochowa przesłał, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, kopie uwag i wniosków mieszkańców wsi Kamionna z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie i udzielenie odpowiedzi na zarzuty stawiane w uwagach i wnioskach. Jednocześnie pismami z dnia 08.09.2021 r. Burmistrz Łochowa zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Węgrowie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni   
w Sokołowie Podlaskim o zajęcie stanowiska w sprawie.

Obwieszczeniem z dnia 13.09.2021 r., znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN, Burmistrz Łochowa zawiadomił, iż z uwagi na wniesienie uwag i wniosków przez mieszkańców miejscowości Kamionna ustala nowy termin załatwienia sprawy określając go na dzień 30.11.2021 r. Zawiadomienie w powyższej sprawie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łochowie, w miejscowości

Kamionna oraz na stronie gminy Łochów.

Pismem z dnia 13.09.2021 r. Burmistrz Łochowa poinformował również p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału d.s. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad   
w Warszawie o nowym terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 15.09.2021 r. (wpłynęło dnia 16.09.2021 r.) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskimzawiadomił Burmistrza Łochowa, iż zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 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 (Dz. U. z 2021, poz. 2373)*, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, chyba że –   
w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przedłożone dokumenty nie zawierają nowych informacji, dowodów mogących mieć wpływ na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne oraz mających wpływ na rozstrzygnięcie sprawy przez PGW Wody Polskie. W związku z powyższym brak jest podstaw prawnych, aby Dyrektor Zarządu Zlewni mógł zająć stanowisko w przedmiotowej sprawie.

Pismem z dnia 15.09.2021 r. (wpłynęło dnia 17.09.2021 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie poinformował, iż nie jest organem właściwym w przedmiotowej sprawie. Zgodnie z właściwością wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt. 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 (Dz. U.   
z 2021 r., poz. 2373), organem uprawnionym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowym przypadku jest Burmistrz Łochowa, a to na organie prowadzącym postępowanie spoczywa obowiązek rozpatrzenia wniosków i uwag składanych przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przed organem Inspekcji Sanitarnej toczyło się postępowanie na etapie wydania opinii przed wydaniem decyzji  
o środowiskowych uwarunkowaniach, które zakończyło się wydaniem opinii sanitarnej z dnia 23.04.2021 r. znak ZNS.4811.2.2019.4, w której określono środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 18.10.2021 r. (wpłynęło dnia 25.10.2021 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie poinformował, iż ustawodawca nie przewidział dla regionalnego dyrektora zadania w postaci podejmowania czynności, o których mowa w przesłanym piśmie   
z dnia 13.09.2021 r. Dla takich działań brak jest podstaw prawnych, a jednocześnie wykraczają one poza kompetencje określone w ustawie ooś. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska   
w dniu 11.06.2021 r. wydał postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia. Zgodnie z zapisem ustawy ooś organ właściwy do wydania decyzji przed jej wydaniem przeprowadza postępowanie z udziałem społeczeństwa, a także jest zobowiązany do rozpatrzenia uwag i wniosków.

W dniu 07.12.2021 r. Burmistrz Łochowa poinformował p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału d.s. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie   
o ustaleniu nowego terminu załatwienia sprawy, który określono na 28.02.2022 r.

Obwieszczeniem z dnia 07.12.2021 r., znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN/JM, Burmistrz Łochowa zawiadomił o ustaleniu nowego terminu załatwienia sprawy oraz o zajęciu stanowiska przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w związku z wniesionymi uwagami   
i wnioskami. Zawiadomienie w powyższej sprawie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łochowie, w miejscowości Kamionna oraz na stronie gminy Łochów.

W dniu 28.12.2021 r. do tut. organu wpłynęły pisma wnioskujące o doprecyzowanie udzielonych odpowiedzi. We wskazanym dokumencie Państwo Elżbieta i Sławomir Kondruś, Pani Barbara Mrozek oraz Pan Jerzy Posiewka wskazują:

*W obszarze przedmiotowej inwestycji znajdują się obiekty zabytkowe. W pierwszym etapie procedury pozyskiwana była opinia MWKZ w tej sprawie. Ostatecznie po dokonanych zmianach wydał on negatywną opinię. Dlaczego ta informacja nie znajduje odzwierciedlenia   
w dokumentacji? Nawet jeśli projekt budowlany miałby być konstruowany na dalszym etapie prac, to na ten moment brak tej informacji w raporcie jest istotnym przekłamaniem. Jak miałyby się zmienić te ustalenia na etapie projektu w stosunku do wydanej negatywnej opinii dla przedsięwzięcia.*

*Jaki zatem realny wpływ na planowaną inwestycję ma właściciel obiektu zabytkowego, który zobowiązany jest do utrzymania go w odpowiednim stanie technicznym? Chcąc zapewnić odpowiedni stan techniczny, zważywszy na opinię MWKZ, wnioskujemy o powołanie biegłego   
i przeprowadzenie stosownych badań. W naszej opinii inwestycja negatywnie wpłynie na lokalne obiekty zabytkowe.*

Odpowiedź: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie informuje, iż przedmiotowa inwestycja sąsiaduje z obiektami zabytkowymi na terenie miejscowości Kamionna, jednakże na etapie realizacji , przy braku akceptacji Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – nie przewiduje się ingerencji w tereny przyległe, objęte ochroną konserwatorska. Realizacja, w tym niezbędne uzgodnienia na etapie projektu budowlanego na obszarze objętym ochroną Konserwatora – będą odbywać się w trybie zgodnym   
z obowiązującymi przepisami.

*Zasadnym wydaje się poinformowanie każdego właściciela działki o tym, jaka powierzchnia miałaby zostać mu odebrana na cel przedmiotowej inwestycji. Do dnia dzisiejszego nikt z nas nie dostał takiej dedykowanej informacji.*

Odpowiedź: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie informuje, iż ostateczna powierzchnia działek przeznaczonych na realizacje przedmiotowego zadania zostanie określona na dalszym etapie realizacji, wraz z uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

*Podtrzymujemy swoje wcześniejsze pytania, na które odpowiedzi nie zostały zawarte   
w tabeli. Kategorycznie sprzeciwiamy się stwierdzeniu, iż chcemy wyeliminować ruch ciężarowy z drogi krajowej.*

*Wnosimy o wskazanie jakiego rodzaju dokładnie będą to działania?(dot. pkt. 11 tabeli)*

Odpowiedź: Prowadzone roboty będą realizowane zgodnie z przepisami polskiego prawa  
z zachowaniem ogólnych przyjętych norm. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad na etapie przetargu na realizację inwestycji zobowiązuje Wnioskodawców do zachowania przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na Placu Budowy oraz na terenach przyległych do placu Budowy, w których zawarte są zapisy zobowiązujące do unikania uszkodzeń lub uciążliwości dla osób trzecich, wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych podczas lub w następstwie Wykonywania robót, zasadniczo obejmujących m.in.:

- lokalizację zapleczy budowy (baz, warsztatów, magazynów, składowisk, placów postojowych maszyn budowlanych) oraz dróg dojazdowych – w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie, po zakończeniu prac – porządkowanie terenu,

- zachowanie środków ostrożności oraz zabezpieczenie terenu przed możliwością powstania pożaru, zanieczyszczeń powietrza pyłami i gazami, zanieczyszczeń zbiorników wodnych  
i cieków substancjami ropopochodnymi lub toksycznymi,

- zabezpieczenie miejsc wyznaczonych do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn budowlanych w obrębie bazy, poprzez wyłożenie terenu materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia budowy,

- przy wyjazdach z budowy na drogę publiczną utwardzoną, należy zapewnić stanowiska do czyszczenia kół pojazdów,

- organizowanie robót w taki sposób, by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych,

- tankowanie maszyn i urządzeń paliwem płynnym na przewidywanym placu postoju maszyn przy zapleczu budowy, w sposób niedopuszczający do skażenia gruntu lub cieków (zalecane jest wykorzystanie istniejących stacji paliw w sąsiedztwie).

Ostateczne wymagania zostaną uszczegółowione na etapie przetargu niezbędnego dla dalszej realizacji inwestycji.

*Pytanie brzmiało: „Skoro nie ma możliwości zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych, co stanie się jeśli w przypadku opracowania po realizacyjnego dopuszczalne poziomy hałasu zostaną przekroczone? Czy w przypadku np. ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania my, jako mieszkańcy bezpośrednio granicząc z inwestycją zostaniemy wysiedleni? Bądź kto będzie ponosił koszty modernizacji naszych budynków mieszkalnych, aby parametry zostały spełnione?” Nie znajdujemy na nie odpowiedzi  
w zestawieniu tabelarycznym.*

Odpowiedź: Nie istnieją techniczne możliwości zastosowania innych zabezpieczeń akustycznych ponad te, które zostały przewidziane w przekazanym opracowaniu. Zastosowanie nawierzchni SMA08 (tzw. cichej nawierzchni) oraz wymiana stolarki okiennej i drzwiowej  
w budynkach dla których prognozowane są przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu, który na chwilę obecną również generowany jest przez DK62 w stanie istniejącym   
i w niezbędnym zakresie są dokonywane na koszt Inwestora (GDDKiA). Na obecnym etapie nie przewiduje się powstania strefy ograniczonego użytkowania.

*Dane opierają się na roku 2018, a wchodzimy w rok 2022. Mija 3 lata. Na jakiej podstawie stwierdzacie Państwo, że jest to stosunkowo ”niewielki upływ czasu”?*

Odpowiedź: Stosunkowo niewielki upływ czasu wynika z ponownej procedury administracyjnej dotyczącej wydania decyzji środowiskowej. Nie ma istotnego wpływu na przyjęte wartości natężeń ruchu, ponieważ opierają się one na odpowiednio obliczonych prognozach ruchu, które to odzwierciedlają rzeczywiste zmiany w ilości pojazdów

*Skoro raport jest sporządzony w sposób umożliwiający rzetelną ocenę oddziaływań na środowisko to czemu pomija istotne elementy i fakty? W dalszym ciągu nie uzyskaliśmy stanowiska dla zadanego pytania: „do Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Gminy  
w Łochowie wpłynął wniosek o uznanie klonów polnych, jako pomniki przyrody. Drzewa te rosną w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji i są być może jednymi z najstarszych w Polsce a tego gatunku, a tym samym cennymi okazami przyrody. Jakie kroki zostały powzięte, aby chronić dziedzictwo przyrodnicze? Czy Burmistrz Łochowa wystąpił do inwestora o wykonanie stosownych badań, ekspertyz? Czy w ogóle jakieś kroki zostały przedsięwzięte w przedmiotowej sprawie przez Burmistrza Łochowa?*

Odpowiedź: Raport o oddziaływaniu na środowisko został sporządzony w sposób umożliwiający rzetelną ocenę oddziaływań na środowisko. Zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko jest zgodny z wymaganiami określonymi w art. 66 *ustawy z dnia 3 października 2008r.  
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373).*  
W raporcie zawarto informacje odnośnie dziedzictwa przyrodniczego wskazanego obszaru.

*W tabeli nie odnajdujemy odpowiedzi na poniższe: „W rozdziale 11 autor uzupełnienia do raportu nie odnosi się do projektu rozbudowy drogi z naniesieniem zmian proponowanych przez społeczeństwo. Nie zostały one nawet rozważone jako wariant alternatywny. W odpowiedzi zaś mówi o założeniach projektowych, które muszą być spełnione. Czy zatem mamy rozumieć, że wszelkie wnioski i uwagi, które składamy w ramach procedury administracyjnej są bezzasadne, bo wybiegają poza zakres inwestycji i nie są zgodne z założeniami inwestycji? Zgodnie   
z protokołem z dnia 12.12.2019 r. (O.WA.KP-12.4143.6.2018.133.KW.K; L. dz.:689/2019), który powstał po spotkaniu informacyjnym dnia 28.11.2019 r., ustalono, że Burmistrz Łochowa jako samorządowy przedstawiciel mieszkańców wystąpi do Inwestora z prośbą o zmianę rozwiązań projektowych w zakresie zmiany ciągu pieszo-rowerowego na ciąg pieszy. Do dnia dzisiejszego takie rozwiązanie nie zostało przedstawione mieszkańcom. Uzupełnienie do raportu w dalszym ciągu mówi o ciągu pieszo-rowerowym.*

*Bardzo prosimy o ustosunkowanie się do wykonalności zasadniczych ustaleń ze spotkania  
i sposobu brania pod uwagę stanowiska mieszkańców zainteresowanych sprawą. Czy te ustalenia pomimo, ze stanowią deklaracje Burmistrza Łochowa również wykraczają poza zakres inwestycji?*

Odpowiedź: Wniosek dotyczący pozostawienia ruchu rowerowego na jezdni drogi krajowej na etapie założeń jej rozbudowy byłby działaniem skrajnie nieodpowiedzialnym, z uwagi na zagrożenie życia i zdrowia niechronionych uczestników ruchu drogowego. Separacja ruchu rowerowego warunkuje osiągnięcie minimalnego wymagalnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i inwestycji.

W dniu 28.12.2021 r. do tut. organu wpłynęło pismo Parafii Rzymskokatolickiej p.w. Niepokalanego Poczęcia NMP w Kamionnie, złożone przez ks. Mariana Dobrowolskiego – Proboszcza Parafii wnioskujące o udzielenie odpowiedzi:

*Jakie kroki zostały powzięte, aby chronić dziedzictwo przyrodnicze? Czy Rada Gminy Łochów została zapoznana z wnioskiem o uznanie klonów polnych pomnikami przyrody i jakie kroki zostały przedsięwzięte? Do Urzędu Gminy w Łochowie wpłynął mój wniosek wraz  
z ekspertyza specjalisty ds. Pielęgnacji Drzew i Pomników Przyrody o uznanie ww. klonów polnych, jako pomniki przyrody. Drzewa te rosną w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji i są być może jednymi z najstarszych w Polsce z tego gatunku, a tym samym cennymi okazami przyrody mającymi ogromne znaczenie stabilizujące grunt wokół kościoła. Wnoszę   
o pisemne ustosunkowanie się do powyższego.*

Odpowiedź: W związku z wystąpieniem do Rady Miejskiej Łochowa o uznanie klonów polnych, jako pomniki przyrody oraz nadania im statusu pomników przyrody – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie wykona inwestycję zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa ooś, bez zbędnej ingerencji w pomniki przyrody, ograniczając rozwiązania do niezbędnego.

W opinii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie – kolejne pojawiające się pytania i wątpliwości odnoszą się zasadniczo do dalszego etapu realizacji, a w ramach postepowania zgromadzono komplet materiałów możliwych  
i koniecznych do opracowania i umożliwiających rozstrzygnięcie wniosku.

W dniu 05.01.2022 r. Burmistrz Łochowa zwrócił się z prośbą, do p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału d.s. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad  
w Warszawie, o zabranie stanowiska i udzielenie odpowiedzi na złożone w dniu 28.12.2021 r. pisma mieszkańców, które odnoszą się do udzielonych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad odpowiedzi na złożone przez mieszkańców wnioski.

W dniu 28.02.2022 r. Burmistrz Łochowa poinformował p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału d.s. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie  
o ustaleniu nowego terminu załatwienia sprawy tj. do 30.04.2022 r.

Pismem z dnia 07.03.2022 r. (wpłynęło dnia 10.03.2022 r.) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, znak O/WA.KP-12.4143.10.1.2022; L. dz. 46/2022, odpowiedziała na przesłane z pismem znak WGKI.6220.2.2018.2020.KN/JM z dnia 05.01.2022 r. uwagi i wnioski mieszkańców miejscowości Kamionna, informując, iż podtrzymuje wcześniej udzielane wyjaśnienia i stanowisko w sprawie.

W dniu 18.03.2022 r. Burmistrz Łochowa Obwieszczeniem znak WGKI.6220.2.1.2018.2020.2022.JM zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego i możliwości zapoznania się z zebranymi materiałami w sprawie. Zawiadomienie w powyższej sprawie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łochowie, w miejscowości Kamionna oraz na stronie BIP Urzędu Miejskiego w Łochowie.

Celem weryfikacji przyjętych w raporcie założeń, Burmistrz Łochowa nałożył na inwestora konieczność przeprowadzenia pomiarów weryfikujących w zakresie oddziaływania akustycznego w ramach analizy porealizacyjnej, przeprowadzonej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania. Powyższe pozwoli na sprawdzenie, czy obliczenia zawarte w raporcie, a także przyjęte prognozy ruchu spełniają wymagania w zakresie ochrony środowiska, czy może istnieje konieczność wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń, bądź utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie zalicza się do zakładów „o zwiększonym ryzyku” wystąpienia awarii zgodnie z definicją określoną w art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Nie określono również wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania przedsięwzięcia poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

W ramach postępowania zgromadzono komplet materiałów możliwych i koniecznych do opracowania i umożliwiających rozstrzygnięcie wniosku celem wydania decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach. Składane przez mieszkańców w toku postępowania uwagi i wnioski w znacznej mierze odnoszą się do dalszego etapu realizacji przedsięwzięcia. Na tym etapie wnioskodawca spełnił wszelkie przesłanki umożliwiające wydanie decyzji  
o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna”.

Analiza przedłożonych dokumentów, wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia „Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna” na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

**POUCZENIE**

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego  
w Siedlcach za pośrednictwem Burmistrza Łochowa, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Od niniejszej decyzji służy prawo do zrzeczenia się odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia   
o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postepowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

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

1. Strony postepowania zawiadamiane w trybie art. 49 K.p.a.
2. a/a

Do wiadomości:

* + - 1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie

Wydział Spraw Terenowych w Siedlcach

ul. Kazimierzowska 9

08-110 Siedlce

2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Węgrowie

ul. S.K. Wyszyńskiego 3

* 1. Węgrów

1. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie

Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim

ul. Repkowska 49

08-300 Sokołów Podlaski