

Nr P.6220.11.2022

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podst. art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 1, 1a i 2 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - w skrócie ośu (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.), a także na podst. art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego - w skrócie KPA (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.);

- po rozpatrzeniu wniosku **Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku**, w imieniu którego działa Pełnomocnik Pan Jakub Kozłowski z dnia 03 listopada 2022 r. (z późn. uzup.) w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na przebudowie wiaduktu nad torami PKP w Łapach wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 681, obejmującej odcinek ulicy Płonkowskiej od skrzyżowania z ulicą Goździkowską w kierunku wsi Roszki-Wodźki (na wysokości terenu ZWiK w Łapach) oraz odcinek ulicy Brańskiej od projektowanego ronda do skrzyżowania z ulicą Harcerską; skala przedsięwzięcia określona w długości odcinka drogowego wynosi ok. 1400 m,
- po otrzymaniu stanowisk organów współdziałających w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;

I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na przebudowie wiaduktu nad torami PKP w Łapach wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 681, obejmującej odcinek ulicy Płonkowskiej od skrzyżowania z ulicą Goździkowską w kierunku wsi Roszki-Wodźki (na wysokości terenu ZWiK w Łapach) oraz odcinek ulicy Brańskiej od projektowanego ronda do skrzyżowania z ulicą Harcerską; skala przedsięwzięcia określona w długości odcinka drogowego wynosi ok. 1400 m;

II. Określam n/w warunki realizacji inwestycji:

1. Zaplecza budowy, bazy magazynowania, miejsca postoju i tankowania pojazdów oraz miejsca magazynowania odpadów należy lokalizować w liniach rozgraniczających inwestycji (w uzasadnionych przypadkach w ich bezpośrednim sąsiedztwie) oraz na utwardzonym lub zabezpieczonym (uszczelnionym) podłożu, uszczelnić materiałami izolacyjnymi na przykład poprzez zastosowanie geomembrany lub innych materiałów spełniających analogiczną funkcję.
2. Zaplecza budowy, bazy magazynowania, miejsca postoju i tankowania pojazdów oraz miejsca magazynowania odpadów należy lokalizować w odległości co najmniej 50 m w każdym kierunku od cieku.
3. Prace polegające na wykonaniu tymczasowej drogi objazdowej wraz z przepustami tymczasowymi oraz związane z tymczasowym przełożeniem cieku przeprowadzać poza terminem od 15 marca do 31 sierpnia ze względu na okres wiosennej migracji i rozrodu płazów oraz tarła i migracji ryb.
4. Wszelkie prace prowadzone w obrębie cieku prowadzić w taki sposób, aby nie zanieczyszczać wód płynących. W trakcie prowadzenia robót powinien być zapewniony ciągły i swobodny przepływ wody. Nie dopuszczać do spiętrzenia wody w wyniku prowadzonych prac budowlanych.
5. Przed zasypaniem tymczasowego kanału obiegowego dokonać kontroli pod kątem występowania w nim zwierząt, a w przypadku ich znalezienia, przenieść je pod nadzorem

- rem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska. Zasypanie prowadzić jednostronnym frontem roboczym.
6. Prace budowlane prowadzić w taki sposób, aby unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych, mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów. Powstałe zastoiska, niezwłocznie likwidować celem zabezpieczenia przed wpadaniem i uwięzieniem w nich małych zwierząt.
 7. W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznych nie prowadzić prac budowlanych w porze nocnej - między godz. 22.00 a 6.00.
 8. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza terminem od 15 marca do 31 sierpnia.
 9. Pnie drzew nie przeznaczonych do wycinki a znajdujące się w zasięgu robót, zabezpieczyć poprzez zastosowanie osłon z desek sięgających do wysokości pierwszych gałęzi. Pomiędzy deski a pień należy włożyć materiał izolacyjny w postaci mat słomianych bądź geowłókniny (minimum 2 warstwy) przy czym dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu (i być lekko zagłębiona w ziemi). Mocowanie osłon do pni drzew należy wykonać bez użycia gwoździ, a w przypadku ewentualnego uszkodzenia zastosować środki pielęgnacyjne.
 10. W obrębie systemu korzeniowego, w promieniu minimum 2 m od korony drzewa nie przechowywać materiałów budowlanych i odpadów. Prace w obrębie brył korzeniowych prowadzić ręcznie. Nie pozostawiać odkrytej wierzchniej warstwy ziemi, powstałe wykopy należy niezwłocznie zasypać. Przy konieczności pozostawienia otwartego wykopu korzenie zabezpieczyć hydrożelem, wykop nakryć matami słomianymi lub wilgotną jutą. Nisko osadzone gałęzie podwiązać.
 11. Elementy systemu odwodnienia tj. studnie osadnikowe zaprojektować w taki sposób, aby nie stanowiły pułapki dla małych zwierząt, w tym płazów. Powinny posiadać szczelne pokrywy górne.
 12. Wszystkie prace związane z realizacją inwestycji prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym w postaci specjalisty przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętność rozpoznawania gatunków/siedlisk w szerokim zakresie, którego zadaniem będzie kontrolowanie inwestycji i zapobieganie naruszeniom zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody.
 13. W uzasadnionych przypadkach, spowodowanych nie przewidzianymi okolicznościami w trakcie przygotowania lub prowadzenia prac, dopuszcza się zastosowanie alternatywnych rozwiązań w odniesieniu do podanych warunków, przy czym nie mogą one powodować naruszenia obowiązujących przepisów.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Do Burmistrza Łap w dniu **03 listopada 2022 r.** wpłynął wniosek **Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku** w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie wiaduktu nad torami PKP w Łapach wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 681, wraz z którym Wnioskodawca przedłożył wymagane przepisami dokumenty, w tym kartę informacyjną przedsięwzięcia (w skrócie: KIP), sporządzoną zgodnie z wymogami art. 62a ust. 1 cyt. ustawy ośu. Do wniosku dołączono także załącznik obejmujący inwentaryzację stanu istniejącego wraz z inwentaryzacją zieleni.

Przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie wiaduktu nad torami PKP w Łapach wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 681. Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 681 (ul. Płonkowskiej oraz ul. Brańskiej) w miejscowości Łapy na długości około 1400 m. Rozbudowa drogi powiązana jest z dostosowaniem

przebiegu drogi do przebudowywanego wiaduktu nad torami PKP oraz skorygowaniem istniejącego układu drogowego pod kątem obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych, a także przebudowę kanalizacji deszczowej. Przy okazji rozbudowy drogi wojewódzkiej planowana jest również przebudowa skrzyżowania ul. Płonkowskiej z ul. Brańską oraz wykonanie ciągu pieszo-rowerowego na całej długości odcinka drogi objętego wnioskiem. Zakres robót obejmuje rozbudowę i remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 681, wykonanie ciągów pieszo-rowerowych, chodników, ścieżek rowerowych, jezdni dodatkowych oraz przebudowę istniejącego wiaduktu nad torami PKP.

Ze względu na rodzaj przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62, w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), dla których sporządzenie raportu może być wymagane, a mianowicie:

- **§ 3 ust. 1 pkt 62** - *drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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,*
- **§ 3 ust. 2 pkt 2** - *polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.*

Mając na uwadze w/w kwalifikację przedsięwzięcia, zgodnie z wymogami ustawowymi Burmistrz Łap pismem z dnia 09 listopada 2022 r. zwrócił się z prośbą do **Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska** oraz do **PGW Wody Polskie w Białymstoku** o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia; przedmiotowe organy swoje stanowiska wyraziły w następującej formie:

- **Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku** - w drodze Opinii nr 285/NZ/2022 znak: NZ.7040.152.2022 z dnia 21 listopada 2022 r. wyraził stanowisko, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko; w uzasadnieniu swojego stanowiska organ zamieścił obszerną charakterystykę przedsięwzięcia, uwzględniając istniejące i planowane zagospodarowanie, zakres robót, wpływ na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, a także przewidywane działania minimalizujące skutki realizacji przedsięwzięcia zarówno na etapie realizacji, jak i późniejszej eksploatacji; organ podkreślił, że w fazie realizacji inwestycji będzie miała miejsce emisja zarówno zorganizowana, jak i niezorganizowana, występująca na placu budowy: gazów wylotowych z silników spalinowych maszyn drogowych i środków transportu, pyłu podczas prac ziemnych i w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach, węglowodorów w czasie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych. W otoczeniu budowy dojdzie do wzrostu stężenia zanieczyszczeń powietrza w zakresie gazów spalinowych (szczególnie NO_x, SO_x, CO₂), produktów ścierania opon oraz klocków i tarcz hamulcowych (zawierających związki metali ciężkich oraz WWA). Hałas emitowany podczas prac budowlanych będzie miał charakter okresowy występujący jedynie do czasu zakończenia przebudowy drogi; związany będzie wyłącznie z pracą wykorzystywa-

nych maszyn i urządzeń oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Hałas, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego oraz środków transportu w czasie budowy drogi posiadać będzie zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. Oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie miało charakter oddziaływania lokalnego, krótkotrwałego i przemijającego. Wymienione uciążliwości mogą być okresowo dokuczliwe.

Na etapie eksploatacji wybudowanego obiektu przewiduje się powstawanie następujących emisji do środowiska:

- wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogowej i chodników, odprowadzane głównie do kanalizacji deszczowej zakończonej wylotem do rowu,
- gazów i pyłów do powietrza atmosferycznego, głównie tlenków azotu, węgla i siarki oraz pyłów zawieszonych PM_{2,5} i PM₁₀,
- hałasu akustycznego z ruchu pojazdów samochodowych po terenie drogi; poziomy dźwięku, których źródłem są środki transportu drogowego, wynoszą w przeciętnych warunkach jazdy od 75 do 95 dB(A).

Organ określił, że planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją w istotny sposób istotny ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych niekorzystnych warunków, w szczególności w zakresie klimatu akustycznego w odniesieniu do sytuacji obecnej i nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko. Źródłem hałasu będą przejeżdżające pojazdy, realizacja inwestycji nie wpłynie jednak na zwiększenie ruchu kołowego, a tym samym nie spowoduje zwiększenia emisji hałasu i emisji spalin w fazie eksploatacji. Ponadto budowa kanalizacji deszczowej ureguluje gospodarkę wodną w rejonie inwestycji.

W fazie eksploatacji drogi inwestycja przyniesie niewymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy poziom hałasu i emisje spalin do powietrza, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu samochodowego nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu, w stosunku do zabudowań mieszkalnych, w porze dziennej i nocnej. Emisja spalin nie będzie większa niż wynikająca z naturalnego wzrostu ruchu samochodowego. Dodał, że zasięg oddziaływania inwestycji zamknie się w granicach nieruchomości. Uwzględniając powyższe, w tym działania minimalizujące mające na celu zabezpieczenie środowiska przed negatywnymi skutkami w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, PPIS stwierdził, że oddziaływanie przedsięwzięcia na zdrowie ludzi w stosunku do stanu istniejącego nie ulegnie pogorszeniu, co uzasadnia stanowisko, jakie zajął.

- **Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Białymstoku** - po uprzednim wezwaniu do uzupełnienia wniosku (pismo z dnia 24.11.2022 r.) w drodze Opinii znak: BI.ZZŚ.2.4360.313.2022.UM z dnia 21 grudnia 2022 r. (data wpływu do organu: 27.12) również nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko; na podstawie analizy wniosku organ podkreślił, że przedsięwzięcie będzie realizowane poza miejscem występowania obszarów wodno-błotnych, innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek, poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych oraz przylegającymi do jezior, a także poza obszarami leśnymi i górskimi. Teren inwestycji leży poza obszarami głównych zbiorników wód podziemnych GZWP. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, infrastruktura realizowana w ramach planowanej inwestycji zlokalizowana jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 z późn. zm.); wyjątkiem jest niewielki fragment drogi, zlokalizowany przy przepuszczeniu zlokalizowanym w okolicy oczyszczalni ścieków.

Przedsięwzięcie znajduje się w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych Regionu Wodnego Środkowej Wisły „Awissa” kod: PLRW20001726157499, której status określono jako naturalna część wód, stan oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym, określonym dla ww jednolitej części wód zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911) jest głównie osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i utrzymanie dobrego stanu chemicznego.

Ponieważ w zlewni JCWP występuje presja komunalna, przemysłowa i nierozpoznana, w programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych (przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych), mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Uwzględniając fakt, iż w zlewni występuje także presja rolnicza, w programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny do wdrożenia tego działania, a także okres niezbędny, aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. Ze względu na występowanie presji komunalnej w programie działań zaplanowano także działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie niezbędnym dla osiągnięcia dobrego stanu.

Planowane przedsięwzięcie położone jest ponadto w zlewni jednolitej części wód podziemnych PLGW200052, której stan ilościowy i chemiczny określono jako dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jest niezagrożone. Celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasileniem tych wód.

Jak wynika z KIP, na etapie realizacji przedsięwzięcia w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego prace budowlane będą prowadzone z użyciem sprawnego technicznie sprzętu budowlanego w celu zminimalizowania możliwości wycieku substancji niebezpiecznych. Ekipy budowlane zostaną wyposażone w sorbenty substancji ropopochodnych i będą przeszkolone w zakresie ich stosowania. Plac robót zostanie zorganizowany w taki sposób, aby wszelkie materiały sypkie magazynowane były w miejscu uniemożliwiającym spływy z wodami opadowymi w kierunku terenów przyległych. Ewentualne odwadnianie wykopów budowlanych zostanie ograniczone do niezbędnego minimum, a wylwanie wypompowanych wód gruntowych prowadzone będzie w sposób i w miejscu najmniej szkodzącym środowisku gruntowo-wodnemu (zabrania się wprowadzania wód z pompowania bezpośrednio do wód i cieków powierzchniowych oraz rowów melioracyjnych bezpośrednio wpływających do wód powierzchniowych).

Odpady powstające w trakcie budowy będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarowania odpadami.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko. Działania podjęte na tym etapie koncentrować się będą na utrzymywaniu należytego stanu technicznego nawierzchni. Odwodnienie powierzchniowe planowanej drogi wojewódzkiej oraz ciągów pieszo-rowerowych zabezpiecza się poprzez nadanie im spadków podłużnych i poprzecznych. Wody deszczowe i roztopowe pochodzące w obszarze jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych od-

prowadzane będą na dwa sposoby; poza terenami zabudowanymi planowane jest wprowadzenie wód deszczowych i roztopowych bezpośrednio do układu rowów drogowych zlokalizowanych po obu stronach drogi wojewódzkiej. W obszarze zabudowanym wody deszczowe i roztopowe odprowadzane będą poprzez system projektowanej kanalizacji deszczowej. Na włączeniach kanalizacji deszczowej, które nie stanowią odwodnienia drogi wojewódzkiej przewidziano separatory/osadniki. Odwodnienie planowanego wiaduktu odbywać się będzie poprzez wpusty mostowe osadzone w płycie pomostu. Woda z wpustów i sączków odprowadzana będzie do kolektorów podwieszonych do ustroju nośnego. Kolektory zbiorcze będą poprowadzone za przyczółek do studni zlokalizowanych w nasypie drogowym.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia, a także planowane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko organ uznał, że przedmiotowe zamierzenie nie będzie nie będzie negatywnie oddziaływało na stan wód w/w jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz nie będzie kolidować z realizacją celów środowiskowych JCWP i JCWPd określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, wobec czego odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uznał za uzasadnione.

- **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku** - po uprzednim dwukrotnym wezwaniu do uzupełnienia (pismami z dnia 23 listopada i 19 grudnia 2022 roku), w drodze Postanowienia znak: WOOŚ.4220.484.2022.JK z dnia 10 stycznia 2023 r. także wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazał natomiast na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach szeregu warunków, co znalazło stosowne odzwierciedlenie w treści niniejszej decyzji.

Organ podkreślił, że na etapie realizacji przedsięwzięcia sprzęt mechaniczny używany podczas prowadzenia prac będzie utrzymany w należyтым stanie technicznym, a wszelkie wycieki olejów lub innych substancji ropopochodnych będą natychmiast usuwane. Roboty rozbiórkowe i budowlane będą wykonywane w porze dziennej, co ograniczy uciążliwość hałasu powodowanego przez urządzenia budowlane oraz środki transportu. Teren budowy zostanie wyposażony w sorbenty substancji ropopochodnych. Ewentualne odwadnianie wykopów zostanie ograniczone do niezbędnego minimum. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usuwania, a znajdujące się w sąsiedztwie obszaru prowadzenia prac budowlanych, zostaną zabezpieczone przez odeskowanie pnia. Wykopy w obrębie bryły korzeniowej drzew przeznaczonych do pozostawienia wykonywane będą ręcznie, w sposób zapewniający zachowanie jak najdrobniejszych korzeni. W przypadku uszkodzenia korzeni drzew, zostaną one zabezpieczone przez przycięcie prostopadłe do osi korzenia i zabezpieczenie maścią sadowniczą. Zabezpieczenia uszkodzonych korzeni zostaną dokonane niezwłocznie po ich powstaniu, aby uniemożliwić powstanie martwicy korzenia. Odpady powstałe podczas prac budowlanych i montażowych będą gromadzone w odpowiednich pojemnikach, a następnie wywiezione na składowisko odpadów; w miarę możliwości technicznych zastosowana zostanie segregacja podstawowych typów odpadów powstających w trakcie robót.

Jak wynika z karty informacyjnej, przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko, wpłynie natomiast na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu, płynność ruchu pojazdów, a co za tym idzie, zmniejszą się negatywne oddziaływania ruchu drogowego na środowisko. Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o znaczeniu lokalnym; jego realizacja pozytywnie wpłynie na płynność ruchu pojazdów i tym samym na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, wpłynie również na ograniczenie emisji hałasu.

Z tego względu, jak również z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie wpłynie ono negatywnie na klimat i jego zmiany. Z uwagi na usytuowanie przedsięwzięcia poza terenami narażonymi na ryzyko powodzi oraz osuwisk mas ziemnych, nie jest ono szczególnie narażone na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne (susze, wiatry). Wykorzystane do wykonania drogi materiały budowlane będą spełniać wszystkie normy dopuszczające je do stosowania w budownictwie, w wyniku czego będą np. odporne na niskie i wysokie temperatury. Jak wynika z karty informacyjnej, przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane jest w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi PLB 200001, o którym mowa w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. z 2011 r. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.) oraz w odległości około 1,3 km od specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Narwiańskie Bagna PLH200002, o którym mowa w Rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 października 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Narwiańskie Bagna (Dz. U. 2022 r. poz. 2286). Ponadto znajduje się częściowo w otulinie Narwiańskiego Parku Narodowego.

Dla obszaru Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi Obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 06 kwietnia 2022 r. znak sprawy: WPN.6323.21.2022.IN przyjęto Tymczasowe cele ochrony dla ptaków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi kod: PLB200001 poza granicami Narwiańskiego Parku Narodowego. Według danych będących w posiadaniu WPN w sąsiedztwie przedsięwzięcia stwierdzono występowanie gatunków, które są przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi tj. błotniak stawowy (*Circus aeruginosus*), kszczyk (*Gallinago gallinago*) i podróżniczek (*Luscinia svecica*). Jednakże z uwagi na tymczasowy charakter prac nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar ochrony Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę charakter i zakres inwestycji oraz lokalizację inwestycji w obszarze Natura 2000, nie przewiduje się wystąpienia znacząco negatywnego oddziaływania na stan siedlisk przyrodniczych, roślin i zwierząt, a także, aby inwestycja w sposób znaczący wpłynęła negatywnie na gatunki, dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000 oraz na integralność i spójność sieci tych obszarów. Wobec powyższego stwierdzono, iż przy zastosowaniu w/w warunków nie istnieją przesłanki przemawiające za koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w przedmiotowym zakresie. Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami korytarzy ekologicznych.

Po przeanalizowaniu całości zgromadzonego materiału w przedmiotowej sprawie oraz biorąc pod uwagę uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, organ uznał za uzasadnione odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz uwzględniając łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 cyt. ustawy, odnoszące się do rodzaju, skali i charakterystyki przedsięwzięcia, jego usytuowania - z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz rodzaju, cechach i skali możliwego oddziaływania - Burmistrz Łap stwierdził, że:

- a) ze względu na rodzaj inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów Rozporządzenia Rady

- Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62, w związku z § 3 ust. 2 pkt 2; charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji,
- b) planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać,
 - c) w trakcie realizacji inwestycji będą wykorzystywane zasoby naturalne takie jak woda i kruszywa, a jej realizacja nie zakłóci różnorodności biologicznej tego obszaru,
 - d) zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji, wystąpią różnego rodzaju emisje, w tym związane z prowadzeniem robót budowlanych oraz będące wynikiem późniejszej eksploatacji; zagadnienie to zostało obszernie omówione w opinii PPIS nr 285/NZ/2022 znak: NZ.7040.152.2022 z dnia 21 listopada 2022 r., której treść przywołano również w niniejszej decyzji; organ ten określił, że planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją w sposób istotny ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych niekorzystnych warunków, w szczególności w zakresie klimatu akustycznego w odniesieniu do sytuacji obecnej i nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko; źródłem hałasu będą przejeżdżające pojazdy, realizacja inwestycji nie wpłynie jednak na zwiększenie ruchu kołowego, a tym samym nie spowoduje zwiększenia emisji hałasu i emisji spalin w fazie eksploatacji,
 - e) przedsięwzięcie jest inwestycją o znaczeniu lokalnym; ze względu na skalę i usytuowanie nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany, a z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia (poza terenami narażonymi na ryzyko powodzi oraz osuwisk mas ziemnych) inwestycja nie jest szczególnie narażona na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne, a także nie spowoduje zmian w krajobrazie, ponieważ dotyczyć będzie inwestycji realizowanej w dotychczasowym miejscu i o analogicznej funkcji,
 - f) 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 substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym ryzyku lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138),
 - g) gospodarka odpadami będzie prowadzona w sposób selektywny, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami,
 - h) realizacja przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych,
 - i) przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach przylegających do jezior i obszarów wybrzeży, na terenach górskich lub leśnych; początek terenu inwestycji znajduje się na wysokości Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łapach, w obrębie którego znajduje się ujęcie wody; realizacja inwestycji nie będzie miała niekorzystnego wpływu na ten obiekt, ponieważ przewidziano prawidłowe odwodnienie drogi wojewódzkiej, z odprowadzeniem wód opadowych do kanalizacji deszczowej; teren ten częściowo położony jest w granicach obszaru Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi kod: PLB200001 oraz w otulinie Narwiańskiego Parku Narodowego, znajduje się natomiast poza terenami korytarzy ekologicznych; organ właściwy w zakresie ochrony obszarów Natura 2000 tj. RDOŚ w Białymstoku w drodze Postanowienia znak: WOOŚ.4220.484.2022.JK z dnia 10 stycznia 2023 r. stwierdził, że z uwagi na tymczasowy charakter prac nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar ochrony Natura 2000 Bagienna Dolina Narwi, a także wystąpienia znacząco negatywnego oddzia-

ływania na stan siedlisk przyrodniczych, roślin i zwierząt oraz na gatunki, dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000 oraz na integralność i spójność sieci tych obszarów,

- j) przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarach, dla których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz na obszarach ochrony uzdrowiskowej; inwestycja będzie realizowana na terenie w przeważającej mierze zabudowanym, w tym na obszarze o znacznej gęstości zaludnienia, z istniejącą zabudową mieszkaniową oraz handlowo-usługową, a także w otoczeniu terenów użytkowanych rolniczo,
- k) teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych Regionu Wodnego Środkowej Wisły „Awissa” kod: PLRW20001726157499 oraz w zlewni jednolitej części wód podziemnych PLGW200052; Dyrektor Zarządu Zlewni w Białymstoku PGW Wody Polskie w Opinii z dnia 21 grudnia 2022 r. znak: BI.ZZŚ.2.4360.313.2022.UM, której treść została obszernie przytoczona w uzasadnieniu niniejszej decyzji stwierdził, że planowane przedsięwzięcie nie będzie kolidować z realizacją celów środowiskowych określonych dla ww. jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd), a zatem nie będzie miała negatywnego wpływu na stan wód oraz osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły,
- l) z uwagi na charakter oraz zakres planowanej inwestycji, a także znaczną odległość od granic Państwa, przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Jak z powyższego wynika, realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, nie będzie powodować kumulacji oddziaływań z innymi przedsięwzięciami, a w wyniku jego eksploatacji nie istnieje ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej. Przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na spójność i integralność obszarów Natura 2000, a także nie wpłynie negatywnie na krajobraz. Oddziaływanie planowanego zamierzenia będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania) i krótkotrwały, związany głównie z czasem realizacji prac budowlanych, a jego oddziaływanie na etapie eksploatacji nie przekroczy ustanowionych prawem norm.

W niniejszym postępowaniu nie badano zgodności lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ w przypadku tego rodzaju inwestycji (drogi publiczne) taki obowiązek nie istnieje, co wynika z art. 80 ust. 2 ustawy ośu.

Mając na uwadze powyższe oraz charakter planowanej inwestycji, a także uwzględniając stanowiska organów współdziałających (RDOŚ, PPIS i PGW Wody Polskie), stwierdziliśmy brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, stosownie do treści art. 84 ust. 1 ustawy ośu.

Dodać należy, że w trakcie prowadzonego postępowania nie wpłynęły jakiegokolwiek uwagi i zastrzeżenia od stron postępowania; z uwagi na fakt, że liczba stron przekracza 10, stosownie do dyspozycji wynikającej z art. 49 KPA, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ośu, o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości składania uwag i wniosków poinformowano strony w drodze publicznego obwieszczenia z dnia 09 listopada 2022 r., udostępnionego na tablicy ogłoszeń tut. urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu, natomiast o możliwości zapoznania się z zebrany materiałem dowodowym poinformowano strony w drodze publicznego obwieszczenia z dnia 11 stycznia 2023 r. na podstawie art. 10 KPA, w sposób - jak wyżej. Reasumując należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia przyniesie niewymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy poziom hałasu i emisje spalin do powietrza, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, co przy obecnym stanie technicznym tego odcinka drogi oraz wiaduktu jest przedsięwzięciem koniecznym i społecznie oczekiwanym.

Mając na uwadze powyższe postanowiłem, jak w sentencji decyzji.

P o u c z e n i e

- 1) Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku w sprawie wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ośu oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a; złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna - art. 72 ust. 3.
- 2) Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w art. 72 ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie (art. 72 ust. 4 i 4a).
- 3) Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy (art. 86):
 - wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji,
 - wydające decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1,
 - przyjmujące zgłoszenia, o których mowa w art. 72 ust. 1a.
- 4) Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 ustawy ośu, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane (art. 86c).
- 5) Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przepis art. 155 KPA stosuje się odpowiednio - z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na którego została przeniesiona ta decyzja (art. 87).

- x -

- Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku 15-213, ul. Mickiewicza 3, za moim pośrednictwem w terminie czternastu dni od dnia jej doręczenia.
- W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję - art. 127a § 1 KPA.
- Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna - art. 127a § 2 KPA.

Załącznik x 1 (Charakterystyka przedsięwzięcia)

BURMISTRZ
Krzysztof Golaszewski

Otrzymują:

- 1) Pan Jakub Kozłowski - Pełnomocnik Inwestora
- 2) Strony - w trybie art. 49 KPA
- 3) A/a

Do wiadomości:

- 1) *Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok*
- 2) *Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. Warszawska 57A, 15-062 Białystok*
- 3) *Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Dyrektor Zarządu Zlewni w Białymstoku
ul. Handlowa 6, 15-399 Białystok*



CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNEGO

Inwestycja o nazwie „Przebudowa wiaduktu nad torami PKP w Łapach wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 681” polega na rozbudowie odcinka drogi wojewódzkiej nr 681 (ul. Płonkowskiej oraz ul. Brańskiej) w miejscowości Łapy na długości około 1400 m. Rozbudowa drogi powiązana jest z dostosowaniem przebiegu drogi do przebudowywanego wiaduktu nad torami PKP oraz skorygowaniem istniejącego układu drogowego pod kątem obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych, a także przebudową kanalizacji deszczowej. Przy okazji rozbudowy drogi wojewódzkiej planowana jest również przebudowa skrzyżowania ulicy Płonkowskiej z ulicą Brańską oraz wykonanie ciągu pieszo-rowerowego na całej długości odcinka drogi objętego inwestycją.

Istniejące zagospodarowanie pasa drogowego obejmuje drogę o nawierzchni asfaltowej szerokości od 6,00 m do ok. 10,50 m. Droga poza terenem zabudowy posiada przekrój drogowy otwarty, natomiast w obszarze zabudowanym jest to przekrój uliczny ograniczony obustronnie krawężnikami betonowymi. Na początku opracowania po stronie północnej zlokalizowany jest ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni bitumicznej o szerokości ok. 3 m. W obszarze zabudowanym po obu stronach jezdni zlokalizowane są chodniki o zmiennej szerokości. W ciągu ul. Brańskiej droga wojewódzka posiada obustronne chodniki. Obszar skrzyżowania ul. Brańskiej z ul. Harcerską nie jest skomunikowany dla ruchu pieszego (brak chodników oraz przejść dla pieszych). Stan nawierzchni dróg oraz chodników występujących na odcinku podlegającym rozbudowie jest zły i wymaga remontu.

Skala przedsięwzięcia określona w powierzchni zabudowy drogi: do 56 000 m²

Skala przedsięwzięcia określona w długości odcinka drogowego: ok. 1400 m.

Na potrzeby rozbudowy drogi przyjęto następujące parametry techniczne:

- kategoria drogi: wojewódzka
- klasa techniczna drogi G - główna
- przekrój drogi 1x2
- szerokość jezdni min. 7 m
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego min. 3 m
- szerokość chodnika min. 2 m
- szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej min. 2 m (lub min. 2.50 m wg wariantu alternatywnego)
- przewidywany ruch min. KR 4.

Projektowana rozbudowa drogi wojewódzkiej rozpoczyna się w km ok. 6+275 na wysokości Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łapach i stanowi dowiązanie do projektowanej obwodnicy Łap (łączenie DW 681 wg dokumentacji projektowej pn. Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 681 Roszki-Wodźki - Łapy, odcinek II od km 3+580 do km 7+595 i budowa drogi wojewódzkiej Nr 682 Łapy - Markowszczyzna od km 0+082,70 do km 2+750). Koniec rozbudowy drogi przypada w miejscu skrzyżowania ulicy Brańskiej (drogi wojewódzkiej nr 681) z ulicą Harcerską w km 7+672,85. Przebieg projektowanego odcinka drogi jest odtworzeniem stanu istniejącego. Trasa składa się z łuków w planie, odcinków prostych oraz krzywych przejściowych. Drogę wojewódzką zaprojektowano o szerokości min. 7 m na całej długości analizowanego odcinka. Dodatkowo wzdłuż drogi zaprojektowano jednostronne lub obustronne ciągi piesze i/lub pieszo-rowerowe.

Przebudowa istniejącego skrzyżowania polega na budowie skrzyżowania typu rondo. Istniejące zagospodarowanie terenu w miejscu ww. skrzyżowania umożliwia zaprojektowanie tarczy ronda w sposób niekolidujący z terenami przyległymi do pasa drogowego. Po stronie północnej projektowanego ronda zlokalizowano jezdnię dodatkową obsługującą tereny przyległe. Na pozostałym przebiegu drogi wojewódzkiej - ul. Płonkowskiej, planowane jest wykonanie po stronie północnej nowego ciągu pieszo-rowerowego dowiązującego do istniejącej ścieżki zlokalizowanej poza obszarem zabudowanym. Natomiast po stronie południowej planowana jest przebudowa istniejącego chodnika z dostosowaniem go do szerokości wymaganych rozporządzeniem. Wzdłuż ul. Brańskiej w kierunku południowym, z uwagi na dostępność terenu, zaprojektowano jednostronnie wydzieloną ścieżkę rowerową dwukierunkową oraz chodnik.

Kształt przekroju poprzecznego zaprojektowano na podstawie obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych. Droga przebiegać będzie częściowo w nasypie o pochyleniu skarp wynoszącym 1:1,5. Konstrukcję bitumiczną nawierzchni jezdni zaprojektowano, by spełniała wymagania dla obciążenia ruchem kategorii min. KR4. W pasie drogowym objętym opracowaniem dodatkowo znajdują się ciągi pieszo-rowerowe, chodniki, ścieżki rowerowe oraz jezdnie dodatkowe. Szczegóły dotyczące konstrukcji ww. nawierzchni zostaną określone na późniejszym etapie projektowania.

Odwodnienie powierzchniowe projektowanej drogi wojewódzkiej oraz ciągów pieszo-rowerowych zabezpiecza się przez nadanie im spadków podłużnych i poprzecznych. Wody deszczowe i roztopowe pochodzące z obszaru jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych odprowadzane będą na dwa sposoby. Poza terenami zabudowanymi planowane jest wprowadzenie wód deszczowych i roztopowych bezpośrednio do układu rowów drogowych zlokalizowanych po obu stronach drogi wojewódzkiej. W obszarze zabudowanym wody deszczowe i roztopowe odprowadzane będą poprzez system projektowanej kanalizacji deszczowej. Na włączeniach kanalizacji deszczowych, które nie stanowią odwodnienia drogi wojewódzkiej, należy zaprojektować separatory/osadniki.

Planuje się przebudowę istniejącego przepustu zlokalizowanego pod drogą wojewódzką DW 681. Zaprojektowano konstrukcję podatną; konstrukcja eliptyczna o świetle około 2.35 x 1.55 m; długość przepustu około 20,60 m. Integralną częścią konstrukcji podatnej jest zasypka. Materiał zasypki powinien być materiałem ziarnistym, aby zapewnić dobre właściwości konstrukcyjne. Zaprojektowano ponadto dwie sztuki tuneli polimero-betonowych służących do migracji płazów, zlokalizowane po dwóch stronach przepustu w odległości ok. 5 m od jego osi; parametry projektowanych tuneli:

- światło poziome około 0,50 m
- światło pionowe około 0,30 m
- długość około 19 m

Wykonanie płotków naprowadzających w obrębie przepustu przewiduje się na długości około 20 m.

Podstawowe parametry przebudowy wiaduktu nad torami PKP:

- klasa drogi na obiekcie G
- rozpiętość teoretyczna około (17.80 + 7 x 18+17.80 m)
- długość całkowita obiektu około 162.40 m
- szerokość całkowita obiektu około 15.40 m (dodatkowe lokalne poszerzenie pod wsporniki latarni około 0.40 m)
- kąt skosu podpór 90°
- powierzchnia całkowita obiektu około 2490 m²

Elementy drogi na obiekcie:

- szerokość jezdni w krawężnikach około 8 m
- szerokość jezdni 2 × około 3.50 m = około 7 m

- szerokość opasek $2 \times$ około 0.50 m = około 1 m
- szerokość chodnika dla pieszych około 2 m
- szerokość drogi dla rowerów około 2 m

Obiekt posadowiony na istniejących fundamentach. Istniejące słupy zostaną wzmocnione. Ława podłożyskowa zostanie rozebrana wraz z podwieszonymi skrzydełkami. Zaprojektowano nową konstrukcję ławy podłożyskowej. Zaprojektowano ustrój nośny 9-przesłowy złożony z belek prefabrykowanych typu T oraz żelbetowej płyty pomostowej. Uwzględniając aspekt techniczny przyjęto podniesienie nośności drogi do wartości 115 kN/oś. Wzmocnienie istniejącej konstrukcji nawierzchni będzie dotyczyć przede wszystkim początkowego odcinka drogi (do km 0+500).

Przyjęty wariant realizacji w najmniejszym stopniu ingeruje w nieruchomości przyległe do pasa drogowego, jak również na zakres ewentualnej wycinki drzew i krzewów. Skrzyżowanie typu rondo jest rozwiązaniem bezpiecznym i uspokajającym ruch.

W uzasadnionych przypadkach może nastąpić korekta powyższych danych oraz stosowanych rozwiązań na etapie projektu budowlanego, jeżeli będzie to uzasadnione poprawą warunków funkcjonowania inwestycji i nie będzie powodować naruszenia obowiązujących przepisów.

Rozwiązania chroniące środowisko: w celu zabezpieczenia środowiska przed negatywnymi skutkami w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się następujące środki zaradcze:

- W miejscach skrzyżowań budowanych przyłączy z istniejącym uzbrojeniem podziemnym, zostaną wykonane zabezpieczenia zgodne z normami branżowymi.
- Teren prowadzenia robót budowlanych zostanie odpowiednio oznakowany, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pieszego i drogowego w obrębie budowy i w jej najbliższym otoczeniu.
- Ziemia z wykopów i prac ziemnych, używana do przysypania rurociągów kanalizacyjnych i pozostałych przyłączy do budynków, będzie pozbawiana większych zanieczyszczeń mechanicznych w postaci kamieni, brył ziemi czy kawałków drewna lub korzeni.
- Po zakończeniu prac budowlanych i montażowych cały teren zostanie doprowadzony do stanu pierwotnego, a ewentualna nadkładowa warstwa gruntu zostanie zagospodarowana w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami.
- Sprzęt mechaniczny używany podczas prowadzenia prac będzie utrzymany w należyтым stanie technicznym, a wszelkie wycieki olejów lub innych substancji ropopochodnych natychmiast usuwane.
- Odpady powstałe podczas prac budowlanych i montażowych będą gromadzone w odpowiednich pojemnikach, a następnie wywiezione na składowisko odpadów; w miarę możliwości technicznych zastosowana zostanie segregacja podstawowych typów odpadów powstających w trakcie robót.
- Roboty rozbiórkowe i budowlane będą wykonywane w porze dziennej, co ograniczy uciążliwość hałasu powodowanego przez urządzenia budowlane oraz środki transportu.
- Ekipy budowlane zostaną wyposażone w sorbenty substancji ropopochodnych i będą przeszkolone w zakresie ich stosowania.
- Plac robót zostanie zorganizowany w taki sposób, aby wszelkie materiały sypkie magazynowane były w miejscu uniemożliwiającym spływy z wodami opadowymi w kierunku terenów przyległych.

- Nieprowadzenie prac na wysokości podczas silnych podmuchów wiatru i silnych opadów atmosferycznych.
- Ewentualne odwadnianie wykopów budowlanych zostanie ograniczone do niezbędnego minimum, a wylewanie wypompowanych wód gruntowych będzie prowadzone w sposób i w miejscu najmniej szkodzącym środowisku gruntowo-wodnemu (zabrania się wprowadzania wód z pompowania bezpośrednio do wód i cieków powierzchniowych oraz rowów melioracyjnych bezpośrednio wpływających do wód powierzchniowych).
- W trakcie wykonywania robót z użyciem sprzętu i urządzeń technicznych Wykonawca robót dołoży wszelkiej staranności, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia powierzchni ziemi wyciekami paliwa i płynów eksploatacyjnych.
- Warstwa urodzajna gleby odłożona zostanie w osobne miejsce, w sposób umożliwiający jej ponowne wykorzystanie w miejscu wydobywania.
- Wykonawcy robót stosować będą nowoczesne technologie, ściśle reżimy technologiczne, sprzęt i maszyny o pełnej sprawności i wymaganych atestach technicznych oraz wszelkie dostępne zabezpieczenia przed hałasem dla pracowników, wymagane przepisami BHP (w tym urządzenia osobistej ochrony akustycznej).
- Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usuwania, a znajdujące się w sąsiedztwie obszaru prowadzenia prac budowlanych, zostaną zabezpieczone przez odeskowanie pnia do wysokości min. 2 m. Wykopy w obrębie bryły korzeniowej drzew przeznaczonych do pozostawienia wykonywane będą ręcznie, w sposób zapewniający zachowanie jak najdrobniejszych korzeni. W obrębie korony drzew i najbliższym sąsiedztwie nie będą wykonywane manewry sprzętem mechanicznym. Strefę ochronną bryły korzeniowej drzew wyznaczy się w czasie wykonawstwa prac poprzez dodanie do obwodu korony wartości 2 m. W przypadku uszkodzenia korzeni drzew zostaną one zabezpieczone przez przycięcie prostopadłe do osi korzenia i zabezpieczenie maścią sadowniczą. Zabezpieczenia uszkodzonych korzeni zostaną dokonane niezwłocznie po ich powstaniu, aby uniemożliwić powstanie martwicy korzenia.
- Usunięcie drzew i krzewów zostanie przeprowadzone poza okresem lęgowym ptaków.
- Zostanie zaprojektowana nowa kanalizacja deszczowa. Na włączeniach kanalizacji deszczowych z sąsiednich dróg, które nie stanowią odwodnienia drogi wojewódzkiej, zostaną zaprojektowane separatory/osadniki.

BURMISTRZ
Krzysztof Golaszewski
Krzysztof Golaszewski