

Wójt Gminy Wizna
pl. kpt. Władysława Raginisa 35
18-430 Wizna

Wizna, dnia 10 grudnia 2021 r.

GŚ.6220.15.2021

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 ust. 1, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt. 2, ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą ooś” oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.), w związku z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Powiatu Łomżyńskiego, reprezentowanego przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży, ul. Poligonowa 30, 18-400 Łomża oraz zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Wydział Spraw Terenowych II w Łomży, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łomży i Dyrektora Zarządu Zlewni w Ostrołęce Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie:

stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia, polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1962B Wizna – Srebrowo – Mrówki – Nieławice – Kokoszki – Guty – Kownaty na odcinku Wizna – Srebrowo w km 0+900,0 – 2+980,00 oraz na odcinku Mrówki – Nieławice w km 4+920,00 – 6+020,00.

Uzasadnienie:

W dniu 04.10.2021 r. do organu – Wójta Gminy Wizna, wpłynął wniosek Zarządu Powiatu Łomżyńskiego, reprezentowanego przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży dot. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia, polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1962B Wizna – Srebrowo – Mrówki – Nieławice – Kokoszki – Guty – Kownaty na odcinku Wizna – Srebrowo w km 0+900,0 – 2+980,00 oraz na odcinku Mrówki – Nieławice w km 4+920,00 – 6+020,00

W związku z faktem, iż wniosek zawierał braki, organ pismem z dnia 07.10.2021 r. wezwał wnioskodawcę do ich uzupełnienia w terminie 14 dni od daty otrzymania wezwania pouczając, iż ich nieusunięcie we wskazanym terminie spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpatrzenia. Wnioskodawca pismem z dnia 14.10.2021 r. dostarczył brakujące dokumenty.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko kwalifikowane jest jako: „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”. Przedmiotowe przedsięwzięcie należy zakwalifikować jako mogące

potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 15.10.2021 r. obwieszczeniem znak GŚ.6220.15.2021 tutejszy organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1. W myśl przywołanego przepisu oraz art. 64 ust. 1 ustawy ooś, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – stwierdza w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1;
- po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska;
- po zasięgnięciu opinii organu państwowej inspekcji sanitarnej w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-27, oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b;
- po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy;
- po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2 i 4 tuż. organ pismami znak GŚ.6220.15.2021 z dnia 15.10.2021 r. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łomży, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Wydział Spraw Terenowych w Łomży oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Ostrołęce Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych II w Łomży, działający z upoważnienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, postanowieniem znak WSTII.4220.262.2021.MM z dnia 29.10.2021 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a biorąc pod uwagę usytuowanie przedsięwzięcia, jego rodzaj i skalę, jego eksploatacja nie będzie stanowiła znacznej uciążliwości.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Ostrołęce Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii znak BI.ZZŚ.5.4360.348.2021.JT z dnia 28.10.2021 r. określił, że dla przedsięwzięcia nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a analiza KIP pozwala na stwierdzenie, że przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łomży Opinią Nr 142.NZ.2021 z dnia 03.11.2021 r. stwierdził, że dla przedsięwzięcia nie istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a realizacja przedsięwzięcia w znacznej mierze przyczyni się do poprawy stanu czystości środowiska, zmniejszy się poziom hałasu,

zapylenie i emisja spalin oraz inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie na zdrowie człowieka.

W toku postępowania organ ustalił i zważył, co następuje poniżej.

Inwestycja będzie realizowana na terenie Gminy Wizna, na działkach o nr ewid.: 394, 395/1, 290/1, 414 obręb Wizna, 384, 68/1, 354, 383/3, 375, 391, 378/1 obręb Srebrowo, 51/1 obręb Mrówki, 214/1, 211/7, 211/2, 224 obręb Nietawice gm. Wizna. Na analizowanym terenie brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Planowana do realizacji inwestycja obejmuje swoim zakresem przebudowę drogi powiatowej nr 1962B Wizna – Srebrowo – Mrówki – Nietawice – Kokoszki – Guty – Kownaty na odcinku Wizna – Srebrowo w km 0+900,0 – 2+980,00 oraz na odcinku Mrówki – Nietawice w km 4+920,00 – 6+020,00. Planowana przebudowa drogi o długości łącznie 3180,0 m (odcinek 1 – 1100 mb, odcinek 2 – 2080,0 mb) ma na celu podniesienie jej parametrów technicznych i użytkowych w skutek wykonania niezbędnych elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych warunków transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych.

Droga przebiega istniejącym śladem głównie w otoczeniu gruntów rolnych poza terenem zabudowanym oraz w otoczeniu zabudowy zagrodowej. Rzeźba terenu, przez który przebiega droga jest mało urozmaicona, charakteryzuje ją dominująca płaska forma, wyniesiona do wysokości 118,11 – 141,53 m.n.p.m. Szerokość geodezyjna istniejącego pasa drogowego na odcinku Wizna - Srebrowo wynosi od 12,0 m, a na odcinku Mrówki – Srebrowo jest zróżnicowana i wynosi od 16,0 m do 24,0 m. Korpus drogowy mieści się w pasie drogowym i przebiega w nasypie. Na drodze znajduje się jezdnia bitumiczna o szerokości średnio 3,5 m i zróżnicowanej grubości średnio 4,0 – 8,0 cm. Po obu stronach jezdni istnieją gruntowe pobocza w części porośnięte trawą o zmiennej szerokości. Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu na nieutwardzone grunty poboczy pasa drogowego. Do przyległych działek siedliskowych istnieją zjazdy indywidualne, w części zaś gdzie droga przebiega poza terenem zabudowanym dostęp do działek zrealizowany jest w dowolnych miejscach bez wyodrębnionych zjazdów. Zjazdy mają nawierzchnie gruntowe o różnych szerokościach od 3,0 do 5,5 m. W niewielkiej części końcowej projektowanego odcinka w obrębie pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiegają napowietrzne sieci energetyczne, linia telefoniczna oraz wodociąg. Urządzenia te nie kolidują z planowaną przebudową drogi. W terenie objętym zakresem przedsięwzięcia (pas drogowy) znajduje się miejscowo zadrzewienie i zakrzaczenie na obrzeżach pasa drogowego. Są to pojedyncze drzewa z dominującym gatunkiem wierzby i topoli oraz jesion, sosna, olcha. Średnice drzew od 10 cm do 80 cm. W większości drzewa można uznać za zdrowe, przy czym w znacznej części wykazują one uszkodzenia w czasie wzrostu co wraz z przypadkowym ich wzrostem powoduje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uszkodzenia korpusu drogowego systemem korzeniowym. W związku z przedsięwzięciem przewiduje się wycinki zadrzewienia istniejącego w pasie drogowym i zagrażającego bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Inwestycja wykonana będzie w technologii tradycyjnej dla robót drogowych. Przewiduje się wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni możliwie w maksymalnym stopniu z wykorzystaniem materiałów miejscowych i naturalnych. Do wykonania inwestycji na budowę dostarczane będą w większości wyroby gotowe poza nielicznymi, które ze względów technologicznych wykonane będą na budowie.

Roboty wykonywane będą typowym dla robót drogowych sprzętem jak koparki, równiarki, walce, zagęszczarki, betoniarki, układarki mas bitumicznych, samochody ciężarowe. Taka powszechnie stosowana technologia sprawi, iż uciążliwości dla środowiska mogą wystąpić jedynie na etapie wykonywania robót. Roboty prowadzone będą przy dopuszczeniu ruchu na drodze - wahadłowo oraz z częściowymi miejscowymi i chwilowymi wyłączeniami drogi z ruchu w przypadku takiej konieczności. Wstępnie planuje się zrealizowanie całości robót w okresie od początku czerwca do końca listopada 2022 r. Taki okres oraz technologia realizacji inwestycji determinuje lokalizację zaplecza budowy oraz bazy materiałowo – sprzętowej jak i okres ich funkcjonowania. Charakterystyka zamierzenia jego skala i technologia budowy nie wymaga organizacji bazy składowo – materiałowej zaś pozostałe zaplecze budowy z bazą sprzętową przewiduje się zlokalizować na placu budowy w pasie drogowym. Na rozwiązanie takie pozwalają gabaryty pasa drogowego, niewielki ruch na drodze jak też niewielkie potrzeby związane z organizacją budowy (mała ilość i rotacja potrzebnego sprzętu, brak potrzeb w zakresie zaopatrzenia w energię i wodę). Wstępnie przyjmuje się lokalizację zaplecza w terenie zabudowanym wsi Srebrowo w części końcowej projektowanego odcinka pierwszego alternatywnie we wsi Mrówki w części początkowej projektowanego odcinka drugiej drogi, gdzie szerokość pasa drogowego jest wystarczająca i droga jest oświetlona nocą. Skalę i zakres przedmiotowego projektu wybrano na podstawie analizy potrzeb, co do funkcjonowania projektowanego układu drogowego oraz prognoz wielkości i struktury przyszłego natężenia ruchu a także aspektów związanych z ochroną środowiska. Parametry geometryczne determinuje także obecne zagospodarowanie terenu jak i potrzeby mieszkańców i użytkowników. Na tej podstawie założono poza samą przebudową nawierzchni drogi również usprawnienie odwodnienia i organizacji ruchu. Wszystkie te elementy oraz ich zakres i szczegóły konstrukcyjne zostały dopasowane do zdiagnozowanych potrzeb. Rozwiązania minimalizujące oddziaływania drogi w trakcie użytkowania dotyczą w pierwszym rzędzie hałasu oraz wód powierzchniowych i podziemnych. Pogarszanie natomiast jakości powietrza przez emisję spalin ma bardzo ograniczone możliwości minimalizowania, a praktycznie sprowadza się do upłynnienia ruchu na drodze. W zakresie rozwiązań chroniących środowisko wyróżnić należy dwie grupy ochrony: bierną i czynną. Bierna ochrona środowiska polega na takim zaprojektowaniu drogi, aby po wybudowaniu, a także podczas budowy nie powodowała ona istotnych negatywnych wpływów na stan środowiska, w szczególności na jego podstawowe walory przyrodnicze, gospodarkę, powiązania funkcjonalne w obszarach przyległych oraz na obiekty wrażliwe środowiskowo. Uwzględniając stan istniejący bierna ochrona przede wszystkim realizowana będzie przez:

- korektę przebiegu trasy do zapewnienia należytej odległości od obszarów i obiektów wrażliwych środowiskowo (obiekty zabytkowe, ujęcia wody, pomniki przyrody, obiekty użyteczności publicznej itp.) uwzględniającej ich strefy ochronne,
- płynne trasowanie pozwalające zachować stałą prędkość jazdy,
- kształtowanie niwelety drogi z uwzględnieniem wpływu na przyległy teren (hałas, stosunki wodne, zanieczyszczenie powietrza, erozja gleby itp.),
- zapewnienie organizacji ruchu eliminującej przerwy i zakłócenia w ruchu pojazdów i zmiany prędkości potoku ruchowego,
- kształtowanie przekroju poprzecznego z uwzględnieniem możliwego wpływu na przyległy teren (odwodnienie, łagodne skarpy itp.).

Projektowana inwestycja jak każda droga, stanowi liniowe źródło emisji, które

pośrednio wywiera wpływ na klimat poprzez emisję zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych. W składzie spalin samochodowych występuje tlenek węgla, z którego w naturalnej reakcji chemicznej w atmosferze powstaje dwutlenek węgla, będący jednym z głównych składników gazów cieplarnianych, przyczyniających się do ocieplania się klimatu. Dwutlenek węgla, uznawany jest za najistotniejszy gaz cieplarniany emitowany do atmosfery z sektora transportu drogowego. Ze względu na charakter drogi oraz obciążenie ruchem (droga powiatowa, o ruchu lokalnym), stężenie tlenku węgla emitowanego w wyniku eksploatacji drogi, nie będzie przekraczać dopuszczalnych poziomów substancji. Również w przypadku pozostałych substancji, emisja z planowanej inwestycji, powoduje stężenie zanieczyszczeń w powietrzu stanowiące niewielki udział obowiązujących standardów jakości powietrza i aktualnego tła zanieczyszczeń. W związku z powyższym należy uznać, że przedmiotowa droga nie będzie stanowić zagrożenia dla klimatu. Należy podkreślić, że przebudowa drogi poprzez usprawnienie ruchu drogowego, wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, ponieważ jednym z parametrów mających istotny wpływ na stan powietrza atmosferycznego jest płynność ruchu pojazdów na drodze. W przypadku gdy natężenie ruchu przekroczy przepustowość drogi, tworzą się na niej zatory komunikacyjne. W warunkach takich znacznie wzrasta emisja zanieczyszczeń powietrza, w tym głównie tlenku węgla, który jest wydzielany podczas gwałtownego i niecałkowitego spalania paliwa, które ma miejsce zwłaszcza podczas zatorów drogowych. W związku z powyższym w gestii Inwestora nowej drogi leży zrealizowanie jej w taki sposób, by ograniczyć czas przejazdu i zapewnić odpowiednią przepustowość drogi. Przedmiotowa droga posiada odpowiednie parametry i zapewni płynny ruch pojazdów samochodowych

Przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 poz. 138). Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę inwestycji nie przewiduje się wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych związanych z jej realizacją. W obszarze oddziaływania nie występują przedsięwzięcia zarówno zrealizowane jak i realizowane, które mogą kumulować się z oddziaływaniami pochodzącymi od planowanego przedsięwzięcia.

Wnioskowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno – błotnych i innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym na siedliskach łąkowych i w ujściach rzek, obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, obszarach górskich, obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach mających znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, obszarach ochrony uzdrowiskowej i w uzdrowiskach, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały

przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Teren przedsięwzięcia pod względem hydrograficznym zlokalizowany jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych: „Jedwabianka” o kodzie PLRW200017263129 o złym stanie, zagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Teren przedsięwzięcia znajduje się także w obszarze jednolitych części wód podziemnych kod: PLGW200051 o dobrym stanie wód, niezagrożonej nieosiągnięciem ustanowionych dla niej celów środowiskowych. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych.

Ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania do rejonu realizacji, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Biorąc pod uwagę usytuowanie planowanego przedsięwzięcia, jego rodzaj i skalę, w ocenie organu, jego eksploatacja nie będzie stanowiła znacznej uciążliwości. Planowane zamierzenie inwestycyjne będzie miało zasięg lokalny. Po przeanalizowaniu całości zgromadzonego materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uznano, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Analiza materiału dowodowego pod kątem wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 i 3 ww. ustawy wykazała, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu jego usytuowania, istniejącego i planowanego użytkowania terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych, nie stanowi zagrożenia dla środowiska.

Przed wydaniem decyzji, obwieszczeniem z dnia 15.11.2021 r. znak GŚ.6220.15.2021, strony postępowania zostały poinformowane o zebraniu materiału niezbędnego do wydania decyzji.

W terminie określonym w obwieszczeniu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

W tym stanie należało orzec jak we wstępie.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 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.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Wójta Gminy Wizna w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszej decyzji.
2. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia tutęszemu organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania (przez ostatnią ze stron postępowania) decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W przypadku zrzeczenia się odwołania, stronie nie będzie przysługiwać możliwość zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania. Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, gdy jest zgodna z żądaniem wszystkich stron.
3. Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu

informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 w/w ustawy oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a. Wniosek ten lub zgłoszenie powinno być złożone w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4 i 4b w/w ustawy.

Dokument został wydany w formie dokumentu elektronicznego przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego i podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym

z up. Wójta Gminy Wizna

Włodzimierz Łąka

Załącznik:

- Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Strony postępowania poprzez obwieszczenie;
2. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku Wydział Spraw Terenowych II w Łomży, ul. Nowa 2, 18-400 Łomża;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łomży, ul. Ks. Janusza I 1, 18-400 Łomża;
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce, ul. Poznańska 19, 07-409 Ostrołęka.