

Dąbrowa Białostocka, dnia 08.09.2014 r.

BGK. 6220.10.2014

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust.1 pkt. 4, oraz art. 84 i 85 ust.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. 2008r. Nr 199 poz. 1227), a także z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2010 Nr 213 poz. 1397.) oraz art. 104 i 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267.)

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 02.07.2014 roku złożonego przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.

Rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 673 w km 7+539 w m. Kolonia Szuszałewo w gm. Dąbrowa Białostocka,

Stwierdzam
brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 02.07.2014 r., Podlaski Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.: Rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 673 w km 7+539 w m. Kolonia Szuszałewo w gm. Dąbrowa Białostocka.

Inwestycję zaliczono do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, co w myśl przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 2573 ze zm.) odpowiada przedsięwzięciom mogącym znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu może być wymagane. Zgodnie z kwalifikacją przepisów w/w rozporządzenia jest to przedsięwzięcie wymienione w § 3 ust. 1 pkt. 60.

Inwestor zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 2, 3, 6 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. 1227) do wniosku załączył: kartę informacyjną przedsięwzięcia, kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz listę obecności z dnia 04.06.2014 r. z przeprowadzonej konsultacji społecznej z mieszkańcami która odbyła się w Urzędzie Miejskim w Dąbrowie Białostockiej.

O wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, strony zostały powiadomione obwieszczeniem z dnia 08.08.2014 r., w trybie artykułu 49 ustawy z dnia 14.06.1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 267), Obwieszczenie było dostępne na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Białostockiej przy ul. Solidarności 1 od dnia 08.08.2014 r. do dnia 29.08.2014 r.

Informacja ta była również umieszczona na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Białostockiej www.dabrowa-bial.pl.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organ prowadzący postępowanie w dniu 08.08.2014 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce o wyrażenie opinii w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem nr WOOŚ-II.4240.308.2014 MR2 z dnia 20.08.2014r. opowiedział się za brakiem konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sokółce opinią nr NZ.900/35/2014 z dnia 20.08.2014 r. (data opowiedział się za brakiem potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Na tym etapie postępowania do tut. organu do dnia 29.08.2014 r., nie wpłynął żaden wniosek dotyczący możliwości zapoznania się z pełną dokumentacją planowanej inwestycji w terminie zgodnym z w/w obwieszczeniem.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 1. i 2 i ust. 2 oraz art. 173 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, póź. 1227), tut. organ stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Po przeanalizowaniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz biorąc po uwagę uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdził, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest w pełni uzasadnione.

Planowane przedsięwzięcie zapewni poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości komunikacyjnych dla mieszkańców, a także przy zastosowaniu zaproponowanych przez inwestora środków minimalizujących zapewni dotrzymanie standardów jakości środowiska, a więc nie będzie na nie szkodliwie oddziaływać. Oddziaływania będą miały zasięg lokalny, krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Przedsięwzięcie nie będzie również znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000 w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony ten obszar.

Wobec stwierdzenia braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, w świetle art. 63 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, póź. 1227), iż o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub zwolnieniu z tego obowiązku stwierdza w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji.

Burmistrz Dąbrowy Białostockiej nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Podejmując takie rozstrzygnięcie organ dokonał wnikliwej analizy zgromadzonych dokumentów, uwzględniając łącznie następujące uwarunkowania:

1. rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji.

Przedsięwzięcie:

„Rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 673 w km 7+539 w m. Kolonia Szuszałewo”.

Planowana inwestycja będzie obejmowała rozbiórkę istniejącego i budowę nowego przepustu wraz z niezbędnymi dojazdami.

Inwestycja polegać będzie na:

- rozebraniu istniejącego przepustu;
- wykonaniu nowego przepustu
- wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni na dojazdach,
- ustawieniu barier linowych;
- wykonaniu i rozbiórce tymczasowej drogi objazdowej wraz z tymczasowym przepustem

Inwestycja zlokalizowana jest w m. Kolonia Szuszałewo, gmina Dąbrowa Białostocka, powiat sokólski, woj. podlaskie.

Działki na których zlokalizowana jest inwestycja:

- 259 – obręb Grabowo, gmina Dąbrowa Białostocka, powiat sokólski, województwo podlaskie
- Działki sąsiadujące z projektowaną inwestycją
- 329/1, 284 - obręb Grabowo, gmina Dąbrowa Białostocka, powiat sokólski, województwo podlaskie

2. usytuowanie przedsięwzięcia, 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 uwarunkowań miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:

a) obszary wodne - błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych;
na odcinku w/w inwestycji częściowo występuje.

f) obszary wybrzeży; nie występują

g) obszary górskie lub leśne; nie występują

Nie ma przesłanek do przeprowadzenia oceny w zakresie wyznaczonym powyżej, ze względu na lokalizację zadania poza obszarami wybrzeży oraz obszarami górnymi lub leśnymi;

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych;

przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefami ochronnymi lokalnych ujęć wód podziemnych;

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody;

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest

na obszarze Natura 2000. Najbliższy obszar Natura 2000 jest zlokalizowany w odległości około:

- Ostoja Biebrzańska (kod PLB200006, powierzchnia 148.508,8 ha) – w odległości ok. 0 km w kierunku północnym od m. Kolonia Szuszałewo,
- Dolina Biebrzy (kod PLH200008; powierzchnia 121.206,2 ha) - w odległości ok. 0 km w kierunku północnym od m. Kolonia Szuszałewo,
- Puszcza Augustowska (kod PLB200002, powierzchnia 134.377,7 ha)– w odległości ok. 1,91 km w kierunku północnym od m. Kolonia Szuszałewo,
- Ostoja Augustowska (kod PLH200005, powierzchnia 107.068,7 ha) – w odległości ok. 1,91 km w kierunku północnym od m. Kolonia Szuszałewo,
- Ostoja Knyszyńska (kod PLH200006; powierzchnia 136.084,43 ha) – w odległości ok. 4,27 km w kierunku południowo-zachodnim od m. Kolonia Szuszałewo,
- Puszcza Knyszyńska (kod PLB200003; powierzchnia 139.590,23 ha) – w odległości ok. 12,63 km w kierunku południowym od m. Kolonia Szuszałewo.

Przy uwzględnieniu powyższych środków minimalizujących, planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000 w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000; planowana inwestycja została uzgodniona z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz z Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Sokółce

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone - nie występują;

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;

h) gęstość zaludnienia - tereny w bezpośrednim sąsiedztwie z projektowaną inwestycją są terenami rolnymi.

i) obszary przylegające do jezior - nie występują;

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej - nie występują;

3. rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań, wymienionych powyżej, wynikającego z:

g) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać - inwestycja może stanowić uciążliwość jedynie w fazie jej realizacji, jednakże ze względu na zastosowane środki minimalizujące, zakres prac i rodzaj oraz obszar zajmowanego terenu uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i odwracalny; faza eksploatacji przy przyjętych środkach chroniących środowisko nie będzie miała znaczącego wpływu na jego stan w tym na zdrowie ludzi; obszar oddziaływania projektowanej inwestycji zamyka się w granicach działek, na których będzie realizowana inwestycja i nie ogranicza zagospodarowania działek sąsiadujących;

h) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze -

brak oddziaływania transgranicznego, ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia;

i) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej - bezpośrednie oddziaływania będą miały charakter lokalny i ograniczą się do terenu i okresu prac związanych z budową wnioskowanego przedsięwzięcia; ze względu na to, iż w czasie eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane surowce nie przewiduje się obciążeń istniejącej infrastruktury technicznej;

d) prawdopodobieństwa oddziaływania - głównymi oddziaływaniami związanymi z realizacją inwestycji będą uciążliwości związane z hałasem pochodzącym z maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie inwestycyjnym oraz emisją spalin z układów wydechowych w/w maszyn i urządzeń;

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania - główne oddziaływania w fazie realizacji inwestycji dotyczą emisji hałasu i emisji substancji do powietrza od pracujących maszyn budowlanych i urządzeń wykorzystywanych w procesie inwestycyjnym; emisje te mają charakter bezpośredni, krótkotrwały i odwracalny;

Analizując wszystkie w/w uwarunkowania stwierdza się brak negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i zdrowie ludzi. Prawdopodobieństwo negatywnego oddziaływania wnioskowanej inwestycji jest znikome o charakterze lokalnym. Uciążliwość planowanego przedsięwzięcia podczas jego powstawania w stosunku do miejscowej ludności będzie znikoma, ze względu na zastosowane środki minimalizujące i chroniące środowisko. Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac budowlanych będą miały charakter bezpośredni, krótkotrwały i odwracalny. Realizacja przedsięwzięcia zapewnia ochronę środowiska i zdrowia ludzi, poprzez racjonalne kształtowanie środowiska i gospodarowanie jego zasobami, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Wskazane w powyższej analizie cechy i parametry techniczne planowanego przedsięwzięcia wskazują, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia istniejących obecnie warunków środowiska zarówno w trakcie jego realizacji oraz późniejszej eksploatacji. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki, będą chronione przed uszkodzeniami mechanicznymi; wszelkie odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji będą gromadzone w kontenerach i przekazywane wyspecjalizowanym firmom posiadającym stosowne zezwolenia; materiały typu (gruz,) zostaną ponownie wykorzystane do budowy ciągów komunikacyjnych lub przewiezione na składowisko odpadów.

W ramach przygotowania procesu inwestycyjnego rozważano różne warianty przebiegu planowanego przedsięwzięcia oraz przeanalizowano alternatywne rozwiązania techniczne.

3. Wariantowanie przedsięwzięcia:

Wariantowaniu lokalizacyjnemu można było poddać wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia (tzw. wariant zerowy) oraz przedstawione warianty inwestycyjne – 3szt.

W dniu 08-05-2012r. w Dąbrowie Białostockiej odbyły się konsultacje społeczne dotyczące w/w tematu. Przybyłym na spotkanie przedstawiono rozwiązania koncepcyjne. Do przedstawionych rozwiązań nie wniesiono

Wariant 1 – inwestycyjny rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu z rur stalowych karbowanych

Zamierzeniem inwestora – PZDW w Białymstoku – jest rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu.

Projektuje się rozbiórkę istniejącego i wykonanie nowego przepustu oraz nowej nawierzchni na dojazdach do przepustu.

Na przepuście projektuje się następujący przekrój:

- | | |
|--|------------|
| – szerokość jezdni o nawierzchni bitumicznej ok. | - 7,0 m, |
| – przekrój daszkowy o spadku poprzecznym | - 2,0 % |
| – pobocza gruntowe o szerokości ok. | - 1,50 m |
| – szerokość pomiędzy barierami ok. | - 9,00 m, |
| – korona drogi ok. | - 10,00 m, |

W miejscu istniejącego przepustu projektuje się przepust z rury stalowej karbowanej o średnicy 0,80m i długości ok. 14,70m.

Konstrukcję stalową należy posadowić na ławie o grubości 30cm i szerokości 160cm. Materiał na ławę musi być mrozoodporny.

Ławę należy ukształtować w kierunku poprzecznym i podłużnym zgodnie z projektowanym pochyleniem przepustu.

Dno i skarpy cieku na wlocie i wylocie przepustu należy umocnić brukowcem na zaprawie cementowej z zalaniem spoin zaprawą marki 15 MPa. W celu zabezpieczenia brukowca należy wykonać obramowania z obrzeży 6x20cm.

Na czas rozbiórki istniejącego i budowy nowego przepustu projektuje się wykonanie tymczasowej drogi objazdowej wraz z przepustem. Drogę tymczasową projektuje się z lewej strony drogi wojewódzkiej. Projektowana długość drogi tymczasowej około 150m. Projektowana szerokość nawierzchni ok. 3,0m, a korony drogi ok. 5,30m. Nawierzchnia drogi tymczasowej zostanie wykonana z płyt drogowych. Do przeprowadzenia wody projektuje się przepust tymczasowy o śr. 0,6m.

W celu zabezpieczenia ruchu samochodowego zaprojektowano ustawienie barier ochronnych linowych na długości 80m każda. Po wybudowaniu nowego przepustu tymczasowa droga objazdowa wraz z przepustem zostanie rozebrana, a teren uporządkowany.

Dojazdy

Rozwiązania sytuacyjne

Na długości odcinka drogi wojewódzkiej Nr 673 której dotyczy opracowanie, to jest od km 7+479 do km 7+579 projektuje się drogę jednojezdniową, dwukierunkową o przekroju szlakowym. Szerokości pasa ruchu wynosić będzie 3,50 m. Ponadto na długości trasy projektuje się obustronne pobocza gruntowe szerokości 1,50 m.

Odwodnienie jezdni drogi wojewódzkiej odbywać się będzie metoda powierzchniowego spływu wód opadowych. Na długości 30,0m projektuje się utworzenie rowu odparowującego przydrożnego o szerokości na dnie 2,0m z lewej strony drogi.

Z prawej strony drogi projektuje się odtworzenie rowu przydrożnego na długości około 120m.

Skarpy korpusu drogowego i rowów będą umocnione poprzez obsianie trawą.

Niweleta.

Niweletę jezdni drogi zaprojektowano w dostosowaniu do istniejących rzędnych wysokościowych zapewniając normatywne pochylenia podłużne. Zaprojektowane spadki podłużne zapewniają prawidłowe odwodnienie drogi.

Przekroje normalne

Zostanie zaprojektowany przekrój normalny szlakowy o następujących parametrach:

- szerokość jezdni ok. - 7,0 m
- spadek poprzeczny jezdni - 2,0% daszkowy
- szerokość poboczy ok. - 1,50 m,
- spadek poprzeczny poboczy - 8,0%,
- pochylenie skarp - 1:1,50

Odwodnienie

Zostanie zaprojektowane odwodnienie powierzchniowe po skarpach korpusu drogowego do rowów przydrożnych lub na przyległy teren.

Wariant 2 – inwestycyjny rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu żelbetowego

Projektuje się rozbiórkę istniejącego i wykonanie nowego przepustu oraz nowej nawierzchni na dojazdach do przepustu.

Projekt przewiduje budowę przepustu z rur żelbetowych $\varnothing 0,80\text{m}$ o grubości ścianki 12cm. Długości przepustu 11,00m. Pod przepust należy wykonać fundament kruszywowy grubości 60cm i szerokości 2,50m. Styki prefabrykatów należy wykonać z zaprawy cementowo-piaskowej oraz od zewnątrz przykleić paski papy na stykach. Powierzchnie prefabrykatów stykające się z gruntem zaizolować poprzez 2-u krotne smarowanie lepikiem asfaltowym na zimno. Ścianki czołowe długości 4,80m wykonać z betonu B30 (C25/30) i zazbroić stalą Bst500. Powierzchnie ścianek stykające się gruntem zaizolować poprzez 2-u krotne smarowanie lepikiem asfaltowym na gorąco.

Dno i skarpy cieku na wlocie i wylocie przepustu należy umocnić brukowcem na zaprawie cementowej z zalaniem spoin zaprawą marki 15 MPa. W celu zabezpieczenia brukowca należy wykonać obramowania z obrzeży 2x20cm.

Na czas rozbiórki istniejącego i budowy nowego przepustu projektuje się wykonanie tymczasowej drogi objazdowej wraz z przepustem. Drogę tymczasową projektuje się z lewej strony drogi wojewódzkiej. Projektowana długość drogi tymczasowej do 150m. Projektowana szerokość nawierzchni ok. 3,0m, a korony drogi ok. 5,30m. Nawierzchnia drogi tymczasowej zostanie wykonana z płyt drogowych. Do przeprowadzenia wody projektuje się przepust tymczasowy o śr. 0,60m

W celu zabezpieczenia ruchu samochodowego zaprojektowano ustawienie barier ochronnych linowych na długości 80m każda. Po wybudowaniu nowego przepustu tymczasowa droga objazdowa wraz z przepustem zostanie rozebrana, a teren uporządkowany.

Dojazdy

Rozwiązania sytuacyjne

Na długości odcinka drogi wojewódzkiej Nr 673 której dotyczy opracowanie, to jest od km 7+479 do km 7+579 projektuje się drogę jednojezdniową, dwukierunkową o przekroju szlakuwym. Szerokości pasa ruchu wynosić będzie 3,50 m. Ponadto na długości trasy projektuje się obustronne pobocza gruntowe szerokości 1,50 m.

Odwodnienie jezdni drogi wojewódzkiej odbywać się będzie metoda powierzchniowego spływu wód opadowych. Na długości 30,0m projektuje się utworzenie rowu odparowującego przydrożnego o szerokości na dnie 2,0m z lewej strony drogi.

Z prawej strony drogi projektuje się odtworzenie rowu przydrożnego na długości około 120m.

Skarpy korpusu drogowego i rowów będą umocnione poprzez obsianie trawą.

Niweleta.

Niweletę jezdni drogi zaprojektowano w dostosowaniu do istniejących rzędnych wysokościowych zapewniając normatywne pochylenia podłużne. Zaprojektowane spadki podłużne zapewniają prawidłowe odwodnienie drogi.

Przekroje normalne

Zostanie zaprojektowany przekrój normalny szlakuwym o następujących parametrach:

- szerokość jezdni ok. - 7,0 m
- spadek poprzeczny jezdni - 2,0% daszkowy
- szerokość poboczy ok. - 1,50 m,
- spadek poprzeczny poboczy - 8,0%,
- pochylenie skarp - 1:1,50

Odwodnienie

Zostanie zaprojektowane odwodnienie powierzchniowe po skarpach korpusu drogowego do rowów przydrożnych lub na przyległy teren.

Wariant 3 – inwestycyjny rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu z rur stalowych karbowanych

Projektuje się rozbiórkę istniejącego i wykonanie nowego przepustu oraz nowej nawierzchni na dojazdach do przepustu.

Na przepuście projektuje się następujący przekrój:

- szerokość jezdni o nawierzchni bitumicznej ok. - 7,0 m,
- przekrój daszkowy o spadku poprzecznym - 2,0 %
- pobocza gruntowe o szerokości ok. - 1,50 m
- szerokość pomiędzy barierami ok. - 9,00 m,
- korona drogi ok. - 10,00 m,

Projektuje się przepust z rury stalowej karbowanej o świetle 2,10x1,55m i długości 15,00m. Konstrukcję stalową należy posadzić na ławie o grubości 30cm i szerokości 330cm. Materiał na ławę musi być mrozoodporny.

Ławę należy ukształtować w kierunku poprzecznym i podłużnym zgodnie z projektowanym pochyleniem przepustu. Na górze ławy ostatnie 5cm pozostawić luźne (stopień zagęszczenia Proktora 0,94) celem zagłębienia karbów konstrukcji.

Dno i skarpy cieku na wlocie i wylocie przepustu należy umocnić brukowcem na zaprawie cementowej z zalaniem spoin zaprawą marki 15 MPa. W celu zabezpieczenia brukowca należy wykonać obramowania z obrzeży 6x20cm.

Na czas rozbiórki istniejącego i budowy nowego przepustu projektuje się wykonanie tymczasowej drogi objazdowej wraz z przepustem. Drogę tymczasową projektuje się z lewej strony drogi wojewódzkiej. Projektowana długość drogi tymczasowej to 150m. Projektowana szerokość nawierzchni ok. 3,0m, a korony drogi ok. 5,30m. Nawierzchnia drogi tymczasowej zostanie wykonana z płyt drogowych. Do przeprowadzenia wody projektuje się przepust tymczasowy o średnicy 0,6m.

W celu zabezpieczenia ruchu samochodowego zaprojektowano ustawienie barier ochronnych linowych na długości 80m każda. Po wybudowaniu nowego przepustu tymczasowa droga objazdowa wraz z przepustem zostanie rozebrana, a teren uporządkowany.

Dojazdy

Rozwiązania sytuacyjne

Na długości odcinka drogi wojewódzkiej Nr 673 której dotyczy opracowanie, to jest od km 7+479 do km 7+579 projektuje się drogę jednojezdniową, dwukierunkową o przekroju szlakowym. Szerokości pasa ruchu wynosić będzie 3,50 m. Ponadto na długości trasy projektuje się obustronne pobocza gruntowe szerokości 1,50 m.

Odwodnienie jezdni drogi wojewódzkiej odbywać się będzie metoda powierzchniowego spływu wód opadowych. Na długości 30,0m projektuje się utworzenie rowu odparowującego przydrożnego o szerokości na dnie 2,0m z lewej strony drogi.

Z prawej strony drogi projektuje się odtworzenie rowu przydrożnego na długości około 120m.

Skarpy korpusu drogowego i rowów będą umocnione poprzez obsianie trawą.

Niweleta.

Niweletę jezdni drogi zaprojektowano w dostosowaniu do istniejących rzędnych wysokościowych zapewniając normatywne pochylenia podłużne. Zaprojektowane spadki podłużne zapewniają prawidłowe odwodnienie drogi.

Przekroje normalne

Zostanie zaprojektowany przekrój normalny szlakowy o następujących parametrach:

-szerokość jezdni ok.	- 7,0 m
-spadek poprzeczny jezdni	- 2,0% daszkowy
-szerokość poboczy ok.	- 1,50 m,
-spadek poprzeczny poboczy	- 8,0%,
-pochylenie skarp	- 1:1,50

Odwodnienie

Zostanie zaprojektowane odwodnienie powierzchniowe po skarpach korpusu drogowego do rowów przydrożnych lub na przyległy teren.

Przeprowadzona analiza wariantów dowodzi, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie „Wariant 3”. Przyjęte rozwiązania techniczno – technologiczne przyniosą największe korzyści przyrodnicze, społeczne i mają uzasadnienie ekonomiczne z tytułu niższego kosztu przebudowy przepustu i dojazdów.

1) przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

W fazie realizacji z wykonaniem robót budowlanych będzie wiązało się zużycie wody, kruszywa, gruntu na nasypy, mas mineralno-bitumicznych, cementu, paliwa oraz energii.

Przewidywane orientacyjne zużycie:

— woda ok.	- 80,0 m ³
— kruszywo naturalne ok.	- 660,0 m ³ ;
o materiały do budowy dróg:	
— beton asfaltowy: około	- 550 t,
— kruszywa mineralne: około	- 440 t,
— emulsja asfaltowa: około	- 1,5 t.
o paliwa w trakcie budowy:	
— olej napędowy:	- 10 Mg,
— etylina:	- 3 Mg
o szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:	
— elektryczną	- nie wystąpi,
— ciepłą	- nie wystąpi,
— gazową	- nie wystąpi.

Inwestycja nie niesie za sobą w fazie eksploatacji zużycia surowców, wody czy energii.

Zużycie energii elektrycznej dla potrzeb zaplecza budowy będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej.

Ilość wykorzystywanej wody dla potrzeb budowy projektowanego przedsięwzięcia jest duża – potrzebna będzie przy zagęszczaniu gruntu zasypki w wykopach jak również warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni. Woda dla w/w potrzeb dowożona będzie na miejsce budowy.

Wystąpi również zapotrzebowanie na cement potrzebny do wykonania umocnień skarp.

Budowa nawierzchni będzie wymagała użycia kruszyw mineralnych (pozyskiwanych z licencjonowanych kopalni mających stosowne uprawnienia), lepiszcza w postaci asfaltu drogowego.

Inwestycja nie wymaga materiałów, surowców i paliw wykorzystywanych w sposób ciągły.

Mając na uwadze powyższe, charakter planowanej inwestycji, skalę przedsięwzięcia, opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku i postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz po uwzględnieniu łącznie uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r., postanowiono nie stwierdzić obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku za pośrednictwem organu wydającego w terminie 14 dni od daty jej wydania.

Otrzymuje :

1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok
2. a/a

W związku z art. 74 ust. 3 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, jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20. strony powiadamia się zgodnie z art. 49 Kpa.



BURMISTRZ
T. Ciszkowski
mgr Tadeusz Ciszkowski