

**Grupa mieszkańców
Miasta Sierpc**

W odpowiedzi na państwa pismo z dnia 14.09.2010r. Burmistrz Miasta Sierpc wyjaśnia:

Ad. 1. Rozbieżność tytułu raportu w stosunku do nazwy przedsięwzięcia jest pomyłką pisarską, nie mającą wpływu na zakres opracowania.

Ad. 2 Ad 3 Ad 6 Koncepcje programowe na zadania:

- **Budowa ulicy Witosa w Sierpcu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 451 Żuromin – Sierpc – Dobrzyń nad Wisłą (km 0 + 000 do km 0 + 798)**
- **Budowa wschodniej obwodnicy Sierpca (ul. Borkowska) w ciągu drogi wojewódzkiej nr 560 Brodnica – Rypin – Sierpc – Bielsk – (Płock)**

opracowano w roku 2007, w ramach opracowania przeprowadzono działania konsultacyjno – informacyjne w celu wyjaśnienia wątpliwości i obaw społecznych związanych z planowanymi inwestycjami. Dyskusja ze społeczeństwem, władzami miasta Sierpc, Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad na temat wariantów przebiegu obwodnic miasta Sierpca zawarta jest w opracowaniu Biura Planowania Rozwoju Warszawy S.A. na zlecenie Miasta. Warianty były przedstawiane przez autorów koncepcji m. in. 12 września 2007 r Komisjom Rady Miejskiej w Sierpcu, 17 stycznia 2008 r Komisji Gospodarczej Rady Miejskiej w Sierpcu, przedstawicielom Zarządu Osiedla, Burmistrzowi, pracownikom Urzędu Miasta. Na materiały te i protokoły do nich powołują się autorzy Raportu w pkt. I.1.1 i I.1.3 oraz w punkcie X, analizując także ostatnie spotkanie ze społeczeństwem Sierpca w maju 2010 r. W Raporcie nie zamieszcza się protokołów ani list obecności z takich spotkań.

Listy obecności mieszkańców, protokoły ze spotkań z mieszkańcami stanowią dokumentację Urzędu Miejskiego w Sierpcu. W marcu 2010r. wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi tranzytowej (KDG) w ciągu drogi wojewódzkiej nr 541 relacji Lubawa – Lidzbark – Żuromin – Biezuń – Sierpc – Dobrzyń n/Wisłą od skrzyżowania ulic Płockiej, Witosa, Świętokrzyskiej ulicami Witosa i Borkowską do skrzyżowania z drogą krajową Nr 10, obejmującego zakres obydwu **w/w koncepcji** z pominięciem łącznika ul. Płockiej z projektowanym przedłużeniem ul. Borkowskiej i ul. Witosa.

W celu uzyskania jednej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ze względu na pokrywające się odcinki opracowania, korzystano z materiałów wcześniej zgromadzonych. Dzięki temu łatwiej i szybciej opracowano Raport.

Ad. 4

Autorzy Raportu przeprowadzili cztery wizje terenowe planowanej drogi. Nie ma obowiązku przedstawiania w Raporcie formalnego raportu z tych wizji.

Ad. 5

Ulice Lipowa i Paderewskiego znajdują się poza obszarem zagrożeń fizycznych związanych z nową trasą.

Ad. 6 – patrz 2

Ad. 7 Zakres Raportu określa Burmistrz w swym postanowieniu zgodnie z 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. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm). Nie ma odrębnego rozdziału „konsultacje społeczne” napisano o nich w pkt I 1.1. i 1.3. oraz w X rozdziale Raportu.

Ad. 8 W trakcie przygotowywania Raportu występowało ograniczenie tonażowe na moście przez Sierpienicę przy ul. 11 Listopada. Informacja ta nie ma wpływu na oddziaływanie na środowisko planowanego przedsięwzięcia w rekomendowanym wariantcie. Istotna jest dla analizy, czyli odrzucenia, wariantu „zerowego” tzn pozostawienia stanu obecnego zagrażającego mieszkańcom otoczenia tej ulicy. Zagrażającego zresztą bardziej przy braku ograniczenia tonażowego.

Ad. 9 Opis zabudowy przylegającej do projektowanej drogi odzwierciedla to, co widzieli autorzy raportu w trakcie wizji terenowych.

Ad. 10 Dolina Sierpienicy ma na ocenianym odcinku szerokość 80 m, nie należy tego mylić z szerokością koryta.

Ad.11 Badania autopsyjne zasobności wód gruntowych rzeczywiście nie były prowadzone. W Raportach dla inwestycji liniowych dokonuje się jedynie oceny kameralnej.

Ad. 12 i 13 Tereny zielone przylegające do planowanej drogi opisano tak, jak były one rejestrowane podczas wizji terenowych. Nie są to tereny prawnie chronione w rozumieniu Ustawy z 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody. Nie przeprowadzono zatem inwentaryzacji przyrodniczej. Korzystano natomiast z opracowań innych, w tym z cennego opracowania ekofizjograficznego dla miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Sierpca.

Proponowane rozwiązanie jest w zgodzie z trafną koncepcją ochrony doliny Sierpienicy, a miejsce wprowadzenia ul. Borkowskiej do drogi nr 10 wynika z potrzeby uwzględnienia projektu zagospodarowania tej doliny w Sierpcu.

Ad.14 Lista podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Sierpcu zmienia się bardzo szybko. Stąd rozbieżność między danymi aktualnymi, a cytowanymi w Raporcie. Nie ma to jednak istotnego znaczenia dla wniosków z Raportu, a celem przywoływania tej listy było wskazanie, że poprawa warunków komunikacji drogowej, zwłaszcza przejazdu przez miasto w kierunku NS jest także w interesie przedsiębiorców miejscowych korzystających z transportu samochodowego, w tym o dużych tonażach.

Ad. 15 Dane o prognozowanym ruchu pochodzą z opracowań zamieszczonych przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, w Studium transportowym miasta Sierpca oraz w koncepcji budowy ul. Witosa oraz obwodnicy wschodniej (ul. Borkowskiej). Prognozy te zawsze przyjmuje się z ostrożnością, preferując dane maksymalne, tak by wyniki obliczeń nie były nieoszacowane. Ostateczna weryfikacja tych danych odbywa się zwykle podczas opracowywania tzw. oceny porealizacyjnej, którą Raport zaleca.

Ad.16 Wybór alternatywy dla rozwiązania projektowego rządzi się oczywistymi prawami. Wśród nich jest realna możliwość różnoczasowej realizacji. Niestety obwodnica południowa jest na etapie przedkonceptyjnych analiz i jej przebieg jest obecnie tylko schematyczny. Oznacza to, że wprowadzenie takiego wariantu, w przypadku jego wybrania, oznaczałoby praktycznie pozostawienie stanu obecnego (wariantu zerowego) na bardzo długi okres. Jest to wysoce niekorzystne społecznie i środowiskowo. Pełna obwodnica wschodnia jest wariantem realnym, warunkowanym praktycznie tylko kosztami.

Ad. 17 W Raporcie opisano zagrożenia środowiska, jakie mogą wystąpić na drodze tranzytowej.

Ad. 18 Rzeczywiście brak jest wiarygodnych informacji o postępie prac nad przygotowaniem do realizacji obwodnicy południowej. Właśnie ten fakt skłania do przyspieszenia realizacji obwodnicy wschodniej, w tym pierwszego jej etapu jakim jest analizowane przedsięwzięcie drogowe.

Ad. 19 Nie przeprowadzono klasycznej analizy wielokryterialnej, gdyż taką prowadzi się przy równorzędnie przygotowanych kilku wariantach (**vide Via Baltica, A2 w Warszawie**). Podczas prowadzonych analiz wstępnych oceniano jednak inne warianty odrzucając je na podstawie różnych kryteriów, w tym ekonomicznych, społecznych oraz środowiskowych. W obecnych warunkach Sierpca rozwiązaniem najkorzystniejszym środowiskowo i jednocześnie racjonalnym wykonawczo jest obwodnica wschodnia, o czym Raport wspomina.

Ad.20 Stan komunikacyjny w mieście (kierowanie transportu ciężkiego drogą krajową Nr 60 przez Drobin, a dalej drogą krajową Nr 10) był związany z ograniczeniem przepustowości mostu na Sierpienicy w Sierpcu. Obecnie sytuacja jest taka, że most został wyremontowany, natomiast pozostały układ drogowy nie uległ zmianie, ul. 11 Listopada, Kilińskiego, Plac Kardynała Wyszyńskiego, przez które prowadzi się ruch ciężki nie posiadają parametrów drogi głównej takich jak przekrój, odległość między skrzyżowaniami, bliskość zabudowy (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. Dz. U. z dnia 14 maja 1999r.), taki stan rzeczy ogranicza swobodę przebudowy ulic i skrzyżowań.

Ad.21 (Pytanie niestety nie jest zrozumiale zapisane)

Ad.22 Nie dysponowano aktualnymi danymi o stanie zdrowia mieszkańców Sierpca w powiązaniu z zagrożeniami środowiskowymi, w tym komunikacyjnymi. Tego rodzaju analizy są rzadkością, przeprowadzenie ich w przypadku tej inwestycji byłoby bardzo kosztowne, długotrwałe, więc nieracjonalne ekonomicznie.

Ad.23 Rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku określa je m.in. dla terenów:

- zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – dopuszczalny hałas od dróg 60 dB w porze dziennej i 50 dB nocą
- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – dopuszczalny hałas od dróg 55 dB w porze dziennej i 50 dB nocą

Ad. Od 24 do 28 i 30 Raport i obliczenia akustyczne w nim zawarte wykazują na przekraczanie norm nocnych hałasu przy ul. Witosa. Jest to podstawą do rekomendowania ustanowienia obszaru ograniczonego muzykowania. Podczas prac nad ustanowieniem tego

obszaru będą określone techniczne rekomendacje dla poszczególnych obiektów oraz ewentualne inne zabiegi chroniące klimat akustyczny. Na tym etapie analiz, pamiętając o przybliżonej prognozie ruchu obliczenia akustyczne prowadzi się bez wyróżniania wielu poziomów.

Ad 29 System odprowadzania wód opadowych, ich oczyszczanie przed odprowadzeniem do Sierpicy chroni ujęcia wody dla miasta. Szczegółowo przedstawiono to w pkt V 2.1. Raportu. Nie ma obaw o zagrożenie hydrogeochemiczne ujęcia.

Ad. 31 patrz 2

Ad. 32 Ulica Witosa na odcinku istniejącym oraz na odcinku nowoprojektowanym posiada parametry oraz kategorię drogi (G) wynikające z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Sierpc przyjętego uchwałą Nr 29/IV/94 Rady Miejskiej w Sierpcu z dnia 19 października 1994 r. w sprawie zatwierdzenia miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Sierpc. Opracowana koncepcja w części dotyczącej budowy ulicy Witosa w swoim założeniu jest całkowicie zgodna z założeniami planu zagospodarowania przestrzennego, obowiązującego już od roku 1994. Zatem można wysnuć przypuszczenie, że mieszkańcy ulic przyległych do ulicy Witosa pobierając wypis i wyrys miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla potrzeb uzyskania zezwolenia na budowę, mieli świadomość istnienia planów budowy ulicy Witosa o parametrach określonych w w/w planie.

Ad. 33 oraz Ad 36 Na tym etapie analiz, pamiętając o przybliżonej prognozie ruchu obliczenia akustyczne prowadzi się bez wyróżniania wielu poziomów.

Ad 35 Organizacje ekologiczne mające w statucie cele związane z ochroną środowiska same decydują o uczestnictwie w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z przywoływaną Ustawą OOŚ

Ad. 37 Pomiary hałasu, które były wykonywane lub sugeruje się do przeprowadzenia przy drodze nr 10 dotyczą wyłącznie warunków tej drogi z określonym natężeniem pojazdów oraz swoistą ich strukturą jakościowo-czasową. Nie mogą w żadnym przypadku przybliżyć prognozowanego stanu zagrożeń akustycznych przy projektowanej trasie. Jeśli by tak było można byłoby wykorzystać pomiary z innych dróg o zbliżonych parametrach ruchowych.

Ad. 38 Ocenę porealizacyjną wykonuje się po zrealizowaniu przedsięwzięcia i osiągnięcia ustabilizowania eksploatacyjnego. Wykonywane są kontrolne pomiary środowiskowe przy maksymalnym obciążeniu drogi i innych najniekorzystniejszych warunkach. Wyniki analizuje się w ocenie.

Ad. 39 Ulica Borkowska znajduje się na peryferiach wschodnich miasta. Natomiast ulica Witosa nie powinna być tak określana.

Ad 40 Pytanie powtarza opinię autorów. Tak, uważamy, że stosowanie ekranów w granicach nowej i wartościowej zabudowy jest nieporozumieniem. Należy szukać innych rozwiązań. Umożliwia je ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

W odpowiedzi na uwagi dotyczące załączników stwierdzić należy, że Raport OOS nie jest opracowaniem o określonych wymaganiach projektowych, gdyż jego celem jest ocena skutków środowiskowych, a nie wytyczne do projektowania. Wszelka rozbudowa kartograficzna, digitalizacja i wprowadzanie technik współczesnej geodezji, jeśli nie prowadzi do rozwiązywania problemów jest zbędna, powiększająca koszty i wydłużająca czas. W obliczu stwierdzonych ponad wszelką wątpliwość przekroczeń norm akustycznych zamieszczone wyrisy i tabulogramy są w pełni wystarczające.

Uwaga ogólna: Autorzy Raportu dziękują za liczne i tematycznie związane z Raportem pytania i uwagi. Zwracają przy tej sposobności uwagę, że Raport nie jest dokumentem interaktywnym, zatem zawarte w nim wnioski mają charakter ekspercki. Ostateczne zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nastąpią w rezultacie dalszych etapów procedury, w której Raport jest źródłem merytorycznym.

Otrzymują:

1. Adresat
2. A/a

Z-ca BURMISTRZA

Zbigniew Leszczyński

Przygotowali: Janina Kawalczewska, Witold Lenart