

D E C Y Z J A
o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację
przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2, pkt 1, art. 75 ust. 1, pkt 4 oraz art. 84 ust.1 i 2, art.85 ust.1, 2 pkt.2, ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr.199 poz.1227 ze zmianami), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 169, poz. 1387, Nr 153, poz. 1271, z 2003.r Nr 130, poz. 1188, z 2004r. Nr 162, poz. 1692, z 2005r. Nr 78, poz. 682, Nr 64, poz. 565) a także § 3 ust. 1 pkt 56 *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko* (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku **Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg w Sokółce ul. Torowa 12** z dnia 11 maja 2009 roku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na "Przebudowie ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych Nr.1261B Kuźnica – Litwinki – Bieniasze , drogi powiatowej Nr.1261B Śniczany – Jurasze – Sidra i drogi powiatowej Nr.1252B Sidra – Słomianka- do drogi wojewódzkiej Nr.673 jako usprawnienie połączenia do przejścia granicznego w Kuźnicy planowanego do realizacji na terenie powiatu sokólskiego obejmującego gminy: Kuźnica, Sidra w województwie podlaskim w ramach ubiegania się o dofinansowanie z funduszy unijnych.

o r z e k a m

określić środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „ Przebudowa ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych Nr.1261B Kuźnica – Litwinki – Bieniasze , drogi powiatowej Nr.1261B Śniczany – Jurasze – Sidra i drogi powiatowej Nr.1252B Sidra – Słomianka- do drogi wojewódzkiej Nr.673 jako usprawnienie połączenia do przejścia granicznego w Kuźnicy planowanego do realizacji na terenie powiatu sokólskiego obejmującego gminy: Kuźnica, Sidra w województwie podlaskim w ramach ubiegania się o dofinansowanie z funduszy unijnych obejmującego działki położone w granicach administracyjnych gmin: Kuźnica, Sidra opisane we wniosku złożonym przez **Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg w Sokółce ul. Torowa 12, 16-00 Sokółka** z dnia 11 maja 2009r.

Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

1.rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne polega na przebudowie ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych łączących gminę Sidra z przejściem

granicznym w Kuźnicy planowanego do realizacji na terenie powiatu sokólskiego obejmującego gminy: Kuźnica, Sidra

W zakres przedsięwzięcia wchodzi:

Przebudowa drogi powiatowej Nr 1257B Kuźnica-Litwinki-Bieniasze w km. 0+300 do 10+212 na działkach ewidencyjnych 238, 239, 240 w obrębie Bieniasze; 57, 100, 144 w obrębie Litwinki; 117 w obrębie Mieleszkowce Pawłowickie; 240 w obrębie Śniczany; 253 w obrębie Achrymowce

b/ Przebudowa drogi powiatowej Nr 1261B Śniczany-Jurasze-Sidra w km 0+000 do 4+085 na działkach ewidencyjnych: 33/1, 89/1, 90/1, 91/1, 92/1, 24/1, 25/1, 26/1, 28/4, 28/5, 8/3, 8/5, 10/3, 100/1, 101/3, 102/3, 103/1, 104/1, 105/1, 106/1, 109/3, 109/4, 110/1, 193/1, 205/1, 205/2, 205/3, w obrębie Jurasze:712, 762 w obrębie Sidra: 258/1 w obrębie Śniczany.

c/ Przebudowa drogi powiatowej Nr 1252B Sidra-Słomianka-do drogi wojewódzkiej Nr.673 w km 0+000 do 3+407 - na działkach ewidencyjnych: 705/4 w obrębie Siderka; 48, 57, 252, 286, 895, 896, 897, 898, 1080, w obrębie Sidra; 164 w obrębie Słomianka

Całość planowanego przedsięwzięcia znajduje się na terenie Powiatu Sokólskiego i obejmującego gminy: Kuźnica, Sidra

Zakres planowanego przedsięwzięcia przewiduje:

- wykonanie nawierzchni bitumicznej z masy mineralno – asfaltowej na istniejących nawierzchniach żwirowych, brukowcowych i bitumicznych,
- poprawę odwodnienia poprzez wykonanie nowych lub pogłębieniu istniejących rowów, oczyszczeniu lub przebudowie istniejących przepustów, umocnienie skarp wlotów przepustów brukowcem, wykonanie nowych przepustów po zjazdami gospodarczymi i na drogi boczne,
- wykonanie chodników z płyt betonowych 35x35x5cm i wjazdów z kostki betonowej,

2)warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich

Projektowany zakres robót całkowicie mieści się w granicach pasa drogowego istniejących dróg.

Na podstawie art.73 ustawy z dnia 13 października 1998r. / Dz.U. Nr.133 poz.872 / nieruchomości pozostające w dniu 31 grudnia 1988r. we władaniu Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego nie stanowiące ich własności a zajęte pod drogi publiczne, z dniem 1 stycznia 1999r. stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa lub właściwych jednostek samorządu terytorialnego za odszkodowaniem.Inwestor po wykonaniu zadania zobowiązany jest do uregulowania własności działek za odszkodowaniem zgodnie z w/w ustawą.Dotyczy to działek: 102/3, 28/4, 28/5, 8/3, 33/1, 89/1, 90/1, 104/1, 101/3, 100/1, 91/1, 92/1, 103/1, 24/1, 25/1, 26/1, 8/5, 10/3, 106/1, 110/1, 109/3, 109/4 obr.Jurasze nr.895, 897, 898, 1088 obr.Sidra

Na etapie realizacji projektu będą prowadzone roboty ziemne. Roboty te powinny być wykonywane zgodnie z obowiązującymi normami w zgodności z projektem budowlanym. Wszystkie roboty budowlano montażowe, a zwłaszcza roboty ziemne, należy prowadzić ostrożnie dbając o ograniczenie do niezbędnego minimum uszkodzenia istniejących elementów zagospodarowania terenu.

Przy zastosowaniu przepisów branżowych oraz przepisów BHP realizacja przedsięwzięcia nie powinna stanowić zagrożenia dla środowiska i ludzi zarówno na etapie jego budowy, jak i podczas eksploatacji oraz likwidacji.

Prawidłowo prowadzone prace budowlane pod stałym nadzorem

budowlanym przy użyciu odpowiedniego sprzętu sprawnego technicznie nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Tylko w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych np. niekontrolowany wyciek paliwa z pracującego sprzętu budowlanego czy też innych substancji chemicznych (farby, masy uszczelniające) może dojść do zanieczyszczenia środowiska wodnego. Należy jednak zaznaczyć, że awaria sprzętu należy do zdarzeń sporadycznych, a w przypadku jej wystąpienia, zgodnie z procedurami, zostanie natychmiast usunięta.

W trakcie realizacji i likwidacji przedsięwzięcia oddziaływanie w zakresie wpływu na stan czystości powietrza związane będzie głównie z pracą maszyn budowlanych oraz transportem materiałów i urządzeń dostarczanych na plac budowy. Ponadto, wystąpi niewielka emisja niezorganizowana związana z transportem i przemieszczaniem materiałów sypkich i pylastych oraz urobku ziemnego. W czasie realizacji i likwidacji przedsięwzięcia będzie występowała także okresowa emisja hałasu do środowiska. Źródłem hałasu będą pracujące maszyny i urządzenia budowlane. Uciążliwości akustyczne ograniczy prowadzenie prac w porze dziennej. Oddziaływania te będą ograniczone czasowo i wystąpią tylko w fazie realizacji i likwidacji inwestycji.

Ochrona cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków:

Zasięg oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie będzie wykraczał poza teren, istniejącego pasa drogowego a oddziaływanie ma wyłącznie charakter lokalny.

Przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16.04.2009r. o ochronie przyrody ani też w zasięgu jego oddziaływania nie znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie w/w ustawy, w tym również obszar NATURA 2000. Najbliższy obszar NATURA 2000 – PLH200006 Ostoja Knyszyńska znajduje się około 11 km od przedmiotowej inwestycji

Uwzględniając zakres proponowanych robót a także ich skalę oraz szacując oddziaływanie, jakie może wystąpić na etapie eksploatacji, można stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie istotnie oddziaływać na obszary sieci Natura 2000.

3)wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym

W trakcie robót budowlanych nie naruszać i nie niszczyć zieleni wysokiej, roboty w pobliżu drzew powinny być wykonywane ręcznie.

- Nie naruszać i nie niszczyć innych obiektów budowlanych, w szczególności urządzeń liniowych – infrastrukturalnych.
- Zasięg strefy uciążliwości ograniczyć do granic działek objętych inwestycją.
- Po zakończeniu robót budowlanych teren objęty inwestycją należy uporządkować.

Przebudowa ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych łączących gminę Sidra z przejściem granicznym w Kuźnicy planowanym do realizacji na terenie powiatu sokólskiego obejmującego gminy: Kuźnica , Sidra polegać będzie na:

- wykonaniu nawierzchni bitumicznej z masy mineralno-asfaltowej na istniejących nawierzchniach żwirowych, bitumicznych brukowcowych
- poprawie odwodnienia drogi poprzez wykonanie nowych i pogłębienie istniejących rowów przydrożnych, oczyszczeniu istniejących przepustów, wykonaniu przepustów pod zjazdami indywidualnymi i zbiorczymi.
- poprawie parametrów geometrii drogi w planie i w profilu podłużnym (korekta łuków poziomych i pionowych).

W ramach przebudowy planuje się:

- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie na powierzchni 61 120m²

- nawierzchnia z betonu asfaltowego na powierzchni 80 372 m²

- pobocza żwirowe na powierzchni 34 640m²

- chodniki z płytki betonowej 35x35x5cm na powierzchni 3 200m² z2-
dziano do wykarczowania stare pnie oraz usunięcie zakrzaczeń skarp i rowów

Dla drogi przyjęto klasę techniczną Z i prędkość projektową 50 km/h oraz kategorię ruchu KR 2.

Istniejące linie doziemne posadowione w obrębie pasa drogowego nie kolidują z projektowanymi elementami robót. Jeśli zajdzie konieczność wykonania robót ziemnych поблизу kabli, należy je prowadzić ręcznie pod nadzorem przedstawiciela T.P. Rzędne studzienek urządzeń podziemnych należy wyregulować do rzędnych projektowanych nawierzchni.

Rozwiązania wysokościowe

Niweletę jezdni zaprojektowano w aspekcie dostosowania do istniejącej nawierzchni. W miejscach występowania odkształceń skorygowano z uwzględnieniem grubości warstwy wzmacniającej i wyrównawczej. Nadano spadki poprzeczne gwarantujące prawidłowe odwodnienie metodą powierzchniowego spływu wód opadowych.

Przekroje normalne

Na przebudowie ciągu komunikacyjnego założono:

- szerokość jezdni – teren zbudowany 6.0m, niezabudowany 5.5m
- spadki poprzeczne jezdni dwustronny 2%,
- spadki poprzeczne poboczy – 6% od jezdni ,
- spadki poprzeczne chodników – 2% do jezdni
- szerokość poboczy gruntowych – 1.25m

Konstrukcja i technologia nawierzchni jezdni

Konstrukcję i technologię nawierzchni jezdni opracowano na podstawie założeń programowych inwestora,

W projekcie przyjęto następujący przekrój konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 grubości 4 lub 5 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/12,8 średniej grubości 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie – 25 do 30cm / na nawierzchniach żwirowych i brukowcowych/

Odwodnienie korpusu drogowego.

Wykonane zostaną wszystkie niezbędne prace związane z wybudowaniem z2-wiedniego systemu odwodnienia dróg.

Przyjęte rozwiązanie techniczne realizacji inwestycji wynika z obowiązujących norm i standardów budowlanych w tym zakresie, co oznacza, że jest wykonalne tak w sensie technicznym jak i technologicznym oraz jest zbieżne z najlepszymi stosowanymi w Polsce praktykami w realizacji podobnych inwestycji.

Całość prac należy wykonać sprzętem specjalistycznym przystosowanym do wykonywania poszczególnych robót drogowych. Nasypy i podbudowa z kruszyw zostaną wyprofilowane równiarką i zagęszczone walcem statycznym lub

wibracyjnym. Warstwy bitumiczne nawierzchni zostaną wykonane rozścielaczem i zagęszczone walcami.

Niniejsze przedsięwzięcie realizować należy zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430) i w technologii typowej dla dróg tej klasy.

4) wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii

Ryzyko wystąpienia zdarzenia o znamionach poważnej awarii jest minimalne. Przewidywane zabezpieczenia pozwolą na zminimalizowanie możliwości wystąpienia poważnej awarii na projektowanych odcinkach. Prawdłowo prowadzone prace budowlane pod stałym nadzorem budowlanym przy użyciu odpowiedniego sprzętu sprawnego technicznie nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Tylko w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych np. niekontrolowany wyciek paliwa z pracującego sprzętu budowlanego czy też innych substancji chemicznych (farby, masy uszczelniające) może dojść do zanieczyszczenia środowiska wodnego. Należy jednak zaznaczyć, że awaria sprzętu należy do zdarzeń sporadycznych, a w przypadku jej wystąpienia, zgodnie z procedurami, zostanie natychmiast usunięta.

5)wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko

Nie dotyczy – nie przeprowadzono postępowania w zakresie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Inwestycja polegająca na przebudowie **dróg powiatowych łączących gminę Sidra z przejściem granicznym w Kuźnicy** swym zasięgiem oddziaływania obejmuje najbliższe otoczenie. Tym samym nie stwierdza się rozprzestrzeniania się emisji na znaczne odległości.

6) stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania

Nie dotyczy.

Wnioskodawca jest zobowiązany do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę obiektu budowlanego na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (tekst jednolity z 2006r. Dz. U. Nr 156, poz. 1118 j. t., z 2007r. Nr 191, poz. 1373).

UZASADNIENIE

Przedsięwzięcie polegające na "Przebudowie ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych Nr.1261B Kuźnica – Litwinki – Bieniasze , drogi powiatowej Nr.1261B Śniczany – Jurasze – Sidra i drogi powiatowejNr.1252B Sidra – Słomianka- do drogi wojewódzkiej Nr.673 jako usprawnienie połączenia do przejścia granicznego w Kuźnicy obejmuje swym zasięgiem dwie Gminy Kuźnicę oraz Sidrę.

Zgodnie z art. 75 ust.4 ustawy z dnia 3 października 2008r r. – o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.Nr.199 poz.1227 .) w przypadku, gdy dane przedsięwzięcie przekracza obszar jednej Gminy, właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody jest

wójt (burmistrz lub prezydent miasta), na obszarze właściwości którego znajduje się największa część planowanej inwestycji, który w tym zakresie działa w porozumieniu z organami wykonawczymi pozostałych gmin, na terenie których ma być realizowane to przedsięwzięcie.

Po przeanalizowaniu wniosku Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg wynikało, iż największa część planowanego przedsięwzięcia znajduje się na terenie Gminy Sidra, dlatego też w dniu 14 maja 2009 roku zostało zawarte porozumienie między Gminą Kuźnica i Gminą Sidra co było równoznaczne z wszczęciem postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie.

Analizowane przedsięwzięcie podlega procedurze oceny oddziaływania na środowisko i jest ujęte w § 3 ust. 1 *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko* (Dz. U. z 2004 roku Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku 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/ realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu podejmującego realizację przedsięwzięcia..

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zgodnie z art. 75 ust.1 i 4 jest wójt, burmistrz, prezydent miasta.

W fazie przedinwestycyjnej przeanalizowano warianty realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Wariant „zero” polegający na nie realizowaniu przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę aspekt ekologiczny, wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia byłby najkorzystniejszy. Nie pojawia się zagrożenie, które związane są z etapem budowy oraz z większym prawdopodobieństwem wypadku drogowego i co za tym idzie możliwością lokalnego skażenia środowiska. Jednak w dłuższej perspektywie czasowej miałyby on także niekorzystny wpływ na otoczenie poprzez degradację stanu istniejącego drogi i powstające w związku z tym zwiększone natężenie hałasu – efekt tarki na żwirówkach, duże wyboje na brukowcówkach i dziury na bitumicznych. Zwiększona emisja spalin poprzez spowolnioną jazdę na niższych biegach, wzrost natężenia hałasu na wybojach, zwiększone zapylenie od nawierzchni żwirowych, wzrost wibracji przekazywanej na teren przyległy poprzez jazdę samochodów po wybojach. Zwiększona z czasem możliwość uszkodzeń samochodów i wypadków na zniszczonych nawierzchniach bitumicznych – w niektórych przypadkach nienormalna szerokość jezdni.

W związku powyższym zakłada się, iż wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia jest nieuzasadniony pod względem, ekologicznym oraz pod względem ekonomicznym i społecznym.

Analiza możliwych opcji pod względem technologicznym.

Wybudowanie drogi z betonu byłoby bardziej kosztowne od wykonania jej w technologii bitumicznej. Lokalizacja cementowni na południu Polski, znacznie zwiększa koszty transportu i zwiększa ilość dwutlenku węgla, który ułotniłby się do atmosfery podczas transportu w stosunku do transportu lokalnego. Technologia wykonania nawierzchni betonowych wymaga również wydłużenia w czasie robót, co powoduje konieczność dłuższego korzystania z objazdów i sprawia duże utrudnienia szczególnie w ruchu lokalnym. W północno – wschodniej Polsce brakuje wyspecjalizowanych firm wykonujących drogi w technologii betonowej. Technologia ta charakteryzuje się zwiększonym zapotrzebowaniem na wodę i emisją związków chemicznych zawartych w cemencie do atmosfery, a także do podłoża we wstępnej fazie wbudowywania betonu. Częste przejścia temperatury przez 0, powodują rozmarzanie i zamarzanie konstrukcji nawierzchni z betonu, to z kolei wpływa na przyspieszenie erozji i obniżenie jej trwałości. Ubytki miejscowe betonu powodowałyby zwiększoną wibrację i hałas w otoczeniu drogi, a także unoszenie się do atmosfery pyłu cementowego i jego związków. Po zakończeniu okresu eksploatacji roboty rozbiórkowe wiązałyby się z pracą ciężkiego sprzętu do kucia, któremu towarzyszyłby duży hałas, wibracje i zapylenie. Pojawiłby się problem z utylizacją bardzo dużych ilości gruzu.

Opcja opierająca się na wykorzystaniu mas bitumicznych kładzionych na gorąco na podbudowę z kruszywa naturalnego w przypadku przebudowy tej drogi jest technologią bardziej przystosowaną do naszych warunków klimatycznych, oceniając pod kątem przyszłego jej użytkowania. Przebudowie drogi w fazie realizacji będzie tworzyła minimalne uciążliwości dla środowiska. Po zakończeniu okresu eksploatacji przyszłe roboty remontowe będą polegały na recyklingu istniejącej nawierzchni poprzez jej frezowanie, doziarnienie, dodanie lepiszcza i ponowne wbudowanie. Zostanie zastosowana technologia, w wyniku, której nie będą powstawały odpady uboczne szkodliwe dla środowiska.

W przypadku tej drogi, wykonanie nowej nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych zapewni dłuższą jej żywotność w stosunku do drogi o nawierzchni betonowej, wydłużając tym samym okres eksploatacji bez konieczności remontów.

Wariant lokalizacyjny

Ze względu na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne dotyczy przebudowy istniejących dróg poprzez wykonanie robót, które spowodują podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych, trudno zmieniać w tej sytuacji przebieg tych dróg, gdyż wpłynęłoby to na zmianę przedmiotu projektu.

Tworzenie innego przebiegu trasy nie jest uzasadnione pod żadnym względem. Nie istnieją aspekty ani ekologiczne ani społeczne, wykluczające obecny przebieg dróg. Istniejący układ komunikacyjny jest sprawdzony i społecznie użyteczny oraz przy planowanej lokalizacji przebudowa dróg nie spowoduje negatywnych skutków środowiskowych a zdecydowanie wpłynie na zmniejszenie negatywnych oddziaływań komunikacyjnych w powiecie sokólskim. Wobec powyższego Inwestor nie ma możliwości zastosowania innych wariantów lokalizacji dla planowanego przedsięwzięcia, gdyż jest to niezasadne.

Wariant polegający na realizowaniu przedsięwzięcia w opcji proponowanej przez Inwestora.

Opcja opierająca się na wykorzystaniu mas bitumicznych kładzionych na gorąco na podbudowę z kruszywa naturalnego jest wariantem, który zamierza realizować Inwestor. Przebudowa przedmiotowej drogi spowoduje poprawę warunków komunikacyjnych w tym rejonie, przyczyni się do zmniejszenia kosztów eksploatacji pojazdów związanych ze skróceniem czasu przejazdu (mniejsze spalanie paliwa – mniejsza emisja dwutlenku węgla do środowiska, mniejsze zużycie części samochodu, dłuższa ich żywotność i mniejsza ilość zużytych części przeznaczonych do procesu utylizacji). Planowana inwestycja nie będzie nadmiernie uciążliwa dla środowiska i ludzi przy zastosowaniu zaproponowanych rozwiązań, a można nawet pokusić się o stwierdzenie, że ruch kołowy po przebudowanej drodze będzie mniej uciążliwy dla otoczenia (środowiska) niż obecny ruch odbywający się po złej jakości drodze.

Przedstawiony wariant w świetle powyższych danych, zakładający realizację inwestycji w w/w kształcie, jest najkorzystniejszy dla środowiska.

Wykonanie nawierzchni z gładkiego asfaltu korzystnie wpłynie na klimat akustyczny w otoczeniu drogi oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu.

Zaprojektowano konstrukcje jezdni z wykorzystaniem istniejących warstw jako podbudowy. Rozwiązanie to jest zgodne z ogólnie przyjętą praktyką i było możliwe z uwagi na fakt, że podniesienie niwelety o projektowane warstwy jest akceptowalne ze względu na obecne zagospodarowanie terenu. Pozwoliło to ograniczyć koszty w porównaniu z wariantem z rozbiórką istniejących konstrukcji i budową nowych od początku.

Przeprowadzenie przebudowy w proponowanej formie stworzy w pełni zadawalające warunki podróży, biorąc pod uwagę przewidywane natężenia ruchu. Zwiększanie nakładów inwestycyjnych, aby podnieść parametry drogi (np. wyższa kategoria ruchu) nie miałoby adekwatnego przełożenia na korzyści, zarówno dla Beneficjenta, jak i użytkowników.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska – wybrany przez Inwestora

Wybrany i przedstawiony przez Inwestora wariant polegający na przebudowie ciągu komunikacyjnego nie będzie niekorzystnie oddziaływał na środowisko dzięki zastosowaniu technicznych i technologicznych rozwiązań minimalizujących wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Planowany sposób zagospodarowania terenu nie zmieni jego dotychczasowego zagospodarowania oraz przeznaczenia.

Projekt będzie wszechstronnie pozytywnie oddziaływał na społeczność gmin i powiatu poprzez poprawę standardu życia mieszkańców: poprawi się komfort podróży, zmniejszy się hałas wzdłuż dróg. Inwestycja zwiększy wewnętrzną spójność komunikacyjną w skali gmin i powiatu, jak również zintegruje sieć dróg istniejących.

Inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na środowisko naturalne poprzez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury odwodnienia ciągu drogowego, zmniejszenie hałasu i wibracji, praktyczną eliminację zapylenia oraz zmniejszenie emisji toksycznych składników spalin samochodowych emitowanych do atmosfery.

Nie przewiduje się, aby projektowana inwestycja przyczyniła się do wytworzenia ścieków. Przebudowa nie spowoduje zmiany przebiegu cieków wodnych. Powierzchniowe odwodnienie zapewni spływ wód opadowych do wykonanych rowów przydrożnych, a zlokalizowane przepusty zapewnią drożność spływu.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia ewentualne, krótkotrwale negatywne oddziaływanie na środowisko będzie eliminowane poprzez właściwe prowadzenie prac wykonawczych oraz stosowanie nowoczesnych technologii budowlanych.

Podsumowując stwierdza się, iż za realizacją planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przemawiają czynniki środowiskowe, społeczne i ekonomiczne.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko* (Dz. U. z 2004 roku Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko mogą wymagać *drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, niewymienione w §2 ust. 1 z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg.*

Zgodnie z § 4 i § 5 w/w rozporządzenia rozpatrywano kumulowanie się oddziaływań na środowisko w trakcie przebudowy ciągu komunikacyjnego. Szczegółowe uwarunkowania wymienione w § 4 i § 5 Rozporządzenia OOŚ dotyczące rodzaju, charakterystyki, usytuowania przedsięwzięcia oraz skala jego możliwych zsumowanych oddziaływań (przedsięwzięć istniejących i planowanych) nie kwalifikują przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z art.64 ust.1 i 2 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. nr.199 poz.122 , aby zapewnić przeprowadzenie wymaganej prawem procedury omawianej inwestycji wystąpiono z wnioskiem o wydanie opinii co do konieczności sporządzenia raportu i jego ewentualnego zakresu do Starosty Sokólskiego i do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce.

Starosta Sokólski Postanowieniem znak: OŚ.7633/43/09 z dnia 29 maja 2009 roku po przeanalizowaniu przesłanych materiałów pod kątem rodzaju, usytuowania przedsięwzięcia i skali jego oddziaływania na środowisko, postanowił odstąpić od obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sokółce Opinią Nr.23/NZ/2009 z dnia 29 maja 2009 roku stwierdził, iż nie zachodzi konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody.

Na podstawie powyższych opinii w dniu 5 czerwca 2009 r. Wójt Gminy Sidra wydał postanowienie znak: BKR.7624-8/09, o odstąpieniu od potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, w którym stwierdzono, że przebudowa przedmiotowego ciągu komunikacyjnego nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych. Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji przebudowy będzie ona oddziaływać na środowisko

przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Nie mniej jednak inwestycja przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji spalin, oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców w tym: wody, materiałów, paliw, energii. Inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na środowisko naturalne poprzez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury odwodnienia ciągu drogowego, zmniejszenie hałasu, praktyczną eliminację zapylenia oraz zmniejszenie emisji toksycznych składników spalin samochodowych.

Zgodnie z art.(liczba stron postępowania przekracza 20) oraz art.74 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r. roku o udostępnianiu informacji środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko / Dz. U. roku Nr 199, poz.1227/ o wszczęciu postępowania podano do publicznej wiadomości:

- 1.w formie obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie Urzędu Gminy w Sidrze ul.Rynek 5
2. na stronie internetowej Urzędu Gminy Sidra,
3. poprzez obwieszczenia w miejscach zwyczajowo przyjętych na terenie gminy Sidra i Kuźnica,

Przekazano:

- 1.Wójtowi Gminy Kuźnica
- 2.sołtysom wsi (9 szt) przez które obręby geodezyjne będzie przebiegać inwestycja

1. obwieszczenia o wszczęciu postępowania - obwieszczenia były podane do publicznej wiadomości w dniach od 15 maja do 8 czerwca 2009 roku,
2. obwieszczenia o braku konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko - obwieszczenia były podane do publicznej wiadomości w dniach od 5 czerwca do 15 czerwca 2009 roku,

Obwieszczenia o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia – obwieszczenia podane do publicznej wiadomości w dniach od 7 lipca 2009 roku do 28 lipca 2009 roku.

W terminie określonym w art. 49 KPA, tj. po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia odnośnie pkt 1 oraz 14 pkt 2 nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Biorąc pod uwagę powyższe, orzeczono jak w sentencji decyzji.

POUCZENIE

Od decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku za pośrednictwem Wójta Gminy Sidra w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wiąże organ wydający decyzję o pozwoleniu na budowę obiektu budowlanego.

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

realizację przedsięwzięcia nie uprawnia do wycinki drzew.

Niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Wniosek ten powinien zostać złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia

Załącznik Nr 2 – Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu

Otrzymują:

1. Inwestor - Dyrektor Powiatowego Zarząd Dróg w Sokółce
2. Wójt Gminy Kuźnica
3. Wójt Gminy Sidra
3. Strony - zgodnie z wykazem
4. a/a

**Załącznik nr 1 do Decyzji Nr.8/09 o środowiskowych
uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia
znak:BKR.7624-8/09 z dnia 7 lipca 2009 roku**

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Przebudowa ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych Nr.1257B Kuźnica- Litwinki-Bieniasze, drogi powiatowej Nr.1261B Śniczany-Jurasze-Sidra i drogi powiatowej Nr.1252B Sidra-Słomianka – do drogi wojewódzkiej Nr.673 jako usprawnienie połączenia do przejścia granicznego w Kuźnicy planowanego do realizacji na terenie powiatu sokólskiego obejmującego gminy Kuźnica, Sidra w województwie podlaskim w ramach ubiegania się o dofinansowanie z funduszy unijnych

I.Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne polega na przebudowie. ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych Nr.1257B Kuźnica- Litwinki-Bieniasze, drogi powiatowej Nr.1261B Śniczany-Jurasze-Sidra i drogi powiatowej Nr.1252B Sidra-Słomianka – do drogi wojewódzkiej Nr.673 jako usprawnienie połączenia do przejścia granicznego w Kuźnicy.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi:

a) Przebudowa drogi powiatowej Nr 1257B Kuźnica-Litwinki-Bieniasze w km. 0+300 do 10+212 na działkach ewidencyjnych 238, 239, 240 w obrębie Bieniasze; 57, 100, 144 w obrębie Litwinki; 117 w obrębie Mieleszkowce Pawłowickie; 240 w obrębie Śniczany; 253 w obrębie Achrymowce

b/ Przebudowa drogi powiatowej Nr 1261B Śniczany-Jurasze-Sidra w km 0+000 do 4+085 na działkach ewidencyjnych: 33/1, 89/1, 90/1, 91/1, 92/1, 24/1, 25/1, 26/1, 28/4, 28/5, 8/3, 8/5, 10/3, 100/1, 101/3, 102/3, 103/1, 104/1, 105/1, 106/1, 109/3, 109/4, 110/1, 193/1, 205/1, 205/2, 205/3, w obrębie Jurasze:712, 762 w obrębie Sidra: 258/1 w obrębie Śniczany.

c/ Przebudowa drogi powiatowej Nr 1252B Sidra-Słomianka-do drogi wojewódzkiej Nr.673 w km 0+000 do 3+407 - na działkach ewidencyjnych: 705/4 w obrębie Siderka; 48, 57, 252, 286, 895, 896, 897, 898, 1080, w obrębie Sidra; 164 w obrębie Słomianka

Całość planowanego przedsięwzięcia znajduje się na terenie Powiatu Sokólskiego i obejmującego gminy: Kuźnica, Sidra

-wykonanie nawierzchni bitumicznej z masy mineralno – asfaltowej na istniejących nawierzchniach żwirowych, brukowcowych i bitumicznych,

- poprawę odwodnienia poprzez wykonanie nowych lub pogłębieniu istniejących rowów, oczyszczeniu lub przebudowie istniejących przepustów, umocnienie skarp wlotów przepustów brukowcem, wykonanie nowych przepustów po zjazdami gospodarczymi i na drogi boczne,

- wykonanie chodników z płyt betonowych 35x35x5cm i wjazdów z kostki betonowej,

W pobliżu miejsca realizacji projektu znajdują się następujące ważniejsze elementy infrastruktury:

a) drogi z którymi łączy się przebudowywane drogi:

- droga powiatowa 1256B Nowy Dwór – Kuścince – Saczkowce – Kowale – Kuźnica
- droga powiatowa 1258B Saczkowce – Mielenkowce – Długosielce – droga 1257B
- droga powiatowa 1259B Sidra – Staworowo – Zalesie – Achrymowce – Starowlany – Popławce
- droga powiatowa 1262B Sokolany – Gliniszczce W. – Gliniszczce M. – Zwierzany – droga 1261B
- droga powiatowa 1263B droga 1261B – Ogrodniki
- droga powiatowa 1249B Nowy Dwór – Kudrawka – Siderka – Sidra – Makowlany
- droga wojewódzka 673 Sokółka – Dąbrowa Białostocka

b/ Linie kolejowe z którymi krzyżują się przebudowywane drogi: droga 1252B krzyżując się z linią kolejową Białystok – Sokółka – Suwałki

c/ Mosty i wiadukty zlokalizowane w ciągu przebudowanej drogi:

- droga 1257B w km 9+380 w miejscowości Bieniasze – most żelbetowy z belek prefabrykowanych typu „Gromniak”. Przyczółki żelbetowe na palach żelbetowych.
- droga 1252B w km 0+254 w miejscowości Sidra – most żelbetowy płytowy. Przyczółki palowe żelbetowe opierzone z prefabrykowanych desek żelbetowych.
- droga 1252B w km 1+840 – most żelbetowy płytowy. Przyczółki palowe żelbetowe opierzone z prefabrykowanych desek żelbetowych

II. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną:

Obecnie nieruchomości zajęte pod drogę wykorzystywane są zgodnie ze swoim przeznaczeniem jako trasa komunikacyjna dla ruchu kołowego. Przebudowa ciągu komunikacyjnego prowadzona będzie w liniach rozgraniczających drogi. Przewidziany do przebudowy ciąg przebiega w większości przez teren niezabudowany oraz przez zabudowę wsi: Litwinki, Sniczany, Jurasze, Sidra

W ramach przebudowy planuje się:

- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie na powierzchni 61 120 m²
- nawierzchnia z betonu asfaltowego na powierzchni 80 372 m²
- pobocza gruntowe na powierzchni 34 640 m²
- chodniki z płytki betonowej 35x35x5cm na powierzchni 3 200 m²

- wjazdy do bram z kostki betonowej grubości 8cm

Przewidziano do wykarczowania stare pnie oraz usunięcie zakrzaczeń ze skarp i rowów .

III. Rodzaj technologii w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Prace budowlane będą przebiegały w następującej kolejności:

Roboty przygotowawcze. Na początku przeprowadzone zostaną roboty pomiarowe dotyczące robót ziemnych. Wykarczowane i usunięte zostaną stare pnie Usunięte zostanie zakrzaczenie przydrożne. Rozebrane zostaną stare z2-sty, oraz nawierzchnia z mas bitumicznych, brukowcowa i z kostki betonowej w niezbędnym zakresie określonym przedmiarem robót.

Roboty ziemne. Roboty będą wykonywane koparkami, równiarkami i samochodami ciężarowymi. Grunt uzyskany z wykopów zostanie zużyty na uzupełnienie poboczy i formowanie nasypów. Nawiezione na formowanie nasypów brakujące masy ziemne zostaną uformowane i zagęszczone mechanicznie.

Odwodnienie korpusu drogowego. Wykonane zostaną wszystkie niezbędne prace związane z wybudowaniem odpowiedniego systemu odwodnienia drogi. Przeczyszczone i wzmocnione zostaną przepusty, powstaną także nowe przepusty, studzienki ściekowe nad przepustami.

Podbudowa. Wykonana zostanie podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie na powierzchni 61 120 m², zostanie wykonane wyrównanie istniejącej podbudowy kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie i wyrównanie istniejącej nawierzchni betonem asfaltowym Podbudowa z betonu asfaltowego zostaną skropione emulsją asfaltową przed ułożeniem warstwy ścieralnej nawierzchni drogowej.

Nawierzchnia. Wykonana zostanie warstwa ścieralna z mieszanek mineralno-bitumicznych asfaltowych o grubości 4 i 5 cm na powierzchni 80 372 m².

Elementy ulic. Ustawionych zostaną krawężniki, ułożone chodniki z płyt betonowych 35x35x5cm, oraz wjazdy z kostki betonowej grubości 8 cm.

Roboty wykończeniowe. Wykonane zostanie umocnienie skarp wlotów i wylotów przepustów brukowcem ułożone zostaną przepusty rurowe Ø 40 i Ø 50pod zjazdami, wykonana się profilowanie i zagęszczenie poboczy , oczyszczone zostaną przepusty, oczyszczone i pogłębione rowy.

Inne roboty. Wykonana się nawierzchnie żwirowe na zjazdach i na drogi boczne. Przeprowadzona zostanie regulacja elementów obcych (np.: zasuw wodociągowych) dla urządzeń podziemnych.

W czasie realizacji projektu wykorzystywane będą następujące podstawowe maszyny i urządzenia: koparki, ładowarki, równiarki, walce drogowe, zagęszczarki

wibracyjne, rozścielacze mas bitumicznych, skraparki do bitumu, wytwórnie mas bitumicznych, wytwórnie betonów.

Do modernizacji drogi wykorzystane zostaną następujące podstawowe materiały: kruszywo naturalne, cement, beton asfaltowy, elementy prefabrykowane.

Wybrane rozwiązanie jest najkorzystniejsze i najefektywniejsze ze względów ekonomiczno - technologicznych, tj.: przy stosunkowo niskim koszcie pozwala uzyskać pożądane parametry techniczne przebudowywanej drogi, przy zachowaniu dbałości o środowisko.

IV . Przebudowa drogi polegać będzie na:

-wzmocnieniu istniejącej nawierzchni żwirowej kruszywem naturalnym i wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego.

- poprawie odwodnienia drogi poprzez wykonanie nowych i pogłębienie istniejących rowów przydrożnych, oczyszczeniu istniejących przepustów, wykonaniu przepustów pod zjazdami indywidualnymi i zbiorczymi.

- poprawie parametrów geometrii drogi w planie i w profilu podłużnym (korekta łuków poziomych i pionowych).

V. Charakterystyka stanu istniejącego:

Droga 1257B

- km 0+300 ÷ 7+583 – nawierzchnia żwirowa o szerokości 5,50m w złym stanie technicznym
- km 7+583 ÷ 8+083 – nawierzchnia brukowcowa o szerokości 6,0m w złym stanie technicznym
- km 8+083 ÷ 9+993 – nawierzchnia żwirowa o szerokości 5,5m w złym stanie technicznym
- km 9+993 ÷ 10+212 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 5,5m w dobrym stanie technicznym

Droga 1261B

- km 2+834 ÷ 4+085 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 3,6m w bardzo złym stanie technicznym
- km 1+908 ÷ 2+834 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 6,0m w złym stanie technicznym
- km 0+360 ÷ 1+908 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 3,6m w bardzo złym stanie technicznym
- km 0+000 ÷ 0+360 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 5,5m w dobrym stanie technicznym

Droga 1252B

- 0+000 ÷ 0+758 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 6,0m w złym stanie technicznym
- 0+758 ÷ 3+407 – powierzchniowe utwardzenie o szerokości 3,5m w bardzo złym stanie technicznym

stanu projektowanego:

Parametry techniczne dla całego przedsięwzięcia:

prędkość projektowa – 50km/h

klasa techniczna – Z

kategoria ruchu – KR2

Przekroje normalne dla poszczególnych odcinków planowanego przedsięwzięcia:

1.Parametry

- szerokość jezdni w terenie zabudowanym – 6.0m , niezabudowanym -5.5m
- szerokość poboczy gruntowych – 1.25 m

2.Konstrukcja nawierzchni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12.8 grubości 4 lub 5 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/12.8 grubości 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie 25 do 30 cm / na odcinkach gdzie występuje nawierzchnia żwirowa lub brukowcowa/

3.Zjazdy gospodarcze na pola i drog boczne

- nawierzchnia żwirowa - 25 cm
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie – 30 cm

Odwodnienie

W przekroju szlakuowym odwodnienie projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych rowami przydrożnymi do naturalnych odbiorników wód opadowych. W rowach nastąpi naturalna filtracja wód opadowych poprzez warstwy humusu i żwiru.

VI. Rozwiązania chroniące środowisko:

Przebudowa przedmiotowego ciągu nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych. Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji przebudowy będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Nie mniej jednak inwestycja przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji salin o mniej niż 20% oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii.

Ponadto w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady: czas budowy należy skrócić do minimum:

- sprzęt mechaniczny powinien być w należytym stanie co wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi,
- sprzęt powinien poruszać się w obrębie placu budowy,

- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone,
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.

Przewidziane zostały, zabezpieczenia i środki zaradcze zmierzające do ograniczenia wszelkich niekorzystnych wpływów na środowisko zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji. Poniżej przedstawiono możliwe wpływy związane z realizacją projektu oraz zabezpieczenia i środki do łagodzenia tych wpływów:

Emisja hałasu. Planuje się przeszkolenie załogi oraz odpowiednią organizację pracy, pozwalającą uniknąć zwiększonej emisji hałasu w porach najbardziej uciążliwych dla mieszkańców. Prace budowlane prowadzone będą od godziny 7.00 do 18.00.

Zapylenie. Przewiduje się polewanie wodą powierzchni i materiałów mogących powodować największe zapylenie.

Emisja spalin. Zanieczyszczenie spalinami, będzie zamykało się praktycznie w pasie drogowym, ponieważ plac budowy będzie zlokalizowany głównie właśnie tam. Uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń będą miały charakter przejściowy a nie długoterminowy.

Możliwe awarie sprzętu i związane z tym wycieki paliwa, oleju i innych substancji. Zapewnione zostaną odpowiednie środki zapobiegania, jak: trociny, piasek, słoma, szmaty.

Wibracje pochodzące od ciężkiego sprzętu. Nie będą miały znaczącego wpływu na otoczenie i ludność ze względu na to, że droga położona jest w większej części poza obszarem zabudowanym.

Utrudnienia w ruchu. Wyznaczone zostaną najbardziej korzystne drogi dojazdowe i objazdowe. Zostaną one bardzo dokładnie opisane i oznaczone.

Powstałe odpady stałe. Powstałe w wyniku realizacji projektu odpady zostaną z2-orzone ponownie wbudowane w podbudowy. W przypadku niemożliwości z2-orzenia części odpadów nastąpi ich utylizacja zgodnie z ustawą o ochronie środowiska.

Wpływ na wody gruntowe. Jako główny czynnik zagrożenia zidentyfikowana została możliwość wycieków substancji płynnych z maszyn w czasie awarii. Środki zapobiegania skutkom takich awarii zostaną zapewnione w postaci: trocin, piasku, słomy i szmat.

Wpływ na krajobraz. Ponieważ projekt przewiduje jedynie modernizację drogi wpływ na krajobraz będzie miał charakter przejściowy, związany jedynie z pojawieniem się maszyn na modernizowanej drodze.

Problem migracji zwierząt. Uciążliwość drogi dla większych zwierząt jest znikoma. W drodze istnieje 22 przepustów, które jednocześnie ułatwiają żabom i jaszczurkom możliwość swobodnej migracji w najbardziej wilgotnych, podmokłych

miejscach, które przecina droga. Wykopy w miejscu budowy będą zabezpieczane, aby zapobiec wpadaniu do nich zwierząt.

Wpływ na szatę roślinną (drzewa i krzewy). Nie przewiduje się wycinania drzew znajdujących się w pasie drogowym. Karczowane będą korzenie pozostałe po wyciętych w minionych latach drzewach. Na to miejsce przewiduje się sukcesywne nasadzanie nowych drzew. Do wycięcia przewidziane są krzaki, które i tak są sukcesywnie usuwane z pasa drogowego w celu poprawy widoczności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wpływ na architekturę. Praktycznie nie będzie występował ze względu na to, że projekt przewiduje jedynie modernizację istniejącej drogi.

Urządzenie placu budowy. Plac budowy będzie zlokalizowany w granicach istniejącego pasa drogowego. Wpływy związane z fazą eksploatacji oraz zabezpieczenia i środki do łagodzenia ich:

Zwiększenie ruchu. Może spowodować zwiększenie ilości wypadków na tej drodze. Przewiduje się odpowiednie oznakowanie najbardziej niebezpiecznych odcinków tej drogi.

Emisja hałasu. Źródłem hałasu będą przejeżdżające tą drogą pojazdy. Dzięki modernizacji nawierzchni zwirowej (eliminacja efektu „tarki”), brukowcowej i bardzo zniszczonej bitumicznej na nową z betonu asfaltowego emisja hałasu zmniejszy się szacunkowo o ok. 50 %.

Emisja spalin. Zmodernizowana nawierzchnia pozwoli na skrócenie czasu podróży na tym odcinku szacunkowo o ok. 20 %. Dzięki temu a także bardziej równomiernej pracy silników spadnie jednostkowa emisja spalin. Zanieczyszczenie spalinami, będzie zamykało się w pasie drogowym.

Wpływ na wody gruntowe. Rowy i pobocza w ciągu roku od zakończenia robót budowlanych samoistnie porastają trawą, która zapewni filtrację zanieczyszczeń niesionych przez wodę z jezdni.

Problem migracji zwierząt. W drodze istnieje 22 przepustów mających ułatwić żabom i jaszczurkom możliwość swobodnej migracji, na dotychczasowym poziomie.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno - bytowych:

- w trakcie eksploatacji obiektu nie występują.
- w trakcie budowy ewentualnie mogą być wytwarzane w ramach zaplecza budowy z obiektów socjalnych w niewielkiej ilości umożliwiającej ich bieżące usuwanie przez odpowiednie służby.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych - nie występuje

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

- **na obszarze zabudowanym:** w celu odwodnienia jezdni, wjazdów oraz chodników projektuje się powierzchniowy spływ wód przy krawężniku wykonanych nad przepustami. Woda z przepustów trafi jak dotychczas do rowów odprowadzających, gdzie nastąpi naturalna jej filtracja przez porastającą darninę.

- **poza obszarem zabudowanym:** wszystkie wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo do rowów przydrożnych które są porośnięte darnią. W rowach będzie następować naturalna filtracja wody opadowej. Nadmiar wód opadowych będzie odprowadzany rowami do przepustów i na teren przyległy w najniższych jego punktach, zgodnie z naturalnym spływem wód (wododziałami).

d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami.

W trakcie przebudowy przewiduje się wystąpienie odpadów powstałych z rozbiórki elementów konstrukcji drogowych. Powstałe w wyniku realizacji projektu odpady nawierzchni bitumicznej, bruku zostanie wykorzystane do obrukowania skarp wlotów i wylotów przepustów, gruzu betonowego w przypadku niemożliwości ponownego wykorzystania zostanie przekazane firmie mającej możliwości recyklingu. Sztuki pni i korzeni drzew wywiezione zostanie na wysypisko śmieci .

e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

W trakcie przebudowy drogi i późniejszej jej eksploatacji nie występuje montaż maszyn i urządzeń.

IX. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało transgranicznego oddziaływania.

X. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

Obszary chronione

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowany na obszarze Sieci Natura 2000

Przeprowadzenie przebudowy w proponowanej formie stworzy w pełni zadowalające warunki podróży, biorąc pod uwagę przewidywane natężenia ruchu.

Wybrany i przedstawiony przez Inwestora wariant polegający na przebudowie ciągu komunikacyjnego nie będzie niekorzystnie oddziaływał na środowisko dzięki zastosowaniu technicznych i technologicznych rozwiązań minimalizujących wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Planowany sposób zagospodarowania terenu nie zmieni jego dotychczasowego zagospodarowania oraz przeznaczenia.

Projekt będzie wszechstronnie pozytywnie oddziaływał na społeczność poszczególnych gmin i powiatu poprzez poprawę standardu życia mieszkańców: poprawi się komfort podróży, zmniejszy się hałas wzdłuż dróg. Inwestycja

zwiększy wewnętrzną spójność komunikacyjną w skali gmin i powiatu.

Inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na środowisko naturalne poprzez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury odwodnienia ciągu drogowego, zmniejszenie hałasu, praktyczną eliminację zapylenia oraz zmniejszenie emisji toksycznych składników spalin samochodowych emitowanych do atmosfery. Nie przewiduje się, aby projektowana inwestycja przyczyniła się do wytworzenia ścieków. Przebudowa nie spowoduje zmiany przebiegu cieków wodnych. Powierzchniowe odwodnienie zapewni spływ wód opadowych do wykonanych rowów przydrożnych, a zlokalizowane przepusty zapewnią drożność spływu.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia ewentualne, krótkotrwałe negatywne oddziaływanie na środowisko będzie eliminowane poprzez właściwe prowadzenie prac wykonawczych oraz stosowanie nowoczesnych technologii budowlanych.

Podsumowując stwierdza się, iż za realizacją planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przemawiają czynniki środowiskowe, społeczne i ekonomiczne.

Przy realizacji niniejszego przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska.

Wykorzystane i wbudowane materiały to:

- kruszywo naturalne,
- beton asfaltowy,
- płyty betonowe (chodniki),
- kostka betonowa brukowa (wjazdy),
- krawężnik betonowy,
- woda.

Są to materiały ogólnodostępne, dopuszczone do stosowania w tego typu pracach, zgodne z Polską Normą. Całość materiałów zostanie dowieziona środkami transportu kołowego.

Przewiduje się, iż jedynymi wykorzystywanymi surowcami będą piasek oraz sól stosowane w okresach zimowych do posypywania nawierzchni, jak również neutralizatory i sorbenty podczas prac czyszczących w przypadku wystąpienia na analizowanym ciągu drogowym kolizji lub wypadków drogowych.

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię:

1. elektryczną – nie dotyczy
2. ciepłą - nie dotyczy.
3. gazową - nie dotyczy.

Na etapie realizacji projektu będą prowadzone roboty ziemne będą wykonywane zgodnie z obowiązującymi normami w zgodności z projektem budowlanym. Wszystkie roboty budowlano montażowe, a zwłaszcza roboty ziemne, należy prowadzić ostrożnie dbając o ograniczenia do niezbędnego minimum uszkodzenia istniejących elementów zagospodarowania terenu.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, przed wejściem w pasy drogowe należy wytyczyć ich przebieg. Wytyczenia pasów drogowych powinna dokonać osoba uprawniona.

Inwestycja zaplanowana jest na terenie zagospodarowanym i przekształconym antropogenicznie. Przy zastosowaniu przepisów branżowych oraz przepisów BHP realizacja przedsięwzięcia nie powinna stanowić zagrożenia dla środowiska i ludzi zarówno na etapie jego budowy, jak i podczas eksploatacji.

Prawidłowo prowadzone prace budowlane pod stałym nadzorem budowlanym przy użyciu odpowiedniego sprzętu sprawnego technicznie nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Tylko w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych np. niekontrolowany wyciek paliwa z pracującego

sprzętu budowlanego czy też innych substancji chemicznych (farby, masy uszczelniające) może dojść do zanieczyszczenia środowiska wodnego. Należy jednak zaznaczyć, że awaria sprzętu należy do zdarzeń sporadycznych, a w przypadku jej wystąpienia, zgodnie z procedurami, zostanie natychmiast usunięta.

W trakcie realizacji i likwidacji przedsięwzięcia oddziaływanie w zakresie wpływu na stan czystości powietrza związane będzie głównie z pracą maszyn budowlanych oraz transportem materiałów i urządzeń dostarczanych na plac budowy. Ponadto wystąpi niewielka emisja nieorganizowana związana z transportem i przemieszczaniem materiałów sypkich i pylastych, urobku ziemnego itd. W czasie realizacji i likwidacji przedsięwzięcia będzie występowała także okresowa emisja hałasu do środowiska. Źródłem hałasu będą pracujące maszyny i urządzenia budowlane. Uciążliwości akustyczne ograniczy prowadzenie prac w porze dziennej. Oddziaływania te będą ograniczone czasowo i wystąpią tylko w fazie realizacji i likwidacji inwestycji.

Zagospodarowanie odpadów powstałych podczas budowy ciąży na wykonawcy robót.

Istniejące linie doziemne posadowione w obrębie pasa drogowego nie kolidują z projektowanymi elementami robót. Jeśli zajdzie konieczność wykonania robót ziemnych pobliżu kabli, należy je prowadzić ręcznie pod nadzorem przedstawiciela T.P. Rzędne studzienek urządzeń podziemnych należy wyregulować do rzędnych projektowanych nawierzchni.

Wójt
inż. Jan Hrynkiewicz

Karta informacja o planowanym przedsięwzięciu.

Nazwa przedsięwzięcia: *Przebudowa ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych Nr 1257B Kuźnica – Litwinki – Bieniasze, drogi powiatowej Nr 1261B Śniczany – Jurasze – Sidra i drogi powiatowej Nr 1252B Sidra – Słomianka – do drogi wojewódzkiej Nr 673 jako usprawnienie połączenia do przejścia granicznego w Kuźnicy*

1. Rodzaj, skala (np. zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie z zakresu budownictwa komunikacyjnego polegającego na przebudowie *ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych Nr 1257B Kuźnica – Litwinki – Bieniasze, drogi powiatowej Nr 1261B Śniczany – Jurasze – Sidra i drogi powiatowej Nr 1252B Sidra – Słomianka – do drogi wojewódzkiej Nr 673.*

W zakres przedsięwzięcia wchodzi:

Przebudowa drogi powiatowej Nr 1257B Kuźnica – Litwinki – Bieniasze na działkach ewidencyjnych: 238, 239, 240 w obrębie Bieniasze; 57, 100, 144 w obrębie Litwinki; 117 w obrębie Mieszkowce Pawłowskie; 240 w obrębie Śniczany; 253 w obrębie Achrymowce.

Przebudowa drogi powiatowej Nr 1261B Śniczany – Jurasze – Sidra na działkach ewidencyjnych: 33/1, 89/1, 90/1, 91/1, 92/1, 24/1, 25/1, 26/1, 28/4, 28/5, 8/3, 8/5, 10/3, 100/1, 101/3, 102/3, 103/1, 104/1, 105/1, 106/1, 109/3, 109/4, 110/1, 193/1, 205/1, 205/2, 205/3 w obrębie Jurasze; 712, 762 w obrębie Sidra; 258/1 w obrębie Śniczany.

Przebudowa drogi powiatowej Nr 1252B Sidra – Słomianka – do drogi wojewódzkiej Nr 673 na działkach ewidencyjnych: 705/4 w obrębie Siderka; 48, 57, 252, 286, 895, 896, 897, 898, 1080 w obrębie Sidra; 164 w obrębie Słomianka.

Całość planowanego przedsięwzięcia znajduje się na terenie Powiatu Sokólskiego (gmina Kuźnica i Sidra) w Województwie Podlaskim. Łączna długość planowanych do przebudowy odcinków wynosi ok. 14,620km.

Zakres planowanego przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przewiduje:

- wykonanie nawierzchni bitumicznej z masy mineralno – asfaltowej na istniejących nawierzchniach: żwirowej, bitumicznej, brukowcowej,
- poprawę odwodnienia poprzez wykonanie nowych lub pogłębienie istniejących rowów, oczyszczeniu lub przebudowie istniejących przepustów, umocnienie skarp wlotów przepustów brukowcem, wykonanie nowych przepustów pod zjazdami gospodarczymi i na drogi boczne,

W pobliżu miejsca realizacji projektu znajdują się następujące ważniejsze elementy infrastruktury:

a) drogi z którymi łączą się przebudowywane drogi:

- droga powiatowa 1256B Nowy Dwór – Kuściniec – Saczkowce – Kowale – Kuźnica
- droga powiatowa 1258B Saczkowce – Mielenkowce – Długosielce – droga 1257 B
- droga powiatowa 1259B Sidra – Staworowo – Zalesie – Achrymowce – Starowlany – Popławce
- droga powiatowa 1262B Sokolany – Gliniszczce W. – Gliniszczce M. – Zwierzany – droga 1261 B
- droga powiatowa 1263B droga 1261 B – Ogrodniki
- droga powiatowa 1249B Nowy Dwór – Kudrawka – Siderka – Sidra – Makowlany
- droga wojewódzka 673 Sokółka – Dąbrowa Białostocka

b) linie kolejowe z którymi krzyżują się przebudowywana droga: droga 1252B krzyżuje się z linią kolejową Białystok – Sokółka – Suwałki

c) mosty i wiadukty zlokalizowane w ciągu przebudowywanej drogi:

- droga 1257B w km 9+380 w miejscowości Bieniasze – most żelbetowy z belek prefabrykowanych typu „Gromnik”. Przyczółki żelbetowe na palach żelbetowych.
- droga 1252B w km 0+254 w miejscowości Sidra – most żelbetowy płytowy. Przyczółki palowe żelbetowe opierzone z prefabrykowanych desek żelbetowych.
- droga 1252B w km 1+840 – most żelbetowy płytowy. Przyczółki palowe żelbetowe opierzone z prefabrykowanych desek żelbetowych.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną:

Obecnie nieruchomości zajęte pod drogę wykorzystywane są zgodnie ze swoim przeznaczeniem jako trasa komunikacyjna dla ruchu kołowego. Przebudowa drogi prowadzona będzie w liniach rozgraniczających. Przewidziana do przebudowy droga przebiega w większości przez teren niezabudowany.

W ramach przebudowy planuje się:

- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie na powierzchni ok.

Za zgodność z oryginałem

stwierdzam:

od str. 1 do str. 21

Sidra, dn. ... 7.07.2009r. ...

WÓJT

inż. Jan Kąkiewicz

61120m²

- nawierzchnia z betonu asfaltowego na powierzchni ok. 80372m²
- pobocza gruntowe na powierzchni ok. 34640m²
- chodniki z płytki betonowej 35x35x5cm i wjazdy z kostki betonowej na powierzchni ok. 3200m²

3. Rodzaj technologii w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Prace budowlane będą przebiegały w następującej kolejności:

- Roboty przygotowawcze. Na początku przeprowadzone zostaną roboty pomiarowe dotyczące robót ziemnych. Wykarczowane i usunięte zostaną ewentualnie stare pnie. Usunięte zostanie zakrzaczenie przydrożne. Rozebrane zostaną stare przepusty w niezbędnym zakresie określonym przedmiarem robót. Rozebrane zostanie nawierzchnia wykonana metodą powierzchniowego utwardzenia na odcinku z Sidry do Siomianki – na powierzchni ok. 9272m².
- Roboty ziemne. Roboty będą wykonywane koparkami, równiarkami i samochodami ciężarowymi. Grunt uzyskany z wykopów zostanie zużyty na uzupełnienie poboczy i formowanie nasypów. Nawiezione na formowanie nasypów brakujące masy ziemne zostaną uformowane i zagęszczone mechanicznie.
- Odwodnienie korpusu drogowego. Wykonane zostaną wszystkie niezbędne prace związane z wybudowaniem odpowiedniego systemu odwodnienia drogi. Przeczyszczone i wzmocnione zostaną istniejące przepusty, w razie konieczności powstaną nowe przepusty.
- Podbudowa. Wykonana zostanie podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie na powierzchni ok. 61120m², wyrównanie istniejącej nawierzchni betonem asfaltowym. Podbudowa z betonu asfaltowego zostanie skropiona emulsją asfaltową przed ułożeniem warstwy ścieralnej nawierzchni drogowej.
- Nawierzchnia. Wykonana zostanie warstwa ścieralna z mieszanek mineralno-bitumicznych asfaltowych o grubości 4 lub 5cm na powierzchni ok. 80372m².
- Elementy ulic. W miejscowościach ustawione zostaną krawężniki betonowe, ułożone chodniki z płytek betonowych i wjazdy z kostki betonowej
- Roboty wykończeniowe. Ułożone zostaną nowe przepusty rurowe Ø40 i Ø50 pod zjazdami, wykonana się profilowanie i zagęszczenie poboczy, oczyszczone zostaną stare przepusty, oczyszczone i pogłębione zostaną rowy.
- Inne roboty. Wykonana zostanie nawierzchnia żwirowa na zjazdach i na drogi boczne.

W czasie realizacji projektu wykorzystywane będą następujące podstawowe maszyny i urządzenia: koparki, ładowarki, równiarki, walce drogowe, zagęszczarki wibracyjne, rozścielacze mas bitumicznych, skraparki do bitumu, wytwórnie mas bitumicznych, wytwórnie betonów.

Do przebudowy dróg wykorzystane zostaną następujące podstawowe materiały: kruszywo naturalne, cement, beton asfaltowy, elementy prefabrykowane.

Wybrane rozwiązanie jest najkorzystniejsze i najefektywniejsze ze względów ekonomiczno - technologicznych, tj.: przy stosunkowo niskim koszcie pozwala uzyskać pożądane parametry techniczne przebudowywanej drogi, przy zachowaniu dbałości o środowisko.

Przebudowa dróg polegać będzie na:

- wzmocnieniu istniejącej nawierzchni żwirowej i brukowcowej kruszywem naturalnym
- wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego.
- poprawie odwodnienia drogi poprzez wykonanie nowych i pogłębienie istniejących rowów przydrożnych, oczyszczeniu istniejących przepustów, wykonaniu przepustów pod zjazdami indywidualnymi i zbiorczymi.
- poprawie parametrów geometrii drogi w planie i w profilu podłużnym (korekta łuków poziomych i pionowych).

Charakterystyka stanu istniejącego:

Droga 1257B

- km 0+300 ÷ 7+583 – nawierzchnia żwirowa o szerokości 5,50m w złym stanie technicznym
- km 7+583 ÷ 8+083 – nawierzchnia brukowcowa o szerokości 6,0m w złym stanie technicznym
- km 8+083 ÷ 9+993 – nawierzchnia żwirowa o szerokości 5,5m w złym stanie technicznym
- km 9+993 ÷ 10+212 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 5,5m w dobrym stanie technicznym

Droga 1261B

- km 2+834 ÷ 4+085 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 3,6m w bardzo złym stanie technicznym
- km 1+908 ÷ 2+834 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 6,0m w złym stanie technicznym
- km 0+360 ÷ 1+908 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 3,6m w bardzo złym stanie technicznym
- km 0+000 ÷ 0+360 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 5,5m w dobrym stanie technicznym

Droga 1252B

- 0+000 ÷ 0+758 – nawierzchnia bitumiczna o szerokości 6,0m w złym stanie technicznym
- 0+758 ÷ 3+407 – powierzchniowe utwardzenie o szerokości 3,5m w bardzo złym stanie technicznym

Charakterystyka stanu projektowanego:

Parametry techniczne dla całego przedsięwzięcia:

- prędkość projektowa – 50km/h
- klasa techniczna – Z
- kategoria ruchu – KR2

Przekroje normalne dla poszczególnych odcinków planowanego przedsięwzięcia:

1. Parametry.

- szerokość jezdni w terenie niezabudowanym – 5,5m, w zabudowanym 6,0m
- szerokość poboczy gruntowych – 1,25m

2. Konstrukcja nawierzchni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 grubości – 4 lub 5cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/12,8 grubości – 5cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie – 25 ÷ 30cm (na odcinkach gdzie występuje nawierzchnia żwirowa lub brukowcowa)
- istniejąca nawierzchnia

3.2. Zjazdy gospodarcze na pola i drogi boczne

- nawierzchnia żwirowa – 25cm
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie – 30cm

Odwodnienie

W przekroju szlakurowym odwodnienie projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych rowami przydrożnymi do naturalnych odbiorników wód opadowych. W rowach nastąpi naturalna filtracja wód opadowych poprzez warstwy humusu i żwiru.

4. Opis wariantów przedsięwzięcia:

Uwarunkowania wariantowości przedsięwzięcia

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia trudno jest mówić o kilku opcjach realizacji przebudowy istniejącego ciągu drogowym przebiegającym przez tereny już w większości zagospodarowane i nie można tu mówić o alternatywnych trasach lub zasadniczo różnych rozwiązaniach projektowych. Wariantowość można rozpatrywać pod względem technologicznym, co do opcji wyboru rozwiązania najmniej szkodliwego dla środowiska na etapie budowy, późniejszego użytkowania i recyklingu po zakończeniu okresu eksploatacyjnego.

Wariant „zero” polegający na nie realizowaniu inwestycji

Biorąc pod uwagę aspekt ekologiczny, wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia byłby najkorzystniejszy. Nie pojawią się zagrożenie, które związane są z etapem budowy oraz z większym prawdopodobieństwem wypadku drogowego i co za tym idzie możliwością lokalnego skażenia środowiska. Jednak w dłuższej perspektywie czasowej miałby on także niekorzystny wpływ na otoczenie poprzez degradację stanu istniejącego drogi i powstające w związku z tym zwiększone natężenie hałasu – efekt tarki na żwirówkach. Zwiększona emisja spalin poprzez spowolnioną jazdę na niższych biegach, wzrost natężenia hałasu na wybojach, zwiększone zapylenie od nawierzchni żwirowych, wzrost wibracji przekazywanej na teren przyległy poprzez jazdę samochodów po wybojach. Zwiększona z czasem możliwość uszkodzeń samochodów i wypadków skoleinowanej nawierzchniach – w niektórych przypadkach nienormatywna szerokość jezdni i powstające po deszczach i w czasie roztopów wiosennych duże zastoiska wody.

Analiza możliwych opcji pod względem technologicznym

Wybudowanie drogi z betonu byłoby bardziej kosztowne od wykonania jej w technologii bitumicznej. Lokalizacja cementowni na południu Polski, znacznie zwiększa koszty transportu i zwiększa ilość dwutlenku węgla, który ułotniłby się do atmosfery podczas transportu w stosunku do transportu lokalnego. Technologia wykonania nawierzchni betonowych wymaga również wydłużenia w czasie robót, co powoduje konieczność dłuższego korzystania z objazdów i sprawia duże utrudnienia szczególnie w ruchu lokalnym. W północno – wschodniej Polsce brakuje wyspecjalizowanych firm wykonujących drogi w technologii betonowej. Technologia ta charakteryzuje się zwiększonym zapotrzebowaniem na wodę i emisją związków chemicznych zawartych w cemencie do atmosfery, a także do podłoża we wstępnej fazie wbudowywania betonu. Częste przejścia temperatury przez 0, powodują rozmrażanie i zamarzanie konstrukcji nawierzchni z betonu, to z kolei wpływa na przyspieszenie erozji i obniżenie jej trwałości. Ubytki miejscowe betonu powodowałyby zwiększoną wibrację i hałas w otoczeniu drogi, a także unoszenie się do atmosfery pyłu cementowego i jego związków. Po zakończeniu okresu eksploatacji roboty rozbiórkowe

wiązałyby się z pracą ciężkiego sprzętu do kucia, któremu towarzyszyłby duży hałas, wibracje i zapylenie. Pojawiłby się problem z utylizacją bardzo dużych ilości gruzu.

Opcja opierająca się na wykorzystaniu mas bitumicznych kładzionych na gorąco na podbudowę z kruszywa naturalnego w przypadku przebudowy tej drogi jest technologią bardziej przystosowaną do naszych warunków klimatycznych, oceniając pod kątem przyszłego jej użytkowania. Przebudowie drogi w fazie realizacji będzie tworzyła minimalne uciążliwości dla środowiska. Po zakończeniu okresu eksploatacji przyszłe roboty remontowe będą polegały na recyklingu istniejącej nawierzchni poprzez jej frezowanie, doziarnienie, dodanie lepiszcza i ponowne wbudowanie. Czyli zostanie zastosowana technologia, w wyniku której nie będą powstawały odpady uboczne szkodliwe dla środowiska. W przypadku tej drogi, wykonanie nowej nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych zapewni dłuższą jej żywotność w stosunku do drogi o nawierzchni betonowej, wydłużając tym samym okres eksploatacji bez konieczności remontów.

Wariant polegający na realizowaniu przedsięwzięcia w opcji proponowanej przez Inwestora

Opcja opierająca się na wykorzystaniu mas bitumicznych kładzionych na gorąco na podbudowę z kruszywa naturalnego jest wariantem, który zamierza realizować Inwestor. Przebudowa przedmiotowej drogi spowoduje poprawę warunków komunikacyjnych w tym rejonie, przyczyni się do zmniejszenia kosztów eksploatacji pojazdów związanych ze skróceniem czasu przejazdu (mniejsze spalanie paliwa – mniejsza emisja dwutlenku węgla do środowiska, mniejsze zużycie części samochodu, dłuższa ich żywotność i mniejsza ilość zużytych części przeznaczonych do procesu utylizacji). Planowana inwestycja nie będzie nadmiernie uciążliwa dla środowiska i ludzi przy zastosowaniu zaproponowanych rozwiązań, a można nawet pokusić się o stwierdzenie, że ruch kołowy po przebudowanej drodze będzie mniej uciążliwy dla otoczenia (środowiska) niż obecny ruch odbywający się po złej jakości drodze.

Przedstawiony wariant w świetle powyższych danych, zakładający realizację inwestycji w w/w kształcie, jest najkorzystniejszy dla środowiska.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: kruszywa naturalne (żwir, piasek), cement, prefabrykaty betonowe, rury kanalizacyjne, beton asfaltowy. Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Nie przewiduje się wykorzystania energii elektrycznej przy realizacji przedsięwzięcia bezpośrednio na budowie. Woda wykorzystywana będzie w nieznacznych ilościach w trakcie prac zagęszczania warstw podbudowy oraz jako składnik mieszanki betonowej i zapraw.

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Przebudowa drogi nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych. Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji przebudowy będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Nie mniej jednak inwestycja przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji spalin o mniej niż 20% oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii.

Ponadto w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady: czas budowy należy skrócić do minimum:

- sprzęt mechaniczny powinien być w należytym stanie co wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi,
- sprzęt powinien poruszać się w obrębie placu budowy,
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone,
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.

Przewidziane zostały zabezpieczenia i środki zaradcze zmierzające do ograniczenia wszelkich niekorzystnych wpływów na środowisko zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji. Poniżej przedstawiono możliwe wpływy związane z realizacją projektu oraz zabezpieczenia i środki do łagodzenia tych wpływów:

- **Emisja hałasu.** Planuje się przeszkolenie załogi oraz odpowiednią organizację pracy, pozwalającą uniknąć zwiększonej emisji hałasu w porach najbardziej uciążliwych dla mieszkańców. Prace budowlane prowadzone będą od godziny 7.00 do 18.00.
- **Zapylenie.** Przewiduje się polewanie wodą powierzchni i materiałów mogących powodować

największe zapylenie.

- **Emisja spalin.** Zanieczyszczenie spalinami, będzie zamykało się praktycznie w pasie drogowym, ponieważ plac budowy będzie zlokalizowany głównie właśnie tam. Uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń będą miały charakter przejściowy a nie długoterminowy.
- **Możliwe awarie sprzętu** i związane z tym wycieki paliwa, oleju i innych substancji. Zapewnione zostaną odpowiednie środki zapobiegania, jak: trociny, piasek, słoma, szmaty.
- **Wibracje** pochodzące od ciężkiego sprzętu. Nie będą miały znaczącego wpływu na otoczenie i ludność ze względu na to, że droga położona jest poza obszarem zabudowanym.
- **Utrudnienia w ruchu.** Wyznaczone zostaną najbardziej korzystne drogi dojazdowe i objazdowe. Zostaną one bardzo dokładnie opisane i oznaczone.
- **Powstałe odpady stałe.** Powstałe w wyniku realizacji projektu odpady zostaną przetworzone i ponownie wbudowane w podbudowy. W przypadku niemożliwości przetworzenia części odpadów nastąpi ich utylizacja zgodnie z ustawą o ochronie środowiska.
- **Wpływ na wody gruntowe.** Jako główny czynnik zagrożenia zidentyfikowana została możliwość wycieków substancji płynnych z maszyn w czasie awarii. Środki zapobiegania skutkom takich awarii zostaną zapewnione w postaci: trocin, piasku, słomy i szmat.
- **Wpływ na krajobraz.** Ponieważ projekt przewiduje jedynie modernizację drogi wpływ na krajobraz będzie miał charakter przejściowy, związany jedynie z pojawieniem się maszyn na modernizowanej drodze.
- **Problem migracji zwierząt.** Uciążliwość drogi dla większych zwierząt jest znikoma. W drodze istnieją 22 przepusty, które jednocześnie ułatwiają żabom i jaszczurkom możliwość swobodnej migracji w najbardziej wilgotnych, podmokłych miejscach, które przecina droga. Wykopy w miejscu budowy będą zabezpieczane, aby zapobiec wpadaniu do nich zwierząt.
- **Wpływ na szatę roślinną** (drzewa i krzewy). Nie przewiduje się wycinania drzew znajdujących się w pasie drogowym. Karczowane będą korzenie pozostałe po wyciętych w minionych latach drzewach. Na to miejsce przewiduje się sukcesywne nasadzenie nowych drzew. Do wycięcia przewidziane są krzaki, które i tak są sukcesywnie usuwane z pasa drogowego w celu poprawy widoczności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- **Wpływ na architekturę.** Praktycznie nie będzie występował ze względu na to, że projekt przewiduje jedynie modernizację istniejącej drogi.
- **Urządzenie placu budowy.** Plac budowy będzie zlokalizowany w granicach istniejącego pasa drogowego.

Wpływy związane z fazą eksploatacji oraz zabezpieczenia i środki do łagodzenia ich:

- **Zwiększenie ruchu.** Może spowodować zwiększenie ilości wypadków na tej drodze. Przewiduje się odpowiednie oznakowanie najbardziej niebezpiecznych odcinków tej drogi.
- **Emisja hałasu.** Źródłem hałasu będą przejeżdżające tą drogą pojazdy. Dzięki modernizacji nawierzchni zwirowej (eliminacja efektu „tarki”) na nową z betonu asfaltowego emisja hałasu zmniejszy się szacunkowo o ok. 50 %.
- **Emisja spalin.** Zmodernizowana nawierzchnia pozwoli na skrócenie czasu podróży na tym odcinku szacunkowo o ok. 20 %. Dzięki temu a także bardziej równomiernej pracy silników spadnie jednostkowa emisja spalin. Zanieczyszczenie spalinami, będzie zamykało się w pasie drogowym.
- **Wpływ na wody gruntowe.** Rowy i pobocza w ciągu roku od zakończenia robót budowlanych samoistnie porastają trawą, która zapewni filtrację zanieczyszczeń niesionych przez wodę z jezdni.
- **Problem migracji zwierząt.** W drodze istnieją 22 przepusty mające ułatwić żabom i jaszczurkom możliwość swobodnej migracji, na dotychczasowym poziomie.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

- a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno - bytowych:
 - w trakcie eksploatacji obiektu nie występuje.
 - w trakcie budowy ewentualnie mogą być wytwarzane w ramach zaplecza budowy z obiektów socjalnych w niewielkiej ilości umożliwiającej ich bieżące usuwanie przez odpowiednie służby.
- b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych - nie występuje
- c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych poza obszarem zabudowanym: wszystkie wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo do rowów przydrożnych które są porośnięte darnią. W rowach będzie następować naturalna filtracja wody opadowej. Nadmiar wód opadowych będzie odprowadzany rowami do przepustów i na teren przyległy w najniższych jego punktach, zgodnie z naturalnym spływem wód (wododziałami).
- d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

W trakcie przebudowy przewiduje się wystąpienie odpadów powstałych z rozbiórki elementów konstrukcji drogowych. Powstałe w wyniku realizacji projektu odpady z gruzu betonowego w przypadku niemożliwości ponownego wykorzystania zostaną przekazane firmie mającej możliwości recyklingu.

e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

W trakcie przebudowy drogi i późniejszej jej eksploatacji nie występuje montaż maszyn i urządzeń.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało transgranicznego oddziaływania.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

Obszary chronione

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowany na obszarze Sieci Natura 2000.

DYREKTOR
Powiatowego Zarządu Dróg
w Sokółce
mgr inż. Grzegorz Pół



