

Milejczyce, dnia 18 sierpnia 2016 r.

GKOŚ.6220.6.2016

D E C Y Z J A

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust 1 i ust 2, art. 85 ust.1 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. z 2016 r. poz. 353 powoływana dalej jako „Uooś”), art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 60 i 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71.) po rozpatrzeniu wniosku **Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok** o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na: **„Budowie i rozbudowie skrzyżowania ul. 3 Maja (droga wojewódzka Nr 693) z ul. Parkową i ul. Św. Barbary w Milejczycach wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej”**,

o r z e k a m :

- odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, dla planowanego przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok przedsięwzięcia pod nazwą **„Budowa i rozbudowa skrzyżowania ul. 3 Maja (droga wojewódzka Nr 693) z ul. Parkową i ul. Św. Barbary w Milejczycach wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej”**.

Na podstawie art. 108 § 1 KPA niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności w związku z ochroną zdrowia ludzkiego i ważnym interesem społecznym. Obecny stan nawierzchni jezdni na drodze wojewódzkiej nr 693 w miejscowości Milejczyce, jest w złym stanie technicznym, co uniemożliwia zarządcy drogi zapewnienie należytego bezpieczeństwa pieszych i kierowców oraz negatywnie wpływa na komfort życia mieszkańców mieszkających bezpośrednio przy ul. 3 Maja w Milejczycach (droga wojewódzka).

UZASADNIENIE

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku wystąpił do Wójta Gminy Milejczyce z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **„Budowie i rozbudowie skrzyżowania ul. 3 Maja (droga wojewódzka Nr 693) z ul. Parkową i ul. Św. Barbary w Milejczycach wraz z przebudowa niezbędnej infrastruktury technicznej”**.

Inwestor do wniosku dołączył dokumenty wymienione w art. 74 ust. 1 pkt 2, 3 i 6 Uoos.

Na podstawie przedłożonego materiału dowodowego organ zakwalifikował wnioskowane zamierzenie inwestycyjne do II grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust.1 pkt 60 i 79 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) dla których może być wymagane sporządzenie raportu.

W dniu 02.08.2016 r. Wójt Gminy Milejczyce zgodnie z art. 64 ust.1 pkt 1 i 2 Uoos GKOŚ.6220.6.2016 wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siemiatyczach o wydanie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego do realizacji przedsięwzięcia polegającego na **„Budowie i rozbudowie skrzyżowania ul. 3 Maja (droga wojewódzka Nr 693) z ul. Parkową i ul. Św. Barbary w Milejczycach wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej”**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem znak: WOOS-II.4240.412.2016.DK z dnia 16 sierpnia 2016 r. wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siemiatyczach wydał opinię sanitarną nr 31.NZ.2016 znak: NZ.4461.29.2016 z dnia 16 sierpnia 2016 r. nie stwierdzając obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Milejczyce postanowieniem z dnia 16.08.2016 r. znak: GKOŚ.6220.6.2016 odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przedsięwzięcie jest usytuowane w ciągu drogi wojewódzkiej klasy Z nr 693 na terenie zabudowanym wsi Milejczyce. Przedmiotem inwestycji jest: "Budowa i rozbudowa skrzyżowania ul. 3 Maja (droga wojewódzka nr 693) z ul. Parkową i ul. Św. Barbary w Milejczycach wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej "

Zakres projektowanych robót obejmuje głównie:

- przebudowę skrzyżowania ul. 3 Maja (droga wojewódzka klasy Z nr 693) z ul. Parkową (droga powiatowa klasy Z nr 1766B na długości około 47 m) i ul. Św. Barbary (droga powiatowa klasy Z numer 1750B na długości około 31 m),
- na odcinku od km około 13+307 do km około 13+316 budowę kanalizacji deszczowej z jej wylotem w km około 13+307 do osadnika zaprojektowanego w odrębnym projekcie
- przebudowę jezdni ulicy 3 Maja na odcinkach od km około 13+316 do km około 13+771 długości około 455 m oraz od km około 13+818 do km około 14+309 na długości 491 m.
- przebudowę skrzyżowań ul. 3 Maja z drogami gminnymi:

- * w km 13+325,66 -droga gminna wewnętrzna z wlotem długości około 3 m
 - * w km 13+719,13 - droga gminna publiczna nr 109107B klasa L (ul. Wodociągowa) z wlotem długości około 23 m
 - * w km 13+750,81 - droga gminna publiczna nr 109101B klasa L (ul. Browarna) z wlotem długości około 11 m
 - * w km 13+981,92 - droga gminna publiczna nr 109103B klasa L (ul. Krzywa) z wlotem długości około 8,22+10,84 = 20 m (dwa odcinki)
 - * w km 14+015,40 - droga gminna publiczna nr 109102B klasa L (ul. Kościelna) z wlotem długości około 15 m
 - * w km 14+272,43 - droga gminna publiczna nr 109110B klasa L (ul. Nowa) z wlotem długości około 7 m
- przebudowę jezdni z jej wzmocnieniem konstrukcji w dostosowaniu do perspektywicznego natężenia ruchu i z podniesieniem nośności do 115 kN/oś,
 - budowę zatok autobusowych,
 - przebudowę chodników,
 - budowę kanalizacji deszczowej wraz z budową urządzeń do podczyszczania ścieków,
 - budowę kanału technologicznego,
 - przebudowę istniejących zjazdów i budowę nowych,
 - budowę przejść dla pieszych wraz z azyłami,
 - przebudowę elektrycznej sieci dystrybucyjnej,
 - przebudowę elektrycznej sieci oświetleniowej wraz z jej rozbudową,
 - przebudowę sieci wodociągowej z hydrantami,
 - przebudowę sieci teletechnicznej Orange Polska S.A.
 - przebudowę sieci teletechnicznej szerokopasmowej,
 - zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych (branż: elektroenergetycznej, teletechnicznej, sanitarnej) kolidujących z rozbudowywaną drogą,
 - zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

Całkowita długość planowanego przedsięwzięcia (razem z drogami bocznymi) wynosi około 1112 m.

Ulica 3 Maja leży w ciągu drogi wojewódzkiej klasy Z nr 693 i jest to główna droga we wsi Milejczyce. Projektowane do rozbudowy skrzyżowanie ul. 3 Maja (droga wojewódzka nr 693) z ul. Parkową i ul. Św. Barbary jest skrzyżowaniem zwykłym bez sygnalizacji świetlnej. Początek opracowania jest na styku z zakresem projektu odrębnego opracowanego dla potrzeb przebudowy przepustu, to jest:

- kanalizacja deszczowa od km około 13+307
- roboty drogowe od km około 13+ 316

Z niniejszego opracowania jest wyłączony odcinek ulicy 3 Maja od km 13+771,00 do km 13+818,00, na który został opracowany odrębny projekt przebudowy przepustu z dojazdami. Koniec opracowania w km 14+308,94. Przedmiotowy odcinek ulicy 3 Maja posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości 7,0-7,5 m, na której są łaty, koleiny, spękania podłużne i poprzeczne. Obustronne chodniki głównie z płyt betonowych 35x35x5 cm o zmiennej szerokości i w bardzo złym stanie technicznym.

Rozpatrywany odcinek drogi wojewódzkiej w całości przebiega przez obszar zabudowany. Wloty dróg powiatowych na skrzyżowanie (ul. Parkowa i ul. Św. Barbary) są z nawierzchniami bitumicznymi o zmiennych szerokościach.

W km 13+325,66 droga gminna wewnętrzna gruntowa. Również gruntowa jest ulica Krzywa. Brak kanalizacji deszczowej.

Na obszarze inwestycji są następujące sieci infrastruktury technicznej:

- kablowe i napowietrzne linie energetyczne rozdzielcze,
- napowietrzna sieć oświetlenia ulicznego,
- kablowe i napowietrzne linie telekomunikacyjne,
- sieć teletechniczna szerokopasmowa,
- wodociąg z przyłączami i hydrantami.

Są pojedyncze drzewa i krzewy oraz krzewy tworzące żywopłoty. Inwestycja jest częściowo na obszarze objętym ochroną Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Białymstoku.

Na etapie realizacji przewiduje się wprowadzenie do środowiska substancji w postaci przede wszystkim spalin pochodzących z silników maszyn i pojazdów pracujących podczas realizacji przedsięwzięcia w ilości wynikającej z normalnej ich eksploatacji, na etapie eksploatacji przewiduje się, że wprowadzanie do środowiska substancji w postaci spalin pochodzących z silników pojazdów poruszających się po ulicy w ilości wynikającej z ich normalnej eksploatacji.

Planowane przedsięwzięcie po jego wykonaniu nie będzie wymagało wykorzystywania i zabezpieczenia dodatkowych zasobów wody, paliw i energii oraz innych materiałów.

Analizując wniosek pod kątem dalszych wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy ustalono, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Wnioskowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach przylegających do jezior i obszarach wybrzeży, na górskich lub leśnych, w tym w strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska

zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz na obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Oddziaływanie planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania) i krótkotrwały (związany z czasem budowy).

Mając powyższe na uwadze odstąpiono od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem niniejszej decyzji.

W ocenie organu planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko.

Wniosek przeanalizowano pod kątem wymagań dotyczących ochrony środowiska oraz wymogów formalnoprawnych.

Biorąc pod uwagę powyższe i mając na uwadze spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 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. z 2016 r. poz. 353.). Wniosek powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Pouczenie

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

Integralną częścią decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest charakterystyka przedsięwzięcia.- art. 84 ust. 2 Uoos.

Otrzymują:

1. PZDW w Białymstoku, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok
2. Strony postępowania
3. a/a

Charakterystyka przedsięwzięcia

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Zgodnie z art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 16.03.2016 r. poz. 353) oraz z § 3, ust. 1, pkt. 60 i 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

Planowana inwestycja jest usytuowana w ciągu drogi wojewódzkiej klasy Z nr 693 na terenie zabudowanym wsi Milejczyce.

Przedmiotem inwestycji jest: "Budowa i rozbudowa skrzyżowania ul. 3 Maja (droga wojewódzka nr 693) z ul. Parkową i ul. Św. Barbary w Milejczycach wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej "

Zakres projektowanych robót obejmuje głównie:

- przebudowę skrzyżowania ul. 3 Maja (droga wojewódzka klasy Z nr 693) z ul. Parkową (droga powiatowa klasy Z nr 1766B na długości około 47 m) i ul. Św. Barbary (droga powiatowa klasy Z numer 1750B na długości około 31 m),
- na odcinku od km około 13+307 do km około 13+316 budowę kanalizacji deszczowej z jej wylotem w km około 13+307 do osadnika zaprojektowanego w odrębnym projekcie
- przebudowę jezdni ulicy 3 Maja na odcinkach od km około 13+316 do km około 13+771 długości około 455 m oraz od km około 13+818 do km około 14+309 na długości 491 m.
- przebudowę skrzyżowań ul. 3 Maja z drogami gminnymi:
 - * w km 13+325,66 -droga gminna wewnętrzna z wlotem długości około 3 m
 - * w km 13+719,13 - droga gminna publiczna nr 109107B klasa L (ul. Wodociągowa) z wlotem długości około 23 m
 - * w km 13+750,81 - droga gminna publiczna nr 109101B klasa L (ul. Browarna) z wlotem długości około 11 m
 - * w km 13+981,92 - droga gminna publiczna nr 109103B klasa L (ul. Krzywa) z wlotem długości około 8,22+10,84 = 20 m (dwa odcinki)
 - * w km 14+015,40 - droga gminna publiczna nr 109102B klasa L (ul. Kościelna) z wlotem długości około 15 m
 - * w km 14+272,43 - droga gminna publiczna nr 109110B klasa L (ul. Nowa) z wlotem długości około 7 m
- przebudowę jezdni z jej wzmocnieniem konstrukcji w dostosowaniu do perspektywicznego natężenia ruchu i z podniesieniem nośności do 115 kN/oś,
- budowę zatok autobusowych,
- przebudowę chodników,
- budowę kanalizacji deszczowej wraz z budową urządzeń do podczyszczania ścieków,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę istniejących zjazdów i budowę nowych,
- budowę przejść dla pieszych wraz z azylami,

- przebudowę elektrycznej sieci dystrybucyjnej,
- przebudowę elektrycznej sieci oświetleniowej wraz z jej rozbudową,
- przebudowę sieci wodociągowej z hydrantami,
- przebudowę sieci teletechnicznej Orange Polska S.A.
- przebudowę sieci teletechnicznej szerokopasmowej,
- zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych (branż: elektroenergetycznej, teletechnicznej, sanitarnej) kolidujących z rozbudowywaną drogą,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

Całkowita długość planowanego przedsięwzięcia (razem z drogami bocznymi) wynosi około 1112 m.

1.1. Stan istniejący

Ulica 3 Maja leży w ciągu drogi wojewódzkiej klasy Z nr 693 i jest to główna droga we wsi Milejczyce. Projektowane do rozbudowy skrzyżowanie ul. 3 Maja (droga wojewódzka nr 693) z ul. Parkową i ul. Św. Barbary jest skrzyżowaniem zwykłym bez sygnalizacji świetlnej. Początek opracowania jest na styku z zakresem projektu odrębnego opracowanego dla potrzeb przebudowy przepustu, to jest:

- kanalizacja deszczowa od km około 13+307
- roboty drogowe od km około 13+ 316

Z niniejszego opracowania jest wyłączony odcinek ulicy 3 Maja od km 13+771,00 do km 13 +818,00, na który został opracowany odrębny projekt przebudowy przepustu z dojazdami. Koniec opracowania w km 14+308,94. Przedmiotowy odcinek ulicy 3 Maja posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości 7,0-7,5 m, na której są łąty, koleiny, spękania podłużne i poprzeczne. Obustronne chodniki głównie z płyt betonowych 35x35x5 cm o zmiennej szerokości i w bardzo złym stanie technicznym.

Rozpatrywany odcinek drogi wojewódzkiej w całości przebiega przez obszar zabudowany. Wloty dróg powiatowych na skrzyżowanie (ul. Parkowa i ul. Św. Barbary) są z nawierzchniami bitumicznymi o zmiennych szerokościach.

W km 13+325,66 droga gminna wewnętrzna gruntowa. Również gruntowa jest ulica Krzywa. Brak kanalizacji deszczowej.

Na obszarze inwestycji są następujące sieci infrastruktury technicznej:

- kablowe i napowietrzne linie energetyczne rozdzielcze,
- napowietrzna sieć oświetlenia ulicznego,
- kablowe i napowietrzne linie telekomunikacyjne,
- sieć teletechniczna szerokopasmowa,
- wodociąg z przyłączami i hydrantami.

Są pojedyncze drzewa i krzewy oraz krzewy tworzące żywopłoty. Inwestycja jest częściowo na obszarze objętym ochroną Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Białymstoku.

1.2. Stan projektowany

Na skrzyżowaniu ulicy 3 Maja z ulicami Parkowa i Św. Barbary projektowane jest rondo o parametrach:

- średnica zewnętrzna 34 m (małe rondo),
- średnica wyspy środkowej ronda 18 m,
- szerokość jezdni ronda 5,50 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni ronda - zmienne
- konstrukcja nawierzchni ronda: dla ruchu kategorii KR6 (do końca wysp rozdzielających),
- szerokość pierścienia 2,50 m. Warstwa ścieralna na pierścieniu ronda oraz na wybrukowanych powierzchniach łuków wyokrąglających będzie wykonana z kostki granitowej 18x18 cm.
- pochylenie poprzeczne pierścienia 4%,
- szerokość wlotów jednopasowych 4,00 m,
- szerokość wylotów jednopasowych 4,50 m,

- ilość wlotów: cztery
- na wlotach trójkątne wyspy rozdzielające.

Ulicę 3 Maja (drogę wojewódzką) projektuje się:

- od km około 13+316 do km około 13+771 (od km około 13+771 do km 13+ 818 odcinek wyłączony z opracowania),
- od km około 13+818 do km około 14+ 309.

Projektowane parametry ulicy 3 Maja (poza skrzyżowaniem typu rondo):

- szerokość jezdni: 7,00 m
- spadki poprzeczne: 2 %
- rodzaj nawierzchni: bitumiczna w dostosowaniu do prognozowanego natężenia ruchu z uwzględnieniem istniejących warunków gruntowo-wodnych i strefy klimatycznej
- szerokość chodników obustronnych: minimum 2,00 m.

Na całym zakresie rozbudowy ulicy 3 Maja projektowana jest kanalizacja deszczowa z wpustami ulicznymi i przykanalikami. Aby zaistniała możliwość odprowadzenia ścieków z projektowanej kanalizacji deszczowej do przepustu (km 13+303,00) zaprojektowanego w odrębnym opracowaniu, projektowana jest kanalizacja deszczowa po lewej stronie na odcinku od km około 13+ 307 do km około 13+ 316.

Aby zaistniała możliwość odprowadzenia ścieków z kanalizacji deszczowej do przepustu (km 13+786,22), zaprojektowanego w odrębnym opracowaniu, projektowane jest połączenie obu odcinków kanalizacji deszczowej projektowanej w niniejszym projekcie z kanalizacją deszczową wcześniej zaprojektowaną w km 13+771,00 i w km 13+818,00.

Długość projektowanej kanalizacji deszczowej wynosi około 972 m, w tym:

- kanały ϕ 500 mm około 378 m,
- kanały ϕ 400 mm około 241 m,
- kanały ϕ 300 mm około 353 m.

W ramach projektowanego systemu kanalizacji deszczowej projektowane są studnie rewizyjno - połączeniowe, wpusty uliczne z osadnikami i przykanalikami oraz urządzenia do podczyszczania ścieków przed ich odprowadzeniem do naturalnych odbiorników (rowów).

Budowa ronda powoduje konieczność jego oświetlenia, dlatego na rondzie jest rozbudowywane oświetlenie uliczne.

Projektowany jest kanał technologiczny.

Projektowane przedsięwzięcie inwestycyjne wymusza przebudowę:

- rozdzielczej sieci elektrycznej,
- oświetlenia ulicznego,
- sieci teletechnicznej szerokopasmowej,
- sieci telekomunikacyjnej Orange Polska S.A.
- wodociągu z hydrantami.

Istniejąca nawierzchnia asfaltowa jezdni na terenie całej inwestycji ulegnie całkowitej rozbiorce.

Projektuje się chodniki z brukowej kostki betonowej koloru szarego z fazką.

W ciągu projektowanej drogi wojewódzkiej projektuje się dwie zatoki autobusowe. Konstrukcja ich nawierzchni projektowana jest na obciążenie dla kategorii ruchu KR6.

W celu odwodnienia podłoża gruntowego, projektuje się drenaż z odprowadzeniem wody z drenów do studzienek ściekowych kanalizacji deszczowej.

Inwestycja jest projektowana w pasie drogowym drogi wojewódzkiej. Ponadto projektowana inwestycja wymaga poszerzenia pasa drogowego drogi wojewódzkiej oraz wydzielenia części pasów drogowych dróg bocznych na ich włączenie do drogi wojewódzkiej w ramach projektowanych skrzyżowań. Realizacja robót wymaga też zajęcia terenu na czas budowy na kilku działkach. Lokalizacja inwestycji została przedstawiona na załączonej mapie.

Granice terenu inwestycji oraz terenu, na który inwestycja będzie oddziaływać przedstawiono na mapie w skali 1:500 (koncepcja planu sytuacyjnego) linią łamaną przerywaną koloru granatowego. Na tej mapie przedstawiono też linią łamaną koloru jasnoniebieskiego obszary zajęcia terenu na czas budowy. Nie jest to teren o szczególnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych. Na rozpatrywanym terenie występuje obszar ochrony zabytkowej, którego

granice przedstawiono na załączonej mapie.

Ze względu na teren zabudowany, w strefie projektowanych robót szlaki migracyjne zwierząt nie występują.

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

Przedsięwzięcie projektowane jest na powierzchni około 1,50 ha.

Na obszarze projektowanych robót są drzewa rosnące pojedynczo. Są też krzewy. Realizacja inwestycji wymusza wykarczowanie około 16 drzew oraz około 118 m² krzewów. Bez ich usunięcia nie będzie możliwości zrealizowania projektowanych robót drogowych i robót związanych z projektowaną infrastrukturą techniczną, zatem są to drzewa i krzewy przewidziane do usunięcia w ilości absolutnie niezbędnej. Nie są to drzewa i krzewy o szczególnych walorach przyrodniczych. Nie stwierdzono obecności gatunków chronionych. Należy podkreślić, że drzewa i krzewy przewidziane do usunięcia, to efekt minimalizacji ingerencji w stan roślinności znajdującej się na terenie inwestycji po przeanalizowaniu wariantów i wyborze optymalnego rozwiązania.

3. Rodzaj technologii

Konstrukcja jezdni głównej (droga wojewódzka) jest projektowana dla obciążenia ruchem kategorii KR5 natomiast konstrukcja jezdni na rondzie dla obciążenia ruchem kategorii KR6 w dostosowaniu do grupy nośności podłoża z uwzględnieniem strefy klimatycznej.

Nawierzchnia chodników jest projektowana z kostki betonowej brukowej o grubości 8 cm w kolorze naturalnego betonu.

Kanalizacja deszczowa z rur z PP, PVC. Studnie rewizyjne i połączeniowe betonowe z dnem monolitycznym prefabrykowanym. Studzienki ściekowe betonowe z osadnikiem.

Do zrealizowania projektowanych robót drogowych konieczna jest rozbiórka między innymi:

- istniejącej nawierzchni jezdni, krawężników i chodników,
- sieci wodociągowej z hydrantami,
- sieci elektrycznej dystrybucyjnej niskiego napięcia,
- sieci elektrycznej oświetleniowej,
- sieci telekomunikacyjnej Orange Polska S.A.
- sieci teletechnicznej szerokopasmowej,
- oznakowania,
- części istniejących ogrodzeń posesji.

Zastosowane rozwiązania techniczne i technologiczne w warunkach istniejącej zabudowy zapewnią taki klimat akustyczny, że planowane przedsięwzięcie nie przekroczy standardów ochrony środowiska poza granicami terenu, do którego inwestor w chwili oddania inwestycji do eksploatacji będzie posiadał tytuł prawny.

Po niezbędnym demontażu wymienionych wyżej elementów infrastruktury drogowej i technicznej, przewidziane jest wykonanie:

- robót ziemnych,
- budowy kanalizacji deszczowej z wpustami ulicznymi i przykanalikami oraz urządzeniami do podczyszczania ścieków,
- kanału technologicznego,
- oświetlenia ronda,
- podbudowy i nawierzchni jezdni, zatok autobusowych, zjazdów i chodników,

oraz przebudowy:

- sieci wodociągowej z hydrantami,
- sieci elektrycznej dystrybucyjnej niskiego napięcia,
- sieci elektrycznej oświetleniowej,
- sieci telekomunikacyjnej Orange Polska S.A.
- sieci teletechnicznej szerokopasmowej,

- oznakowania pionowego i poziomego.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Kumulacja problemów komunikacyjnych na rozpatrywanym terenie oraz potrzeba optymalizacji rozwiązań sprawiła, że opracowano trzy warianty skrzyżowania:

- wariant 1

Jest to wariant zerowy, ze skrzyżowaniem zwykłym nie korygującym geometrii skrzyżowania z zatokami autobusowymi w ciągu drogi wojewódzkiej, najmniej kapitałochłonny, lecz z powodu licznych mankamentów, podczas konsultacji z inwestorem i przedstawicielem władz samorządowych nieakceptowany.

- wariant 2

Jest to wariant ze skrzyżowaniem skanalizowanym z kanalizacją ruchu na wlotach dróg powiatowych i zatokami autobusowymi w ciągu drogi wojewódzkiej. Wariant poprawiający warunki ruchu na skrzyżowaniu, jednak z uwagi na ruch tranzytowy przebiegający przez centralną część miejscowości z tendencją do przekraczania dopuszczalnych prędkości, nie znajdujący akceptacji inwestora i przedstawiciela władz samorządowych.

- wariant 3

Jest to wariant ze skrzyżowaniem typu rondo. Naczelną zaletą tego skrzyżowania jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Nie bez znaczenie jest też duża przepustowość skrzyżowania i uspokojenie ruchu w centralnej części miejscowości.

Po przeanalizowaniu wymienionych wyżej opracowań i po uwzględnieniu kryteriów funkcjonalnych i ekonomicznych, do ostatecznego opracowania wariant 3.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw

i energii - na etapie realizacji

Przewiduje się zużycie około 30 m³ wody do zagęszczania robót ziemnych celem uzyskania optymalnej wilgotności gruntów przy założeniu, że roboty ziemne będą wykonywane w okresie suchej aury i przy założeniu zużycia 3% wody w stosunku do zagęszczanej ilości robót ziemnych.

Do zrealizowania inwestycji potrzebne będą, między innymi, następujące podstawowe surowce i materiały:

- beton asfaltowy AC11 na warstwę ścieralną - około 770 ton,
- beton asfaltowy AC16 na warstwę wiążącą - około 1500 ton,
- beton asfaltowy AC22 na podbudowę zasadniczą - około 2100 ton,
- mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{50/30} - około 1700 m³
- mieszanka niezwiązana z kruszywem CNR o wskaźniku CBR minimum 25% i o współczynniku filtracji $k_{10} \geq 8$ m/dobę około 1200 m³,
- grunt stabilizowany cementem C_{1,5/2} około 1500 m³,
- opornik betonowy 12x25 cm około 90 m,
- krawężniki kamienne 20x30 cm około 1700 m,
- krawężniki kamienne obniżone 20x22 cm około 580 m,
- obrzeża betonowe 8x30 cm około 1700 m,
- kostka betonowa brukowa grubości 8 cm koloru szarego około 3300 m²,
- kostka betonowa brukowa grubości 8 cm koloru czerwonego około 800 m²,
- grunt pochodzący z wykopu, przeznaczony na odkład około 5400 m³,
- podsypka cementowo- piaskowa około 330 m³

Projektuje się około 32 sztuk studzienek oraz około 59 sztuk wpustów ściekowych.

Oszacowanie ilości potrzebnych paliw do środków transportu i maszyn drogowych jest praktycznie niemożliwe z uwagi na nieznaną potencjał wykonawczy jednostek, które będą realizowały roboty.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Pozytywny efekt w tym zakresie osiągnięty będzie przez:

- projektowanie niwelety drogi z jak największym dostosowaniem do istniejącej konfiguracji

terenu,

- w maksymalnym zakresie zagospodarowanie mas ziemnych w miejscu budowy,
- w maksymalnym zakresie wykorzystanie do zahumusowania zieleńców zdjętego na budowie humusu,
- należyte prace rekultywacyjne terenu po wykonanych robotach rozbiórkowych,
- właściwy transport mieszanek bitumicznych (plandeki, tonaż środków transportowych dostosowany do skali przewożonego tonażu mas bitumicznych, organizowanie transportu z wytwórni najbliższej budowie),
- właściwy transport materiałów pyłących (plandeki, tonaż środków transportowych dostosowany do skali przewożonego tonażu materiałów z rozbiórki i materiałów sypkich do realizacji procesów technologicznych oraz dostosowanie parametrów środków za i wyładunkowych),
- staranne gromadzenie odpadów z rozbiórki i powstających w wyniku realizacji procesów technologicznych z sukcesywnym ich wywożeniem z budowy do zakładów recyklingu, a w przypadku odpadów nie nadających się do recyklingu na licencjonowane składy odpadów,
- troskliwą ochronę warstw ziemi i podłoża w związku z pracą ciężkiego sprzętu. Aby omawiana ochrona była skuteczna, wykonawca zobowiązany jest do używania sprzętu sprawnego, bez wycieków oleju, atestowanego, zgodnie z jego przeznaczeniem, z ważnymi okresowymi badaniami technicznymi, oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP,
- wykonywanie robót ziemnych na niewielkich działkach roboczych, zwłaszcza, że roboty wykonywane będą przy odbywającym się ruchu,
- troskę o należyte odwodnienie placu budowy,
- unikanie kolizji z istniejącą siecią wodociągową i elektryczną poprzez szczegółową analizę rzeczywistego jej usytuowania w terenie, zwłaszcza przy wykonywaniu głębszych wykopów,
- uregulowanie spływu wód opadowych i roztopowych,
- dobrze zorganizowane wykonawstwo robót ziemnych i odwodnieniowych,
- organizację robót zapewniającą nie tylko należytą ich jakość, ale też w maksymalnym stopniu skracającą czas ich trwania,
- właściwy czas i porę realizacji robót z udziałem sprzętu wywołującego hałas to jest w porze roku zapewniającej sprawne realizowanie zaprojektowanych robót, między godziną 6⁰⁰ i godziną 22⁰⁰,
- zachowanie należytej czystości wód powierzchniowych i podziemnych,
- troskliwe zabezpieczenie istniejących drzew i krzewów (ochrona pni drzew, ochrona bryły korzeniowej, profesjonalne przycięcie gałęzi, które w wyniku realizacji projektu znalazły się w skrajni drogowej,
- używanie maszyn i ciężkiego sprzętu z kabinami wyciszającymi,
- stosowanie sprzętu ochrony osobistej przed hałasem (ochraniacze na uszy)
- transport materiałów chemicznych środkami transportu dostosowanymi do tego celu,
- składowanie materiałów chemicznych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii na etapie realizacji i eksploatacji przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Przebudowa drogi w trakcie realizacji nie będzie miała znaczącego i długotrwałego oddziaływania na środowisko naturalne. W analizie wpływu projektu na środowisko w trakcie realizacji robót budowlanych i w okresie eksploatacji drogi uwzględnia się między innymi:

- hałas
- wibracje, drgania
- zanieczyszczenie powietrza

- zanieczyszczenie ziemi
- ścieki - wody opadowe
- odpady
- emisję spalin.

W trakcie trwania robót budowlanych mogą występować okresowe przekroczenia norm hałasu, wibracji i drgań. Zjawiska te są nieodłącznym elementem związanym technologicznie z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego przy zagęszczaniem gruntów i warstw podbudowy oraz jezdni. Będą one miały charakter krótkotrwały i w analizowanych warunkach terenowych będą się cechowały niskim poziomem uciążliwości.

Dla zminimalizowania wpływu na otoczenie wyżej opisanych zjawisk, wykonawca powinien wykonywać prace w porach najmniej szkodliwych dla warunków bytowych ludności.

Rozbudowa drogi przy zachowaniu metod budowania zgodnych z obowiązującymi standardami i przepisami nie doprowadzi do nadmiernego zanieczyszczenia powietrza i ziemi. Nie spowoduje też nadmiernej emisji spalin przy wykorzystaniu maszyn i środków transportowych dopuszczonych przez nadzór do eksploatacji i sprawnych technicznie. Wyliczenie ilości emitowanych ubocznych skutków pracy maszyn i środków transportowych jest niemożliwe z uwagi na to, że na obecnym etapie nieznany jest wykonawca robót i tym samym nieznany jest jego potencjał wykonawczy oraz szczegółowa technologia realizacji zaprojektowanych robót. Wykonawca robót dysponując konkretnym sprzętem i maszynami oraz środkami transportowymi będzie realizował roboty.

Inwestycja nie będzie wywierała negatywnego wpływu na wody powierzchniowe. Wykonawca powinien odizolować zaplecze budowlane od gruntu i wód gruntowych. Paliwa oraz substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych zbiornikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska. Zaprojektowanie kanalizacji deszczowej na projektowanym odcinku ulicy poprawi gospodarkę wodami opadowymi i nie wpłynie niekorzystnie na stan jakościowy wód opadowych.

W trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe i krótkotrwałe zwiększone poziomy emisji spalin. Wpływ ten nie będzie jednak przekraczał emisji dopuszczalnych norm i ustanie po zakończeniu prac budowlanych. Dla zminimalizowania tego wpływu, wykonawca zobowiązany jest do używania sprzętu sprawnego, atestowanego, z ważnymi okresowymi badaniami technicznymi oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP. Realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną okresowo na naruszenie terenu oraz szaty roślinnej w obszarze prowadzonych robót. Wpływ ten będzie dotyczył pracy maszyn i będzie miał charakter krótkofalowy oraz ustanie po zakończeniu inwestycji. Po zakończeniu prac budowlanych wykonawca jest zobowiązany do przywrócenia terenu w obrębie realizacji inwestycji do stanu pierwotnego. Dla zminimalizowania tego wpływu, wykonawca powinien zająć możliwie najmniejszy pas terenu objętego przebudową.

Wybudowanie ronda z przejściami dla pieszych poprzez wyspy dzielące (azyle dla pieszych), chodników i zatok autobusowych wpłynie korzystnie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę całokształt oddziaływania należy stwierdzić, że założony projekt wykazuje pozytywny wpływ na środowisko we wszystkich aspektach.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Projektowana inwestycja ma charakter lokalny, chociaż leży w ciągu drogi tranzytowej wiodącej do przejścia granicznego, jednak transgraniczne jej oddziaływanie na środowisko, jeśli wystąpi, to może być znikome.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Projektowana inwestycja nie leży w zasięgu znaczącego oddziaływania na obszary podlegające ochronie.

10. Podsumowanie

Przeprowadzona analiza potencjalnych zagrożeń dla środowiska wynikających z projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego oraz poszukiwanie sposobów minimalizacji jego skutków doprowadziła do następujących wniosków:

1. projektowana ulica obejmuje obszar istniejącego w rzeczywistości pasa drogowego, tylko w niewielkim stopniu wykracza poza jego granice,
2. nie zmienia stosunków międzyludzkich, tj. podziału nieruchomości istotnie wpływających na te stosunki,
3. nie zmienia połączeń komunikacyjnych
4. nie spowoduje zmian stosunków wodnych,
5. nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych,
6. nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego, a wręcz przewiduje się, że zwiększenie płynności ruchu poprzez ułożenie nowej nawierzchni, spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, zmniejszenie hałasu i drgań spowodowanych ruchem pojazdów, zwłaszcza ciężarowych po zdeformowanej nawierzchni,
7. nie spowoduje zmian w migracji zwierząt,
8. przewiduje się, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje wzrostu zagrożenia dla gatunków chronionych w ramach obszarów NATURA 2000,
9. planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo-krajobrazowego, kulturowego jak również nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi.