

SR-XI.6220.5.2023

Decyzja
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2, ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U z 2023 r., poz. 775 z późn. zm.), w związku z prowadzonym w tut. Urzędzie postępowaniem wszczętym na wniosek z dnia 06.10.2023 r. (data wpływu: 16.10.2023 r.) złożony przez Inwestora, tj.: Powiat Bialski - Zarząd Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej ul. Sidorska 90A, 21-500 Biała Podlaska, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa drogi powiatowej nr 1126L Międzyrzec Podlaski (ul. Berezowska) – Szóstka”, zlokalizowanego na terenie Miasta Międzyrzec Podlaski, powiat bialski, województwo lubelskie

orzeka się

I. Uznaje się, że nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia, którego zakres przedstawiono w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia z dnia 28.08.2023 r. dołączonej do ww. wniosku Inwestora z dnia 06.10.2023 r. (opracowanej przez Pana Marcina Kępę).

II. Określa się następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji ww. przedsięwzięcia, tj.:

- 1) W celu ograniczenia emisji substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza na etapie realizacji inwestycji należy stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu zminimalizowanie niezorganizowanej emisji pyłu w czasie transportu i magazynowania materiałów sypkich oraz podczas prac budowlanych.
- 2) Prace budowlane należy prowadzić z wykorzystaniem sprawnego sprzętu specjalistycznego, posiadającego aktualne przeglądy techniczne, którego naprawy i konserwacje należy wykonywać poza terenem inwestycji.
- 3) Podłoże w miejscach stacjonowania sprzętu powinno być utwardzone i zabezpieczone przed ewentualnymi zanieczyszczeniami środowiska gruntowo – wodnego.
- 4) Teren zaplecza budowy należy wyposażyć w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i substancji niebezpiecznych m.in. w celu ograniczenia infiltracji substancji ropopochodnych do środowiska wodno-gruntowego.
- 5) Należy przewidzieć odpowiednie miejsca do selektywnego magazynowania odpadów powstałych przy prowadzonych pracach tak, by uniemożliwić ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników materiałów i odpadów do środowiska. Prace prowadzić w sposób ograniczający ilość wytwarzanych odpadów oraz ich negatywne oddziaływanie na środowisko. Należy też nie dopuścić do nadmiernego nagromadzenia odpadów. W tym celu należy je sukcesywnie przekazywać jednostkom posiadającym stosowne uprawnienia do gospodarowania tego rodzaju odpadami. Sposób postępowania z odpadami powinien być zgodny z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz przepisami wykonawczymi.
- 6) Należy przewidzieć rozwiązania techniczne i organizacyjne minimalizujące emisję hałasu do otoczenia w trakcie realizacji przedsięwzięcia, a także zapewniające dotrzymanie obowiązujących norm w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Dla ograniczenia oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny prace budowlane związane z emisją hałasu do środowiska oraz transport materiałów należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, eliminować jałową pracę silników, a także zachować dbałość o dobry stan techniczny wykorzystywanych pojazdów oraz sprzętu celem zapewnienia możliwie niskiej emisji hałasu do środowiska.

- 7) Na etapie realizacji inwestycji należy zapewnić odpowiednie zaplecze sanitarne dla pracowników, w tym gromadzenie ścieków w sposób eliminujący ich przedostanie się do środowiska gruntowo-wodnego.
- 8) Należy dążyć do zachowania maksymalnej ilości istniejącej zieleni. Pnie drzew zabezpieczyć specjalnymi osłonami (np. do wysokości 2 m osłonić szczelnie deskami i obwiązać drutem) lub zastosować ogrodzenia tymczasowe zabezpieczające drzewa i krzewy. Prace w obrębie koron drzew i ich korzeni prowadzić ze szczególną ostrożnością, by nie dopuścić do uszkodzenia drzew, odkryte korzenie drzew należy natychmiast przykryć warstwą urodzajnej ziemi. Po zakończeniu budowy tymczasowe zabezpieczenia należy zdemontować. W strefie do 10 m od pni drzew nie składować cementu, kruszywa, olejów, paliw i lepiszczy.
- 9) Masy ziemne powstające w wyniku wykonywanych prac w pierwszej kolejności wykorzystać na placu budowy, zaś wierzchnią warstwę gleby zabezpieczyć i wykorzystać do zagospodarowania terenów zielonych w obrębie inwestycji.
- 10) Zapewnić oszczędne korzystanie z terenu m.in. poprzez właściwą organizację zaplecza budowy, ograniczenie robót ziemnych do bezwzględного minimum i zabezpieczenie wykopów przed uwięzieniem dzikich zwierząt, ich inspekcje i ewentualne usuwanie zwierząt z wykopów.
- 11) Zapewnić prawidłowy nadzór nad realizacją prac.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Dnia 16.10.2023 r. do tut. Urzędu wpłynął wniosek Powiatu Białskiego reprezentowany przez Zarząd Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej ul. Sidorska 90A, 21-500 Biała Podlaska, reprezentowany przez Pełnomocnika: Marcina Kępę, Wólka Łosiniecka 102, 22-672 Susiec, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1126L Międzyrzec Podlaski (ul. Berezowska) – Szóstka” planowanego do realizacji na terenie Miasta Międzyrzec Podlaski, powiat bialski, województwo lubelskie.

Do wniosku, o którym mowa załączono m.in. Kartę informacyjną przedsięwzięcia z dnia 28.08.2023 r. (opracowaną przez Pana Marcina Kępę), w której przedstawiony został zakres planowanej inwestycji, mapę ewidencyjną z lokalizacją inwestycji i wyznaczonym obszarem znajdującym się w odległości 100 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

W oparciu o załączoną dokumentację, przedmiotową inwestycję zakwalifikowano do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 powołanej wyżej ustawy „o udostępnianiu informacji o środowisku ...”, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację tego typu przedsięwzięć wydaje burmistrz miasta, na terenie którego ma być zlokalizowane przedsięwzięcie.

W toku postępowania, uzyskano opinie: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie – pismo WST I.4220.158.2023.WD z dnia 12.12.2023 r., Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białej Podlaskiej – opinia sanitarna ONS-NZ.7016.1.101.2023 z dnia 21.11.2023 r. oraz opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie nr LU.ZZŚ.1.4901.231.2023.AK z dnia 24.11.2023 r. W przedmiotowych opiniach wszystkie ww. organy uznały, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

W związku z tym, że liczba stron przedmiotowego postępowania, ustalona w oparciu o treść art. 74 ust. 3a ww. ustawy „o udostępnianiu informacji ...”, przekracza 10, na podstawie art. 74 ust. 3 ww. ustawy, zawiadomienie stron o postępowaniu odbywa się poprzez obwieszczenia.

Biorąc pod uwagę lokalizację ww. przedsięwzięcia oraz przepisy art. art. 74 ust. 3aa w związku z art. 74 ust. 3a pkt 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r., informacje dot. niniejszego postępowania były przekazywane Wójtowi Gminy Międzyrzec Podlaski.

Teren, na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Międzyrzec Podlaski. Z uwagi na powyższe zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy „o udostępnianiu do informacji o środowisku ...” wydanie niniejszej decyzji

poprzedzone zostało zbadaniem zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Międzyrzec Podlaski zatwierdzonego Uchwałą nr XLI/370/2002 Rady Miasta Międzyrzec Podlaski z dnia 30 stycznia 2002 r. (Dz. Urz. Woj. Lub. z 2002 r. Nr 19 poz. 490 z późn. zm.). Przedmiotowe przedsięwzięcie jest zgodne z ustaleniami w nim zawartymi – przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie oznaczonym w planie miejscowym symbolem K-L – drogi lokalne – drogi kołowe, będące elementem układu obsługi komunikacyjnej miasta.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wzięto pod uwagę opinie organów, o których mowa wyżej oraz przeanalizowano informacje przedstawione przez Wnioskodawcę, ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r., w tym skalę inwestycji, jej usytuowanie, charakter, emisję i uciążliwości związane z realizacją oraz eksploatacją przedsięwzięcia, a także rozwiązania chroniące środowisko.

Inwestycja realizowana będzie na terenie województwa lubelskiego, powiat bialski, w Mieście Międzyrzec Podlaski. Analizowana inwestycja obejmuje przebudowę istniejącej drogi powiatowej nr 1126L na terenie Miasta Międzyrzec Podlaski (ul. Berezowska) na odcinku od ul. Kolejowej (tj. od działki ewid. nr 38 w obrębie 4 Miasta Międzyrzec Podlaski) do granicy Miasta Międzyrzec Podlaski i Gminy Międzyrzec Podlaski. Przedmiotowa droga zlokalizowana jest na działce o nr ewid. 37 w obrębie 4 Miasta Międzyrzec Podlaski. Pracami objęty będzie odcinek drogi o długości ok. 1,5 km o nawierzchni twardej, bitumicznej. Z uwagi na wczesny etap prac projektowy nie są znane jeszcze szczegółowe rozwiązania projektowe. Uszczegółowienie nastąpi na etapie projektu budowlanego i wykonawczego. Jednak z informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie będzie dotyczyło wykonania przebudowy drogi powiatowej polegającej na zachowaniu jezdni o szerokości 6,0 m, budowy ciągu pieszego na całym odcinku drogi, budowy kanalizacji deszczowej na całym odcinku oraz przebudowy występujących kolizji z urządzeniami nie związanymi z drogą.

Stan istniejący drogi powiatowej jest niedostateczny lub zły. Droga na odcinku objętym inwestycją posiadają na większości odcinka zniszczoną nawierzchnię bitumiczną, w której ubytki uzupełniane wielokrotnie. Nawierzchnia wykazuje liczne uszkodzenia w postaci ubytków, spękań liniowych i siatkowych (przeciążeniowych), koleinowanie a pobocza są zawyżone co uniemożliwia sprawne odprowadzanie wód opadowych z powierzchni jezdni drogowej i przyczynia się do zwiększenia niebezpieczeństwa użytkowników drogi. Istniejąca jezdnia drogowa posiada zniszczoną jezdnię drogową o szerokości od 5,5 m do 6,0 m z zawyżonymi poboczami gruntowymi, częściowo zamulonymi rowami drogowymi i mało skutecznym odwodnieniem, zjazdami i skrzyżowaniami drogowymi. Na części odcinka wzdłuż drogi występuje jednostronny chodnik dla pieszych zlokalizowany za poboczem gruntowym. Szerokość chodnika wynosi ok. 1,5 m. Stan techniczny chodnika jest niedostateczny. Występują deformacje i ubytki, porasta trawa w nawierzchni. Na całym odcinku występowania chodnika występują ślady deformacji wynikające z parkowania samochodami na chodniku.

Z uwagi na wieloletnie zaniedbania i częściowe zamulenie lub zasypanie dotychczasowych rowów odwodnienie drogi w stanie istniejącym praktycznie nie występuje. Wody opadowe i roztopowe spływają spadkami do najniższych miejsc, czasami są to zagłębienia przy krawędzi jezdni i tak po prostu rozsączają się do gruntu.

Przedmiotowa inwestycja nie jest inwestycją nową a inwestycją polegającą na wykonaniu zasadniczych prac polegających na wzmocnieniu tj. na ułożeniu nowych warstw bitumicznych na istniejącej nawierzchni jezdni drogowej na odcinku o łącznej długości ok. 1,5 km, budowie i przebudowie chodników oraz budowie kanalizacji deszczowej. Wraz z wykonaniem wzmocnienia jezdni drogowej przewiduje się wykonanie prac polegających na wykonaniu odwodnienia drogi poprzez nadanie właściwych spadków poprzecznych jezdni drogowej i poboczy, budowie kanalizacji deszczowej, oczyszczenia, lokalnie regulacji i udroźnieniu rowów przydrożnych, wymianie przepustów na zjazdach, jak również wykonaniu innych elementów, które będą konieczne celem zapewnienia właściwego i skutecznego odwodnienia drogi powiatowej.

Wraz z przebudową drogi powiatowej nastąpi poprawa parametrów geometrycznych i technicznych drogi, minimalizacja oddziaływania na środowisko, zmniejszenie zapylenia generowanego przez pojazdy poruszające się drogą, wzrost bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów

i poruszających się pojazdów samochodowych dzięki wyeliminowaniu zagrożenia w postaci kolein i ubytków nawierzchni, a tym samym zmniejszenie ryzyka powstawania wypadków i kolizji, które mogą mieć negatywne skutki dla środowiska. Ponadto realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy komfortu jazdy i jednocześnie zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz pieszego, a więc wpłynie pozytywnie na zdrowie i życie użytkowników drogi oraz środowiska.

Wraz z wyżej wymienionymi celami głównymi przebudowa drogi umożliwi zmniejszenie emisji hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza.

W ramach przedsięwzięcia nie będą przebudowywane żadne budynki wymagające zaopatrzenia w wodę, budynki wymagające zaopatrzenia w energię elektryczną i nie będzie przebudowywane istniejące oświetlenie drogi oraz urządzenia telekomunikacji. Ewentualna przebudowa sieci ograniczać się będzie do likwidacji kolizji.

Istniejące zagospodarowanie terenu na którym zlokalizowana jest inwestycja zasadniczo nie ulegnie zmianie - w dalszym ciągu będzie to teren drogi powiatowej z jezdnią drogową, chodnikami i elementami odwodnienia drogi oraz terenem zazielenionym, a przewidywane prace wynikają z konieczności poprawienia stanu technicznego istniejącej budowli drogowej i zapewnienia bezpiecznej komunikacji użytkownikom drogi.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia prace związane z jego realizacją będą wykonywane ręcznie i mechanicznie z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP i P.poż. oraz z utrzymaniem dostępności do drogi. Przewidziany sposób prowadzenia robót budowlanych będzie zgodny z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz z ustawą o drogach publicznych. Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w obszarze istniejącego pasa drogowego.

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, a także w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia brak jest obszarów wodno - błotnych oraz innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek. Brak obszarów objętych ochroną, w tym obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych i ujść wód. Nie występują na terenie pod planowaną inwestycję, ani w bezpośrednim sąsiedztwie obszary wybrzeży, obszary górskie, leśne lub przylegające do jezior. W najbliższej okolicy nie występują również uzdrowiska i obszary uzdrowiskowe, czy też obszary o gęstszym zaludnieniu.

Nie ma w okolicy obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie realizowane na terenie objętym formami ochrony przyrody, w tym na terenie obszarów Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami objętymi ochroną przyrody są:

- rezerwat przyrody „Liski”, położony w odległości ok. 2,18 km od planowanej inwestycji,
- rezerwat przyrody „Kania”, położony w odległości ok. 15,11 km od planowanej inwestycji,
- rezerwat przyrody „Omelno”, położony w odległości ok. 16,75 km od planowanej inwestycji,
- Radzyński Obszar Chronionego Krajobrazu, położony w odległości ok. 13,87 km od planowanej inwestycji,

oraz obszary Natura 2000:

- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 pn. Dolina Liwca PLB140002, położony w odległości ok. 16,17 km od planowanej inwestycji,
- specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 pn. Obuwik w Uroczysku Świdów PLH060106, położony w odległości ok. 13,14 km od planowanej inwestycji.

Analizowana inwestycja – nie jest położona w obrębie korytarzy ekologicznych (źródło: <http://mapa.korytarze.pl/>). Realizacja niniejszej inwestycji nie spowoduje zmian zagospodarowania terenu pogarszających migrację zwierząt. Migracja zwierząt odbywać się będzie jak w stanie dotychczasowym głównie poprzez szlaki migracyjne na terenach rolnych. W celu zapewnienia swobodnych warunków migracji zwierząt nie przewiduje się wykonywania żadnych barier mogących utrudniać migrację. Przewidziane do udrożnienia rowy przydrożne będą posiadały w stanie docelowym skarpy o pochyleniu co najmniej 1:1 lub 1:1,5 i większym a w trakcie prac zostanie na nich przywrócona roślinność przez obsiew trawami lub łąką kwietną.

Wg informacji zawartej w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie ma w okolicy obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, lub na których przewidywane są przekroczenia.

Na potrzeby przebudowy drogi powiatowej przewiduje się wykorzystanie normatywnych ilości w zakresie zużycia wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych będą wykorzystywane typowe dla tego rodzaju prac materiały, takie, jak: kruszywo naturalne, mieszanki mineralno – bitumiczne (beton asfaltowy), mieszanka cementowo-piaskowa, beton cementowy, drobnowymiarowe prefabrykowane elementy betonowe, prefabrykowane elementy odwodnienia oraz inne elementy wykończenia dróg. Wszelkie materiały przeznaczone do wbudowania będą wyprodukowane poza placem budowy, tj. zostaną dostarczone na plac budowy w postaci gotowych wyrobów, prefabrykatów i mieszanek, a ich wbudowanie polega na montażu i ułożeniu w odpowiednie miejsce drogi lub wbudowanie przygotowanych mieszanek przy użyciu odpowiednich maszyn, np. beton, mieszanka asfaltowa. W rejonie inwestycji nie będą produkowane żadne materiały.

Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego: samochodów ciężarowych, koparek i ładowarek, walców i zagęszczarek.

Maszyny pracujące na terenie budowy napędzane będą olejem napędowym, mogą powodować negatywne oddziaływanie na środowisko w postaci emisji spalin i hałasu. Będzie ono jednak krótkotrwałe i wystąpi tylko w trakcie realizacji inwestycji. Wszystkie maszyny wykorzystane przy budowie będą spełniały wymagania i przepisy zezwalające na ich użytkowanie zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami.

Bezpośrednie otoczenie przedmiotowego przedsięwzięcia stanowią tereny zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej na przedmieściach Miasta Międzyrzec Podlaski. Nie przewiduje się przekroczeń norm hałasu w wyniku realizacji inwestycji.

Zapotrzebowania na wodę w fazie realizacji inwestycji bezpośrednio na terenie inwestycji wynika głównie z wykorzystania wody do celów technologicznych i socjalnych. Przewidywana ilość wody wykorzystywana przy realizacji na obecnym etapie jest trudna do oszacowania. Na podstawie innych podobnych inwestycji o charakterze i zakresie zbliżonym do przedmiotowej inwestycji Autor karty informacyjnej przedsięwzięcia oszacował, że całkowita ilość wody w fazie realizacji inwestycji wynosić będzie około 100 m³.

Woda dla pracowników będzie dostarczana w butelkach plastikowych, a do celów technologicznych beczkowozami. Zużycie wody zależeć będzie od ilości pracowników i przyjętej technologii robót przez przyszłego wykonawcę, okresu i pory roku realizacji prac oraz występujących warunków atmosferycznych w ich trakcie:

- ok. 10-25 osób zatrudnionych – zużycie wody na poziomie 20-100 l/dobę.

Woda do celów technologicznych będzie używana w niewielkich ilościach ponieważ mieszanki będą dostarczane w postaci gotowej, trudno na tym etapie oszacować ilości potrzebnej wody bezpośrednio niezbędnej w ramach przedmiotowej inwestycji. Woda do celów technologicznych na terenie inwestycji będzie używana głównie w okresie letnim przy wysokich temperaturach powietrza i niewielkich opadach atmosferycznych (późna wiosna, lato i wczesna jesień). W pozostałym okresie czasu woda do celów technologicznych na obszarze inwestycji będzie używana sporadycznie.

Na etapie eksploatacji inwestycji polegającej na przebudowie drogi powiatowej nie przewiduje się wykorzystania wody. Wyjątkiem są sytuacje awaryjne, trudne na chwilę obecną do przewidzenia i do określenia zapotrzebowania niezbędnych ilości wody.

Realizacja inwestycji będzie wymagała użycia niewielkiej ilości energii elektrycznej na obszarze inwestycji, głównie do zasilania drobnego sprzętu budowlanego, oświetlenia i utrzymania zaplecza budowy. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej lub poprzez wykorzystanie agregatów prądotwórczych.

W fazie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się zapotrzebowania na energię elektryczną za wyjątkiem wykorzystania jej do zasilania istniejącego oświetlenia drogi na obszarach zabudowanych.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne na etapie realizacji przedsięwzięcia może wiązać się z:

- zanieczyszczeniem gleb i wód w wyniku wycieku szkodliwych substancji do środowiska (substancje ropopochodne);
- przekształceniem (trwałym zajęciem powierzchni glebowej);

- oddziaływaniem na utwory zalegające pod warstwą gleb związanym m.in. z budową chodników, poszerzeniem jezdni.

W trakcie prac budowlanych bez utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść do zanieczyszczenia gruntu, a pośrednio lub bezpośrednio do zanieczyszczenia wód. Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za niewielkie przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej technologii i organizacji prac.

Na etapie realizacji inwestycji, zaleca się aby wszystkie maszyny budowlane, sprzęt i pojazdy samochodowe były tankowane w miejscu wydzielonym na bazie materiałowo-sprzętowej, a w przypadku uzupełniania paliwa na placu budowy winno się to odbywać przy użyciu specjalnych pojazdów przeznaczonych do uzupełniania paliw i odpowiednio przeszkolony personel. Należy szczególnie zwracać uwagę, aby wykorzystywane pojazdy i maszyny budowlane były sprawne technicznie w szczególności, aby nie posiadały żadnych wycieków płynów eksploatacyjnych. Wszystkie niesprawne maszyny nie powinny być dopuszczone do realizacji prac.

Ścieki socjalno - bytowe będą powstawały na zapleczach budowy oraz na odcinku inwestycji w miejscach ustawienia przenośnych sanitariatów. Przewiduje się, że całość ścieków socjalno-bytowych powstałych w trakcie realizacji inwestycji będzie zbierana do szczelnych pojemników oraz do przenośnych sanitariatów, a docelowo będą wywożone przez firmy posiadające stosowne zezwolenia (z którymi wykonawca podpisze odpowiednią umowę) do oczyszczalni ścieków.

Wykonawca inwestycji podczas prac budowlanych powinien posiadać odpowiednie zezwolenia na gospodarowanie odpadami lub posiadać umowy na odbiór odpadów powstałych podczas realizacji inwestycji, w tym odpadów niebezpiecznych, takich jak: zużyte płyny eksploatacyjne, zużyte sorbenty, odpady komunalne, itp. Odpady powstające w fazie eksploatacji nie będą magazynowane, lecz przekazane uprawnionym podmiotom celem ponownego wykorzystania, unieszkodliwienia lub zdeponowania na składowisku

W celu ograniczenia i zminimalizowania ewentualnych strat przyrodniczych baza materiałowo-sprzętowa powinna być lokalizowana na terenach przeznaczonych pod pas drogowy lub na obszarach poza pasem drogowym odpowiednio wcześniej przygotowanych (zabezpieczonych i uszczelnionych, np.: geomembranami, przed migracją zanieczyszczeń) oraz wyposażona m.in. w:

- szczelne, oznakowane pojemniki do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych,
- sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych,
- szczelne, oznakowane pojemniki do usuwania zużytego sorbentu,
- przenośne sanitariaty na ścieki socjalno-bytowe,
- pojemniki do gromadzenia odpadów zmieszanych i sortowanych.

Potencjalnym zagrożeniem w trakcie użytkowania drogi jest zanieczyszczenie gleb (gruntu) przez substancje przenoszone z drogi wraz z powietrzem oraz wodami spływającymi z jej nawierzchni. Gleby zanieczyszczone są składnikami spalin samochodowych (m.in. tlenkami azotu i siarki, metalami ciężkimi), a także pyłami powstającymi w związku z ruchem pojazdów (tzw. emisja wtórna), zużyciem nawierzchni, ścieraniem opon i innych części pojazdów. Istotnym źródłem zanieczyszczeń są również środki chemiczne stosowane do zimowego utrzymania dróg, w skład których wchodzi piasek zmieszany z chlorkiem sodu (NaCl), chlorkiem wapnia (CaCl₂) lub chlorkiem magnezu (MgCl₂).

Autor Karty informacyjnej przedsięwzięcia nie stwierdza możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na ten element środowiska z uwagi na charakter przedmiotowej drogi - drogi powiatowej, a więc drogi o znaczeniu wyłączenie lokalnym z niewielkim natężeniem ruchu pojazdów.

Planowane przedsięwzięcia może oddziaływać na środowisko wodne zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. Możliwość zanieczyszczenia wód na etapie budowy będzie związana przede wszystkim z nieprawidłową organizacją placu budowy, awarią pracującego sprzętu i wyciekami substancji ropopochodnych do ziemi. W razie wycieku ze sprzętu budowlanego substancji zagrażających środowisku zanieczyszczoną ziemię należy zabezpieczyć i zneutralizować odpowiednim sorbentem. Inwestor zapewnia, że do robót budowlanych będą dopuszczone sprawne technicznie maszyny i urządzenia. Teren pod zaplecze budowy zostanie zorganizowany w miejscu o utwardzonym podłożu, uniemożliwiającym przedostanie się substancji ropopochodnych do gruntu. Natomiast eksploatacja inwestycji może powodować zagrożenie zarówno dla wód powierzchniowych, jak i podziemnych (z pierwszego poziomu wodonośnego) poprzez emisję wód

spływających z powierzchni drogi. Istotne zagrożenie dla jakości wód stanowi również ryzyko wystąpienia wypadku o charakterze poważnej awarii związane z ruchem pojazdów, jednak ze względu na niewielkie natężenie ruchu w szczególności samochodów ciężarowych prawdopodobieństwo takiego wypadku jest znikome.

Odwodnienie drogi powiatowej zaprojektowano poprzez spadki poprzeczne i podłużne, kanalizację deszczową do istniejących odbiorników wód jakimi są dotychczasowe odcinki kanalizacji deszczowej w mieście Międzyrzec Podlaski oraz rowy przydrożne i tereny zielone zlokalizowane na przyległym terenie. Rowy trawiaste przy odpowiednim ich ukształtowaniu mogą ograniczać spływ zanieczyszczeń. Wg informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia zastosowanie powyższych rozwiązań pozwala przyjąć, że emisja zanieczyszczeń związana z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko wodne.

Wody opadowe i roztopowe spływające z przedmiotowej drogi zgodnie z § 17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311) mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych bez oczyszczania.

Przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 224 Subzbiornik Podlasie. Inwestycja znajduje się poza terenem zagrożonym powodzią.

Najbliższe ciekły wodne w pobliżu planowanej inwestycji (według Mapy Podziału Hydrograficznego Polski) to: Dopływ z Długiego Błota przepływający w odległości ok. 325 m, Kanał Wieprz-Krzna przepływający w odległości ok. 900 m oraz rzeka Krzna Południowa przepływająca w odległości ok. 994 m.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszar ze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim:

- PLRW20001626714499 o nazwie „Krzna od Krzny Południowej do ujścia”,
- PLRW200011267144289 o nazwie „Kanał Wieprz-Krzna”.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym kodem: PLGW200067, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrażone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla realizacji celów ochrony wód w obrębie ww. jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie budowy źródłem zanieczyszczeń powietrza będą silniki spalinowe maszyn budowlanych i drogowych. Emitowane będą zanieczyszczenia gazowe, pyły oraz metale ciężkie. Emisja zanieczyszczeń na tym etapie będzie miała charakter czasowy i lokalny - zmieniający się w zależności od miejsca i fazy budowy drogi, ustający wraz z zakończeniem tego etapu. Nasilenie emisji spalin będzie zależało od rodzaju i stanu technicznego wykorzystywanego sprzętu. Oddziaływanie emitowanych spalin będzie miało ograniczony zasięg lokalny i będzie mało dokuczliwe dla otoczenia ze względu na jego czasowe oddziaływanie i dobre przewietrzanie terenu inwestycji. Nie przewiduje się wystąpienia nadmiernej uciążliwości emisji pyłowo-gazowej w czasie prowadzonych prac na środowisko powietrzne oraz zdrowie ludzi w fazie budowy inwestycji.

W fazie eksploatacji emisje zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będą związane wyłącznie z emisją spalin przez pojazdy poruszające się po przebudowanym odcinku drogi. Autor karty informacyjnej, analizując prognozowane natężenie ruchu w oparciu o dotychczasowe natężenie ruchu w 2023 r. oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza nie przewiduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery.

Podczas realizacji prac źródłami emisji hałasu będzie sprzęt mechaniczny używany w trakcie robót oraz środki transportu dowożące materiały budowlane. W trakcie prac budowlanych oddziaływanie akustyczne będzie lokalne i ograniczone czasowo. Celem ograniczenia negatywnego wpływu oddziaływania hałasu zakłada się, że prace będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej zgodnie z harmonogramem robót. Autor karty nie przewiduje przekroczeń norm hałasu w wyniku realizacji inwestycji.

Podczas eksploatacji drogi, źródłem hałasu mogą być jedynie poruszające się po drodze środki transportu (ruch samochodów osobowych, ciężarowych i sprzętu rolniczego). Przewidywane natężenie ruchu jest niewielkie - na poziomie kilkunastu, czasami kilkudziesięciu pojazdów na godzinę w zależności od pory dnia. Ponadto przebudowa drogi poprawi jej stan techniczny, co spowoduje, że poruszające się pojazdy będą emitowały mniejsze drgania i będą poruszały się w ruchu bardziej płynnym, tym samym będą mniejsze oddziaływania na klimat akustyczny niż w stanie przed rozbudową. Wg informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia dokonana została analiza emisji hałasu związanego z natężeniem ruchu pojazdów w obrębie przedmiotowej drogi, na podstawie której stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie mieć większego wpływu na kształtowanie się klimatu akustycznego na omawianym terenie, a dopuszczalne poziomy hałasu nie zostaną przekroczone.

Wg informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia wzdłuż drogi występują nieliczne drzewa i krzewy gdzie dominują typowe gatunki drzew przydrożnych jak lipa, topola, olsza i brzoza. W celu wykonania planowanych prac budowlanych na obecnym etapie ustalania rozwiązań technicznych inwestycji przewiduje się, że będzie konieczność usunięcia nielicznych drzew występujących w rowach i skarpacech. Będą to jednak jednostkowe przypadki drzew kolidujących z projektowanymi pracami lub chore zagrażające bezpieczeństwu użytkowników drogi. Szczegółowy zakres wycinki zostanie opracowany wraz z projektem technicznym o ile zajdzie taka konieczność. Ewentualne usunięcie drzew będzie możliwe po uzyskaniu stosownych zezwoleń.

W czasie prowadzenia prac budowlanych szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa przydrożne które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót, a nie będą przewidziane do usunięcia; prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory, zniszczenia korony i uszkodzeń systemu korzeniowego. Zalecane w tym wypadku jest stosowanie specjalnych osłon (pnie drzew do wysokości 2 m osłonić szczelnie deskami i obwiązać drutem) lub ogrodzenia tymczasowego zabezpieczającego drzewa, krzewy, odkryte korzenie drzew należy przykryć warstwą urodzajnej ziemi. Po zakończeniu budowy tymczasowe zabezpieczenia należy zdemontować. Zaleca się również, aby w strefie do 10 m od pni drzew nie składać cementu, kruszywa, olejów, paliw i lepiszczy, jako materiałów powodujących duże zagęszczenie gruntu względnie niebezpiecznych dla gleby w przypadku awarii, np. wycieku.

Charakter inwestycji powoduje, że nie przewiduje się wykonywania głębokich wykopów, które mogłyby być pułapką dla drobnych zwierząt. Jednakże dla potrzeb ochrony życia drobnych zwierząt, w tym głównie gryzoni, płazów i gadów, wskazuje się na konieczność prowadzenia robót w sposób niepowodujący tworzenia pułapek bez wyjścia - wszelkie wykopy powinny zostać zabezpieczone tak, aby podczas przerw w prowadzeniu prac nie stwarzały możliwości uwięzienia zwierząt (np. w wykopach ukształtować skarpe umożliwiającą wyjście zwierzęcia). Wg autora Karty wpływ inwestycji na te zwierzęta, obejmujący płoszenie i utrudnienia w przemieszczaniu się, stanowi minimalną (praktycznie pomijalną) część jej oddziaływania na właściwe funkcjonowanie populacji. Te gatunki zwierząt będą funkcjonować w sposób bezpieczny, a przebudowana droga nie zmieni w sposób negatywny warunków ich bytowania.

Tereny biologicznie czynne zniszczone w trakcie realizacji inwestycji (np. rowy trawiaste), które nie zostaną zabudowane drogą lub infrastrukturą towarzyszącą, będą przywrócone do stanu pierwotnego poprzez proces rekultywacji i obsianie trawami lub nasionami tzw. łąki kwietnej.

Po analizie informacji przedstawionych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia można stwierdzić, że zaproponowane rozwiązania techniczne i organizacyjne pozwolą zagwarantować uodpornienie na negatywne zjawiska towarzyszące zmianom klimatu, a z uwagi na skalę przedsięwzięcia oraz jego charakter, oddziaływania przedsięwzięcia na klimat nie będą znaczące w skali zarówno lokalnej jak i globalnej.

Uwzględniając informacje zawarte w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz fakt, iż przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną można stwierdzić, iż planowana

inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, nie wpłynie na spójność i integralność obszarów Natura 2000 i ich powiązania z innymi obszarami. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodowało utraty lub fragmentacji kluczowych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały ww. obszary ochrony oraz nie wpłynie na ograniczenie naturalnego zasięgu siedlisk przyrodniczych i liczebności gatunków występujących na ww. obszarach.

Biorąc pod uwagę informacje zawarte w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia należy wykluczyć negatywny wpływ analizowanej inwestycji na bioróżnorodność.

Ze względu na charakter przedmiotowej inwestycji, jej lokalizację i wielkość oraz przewidywane emisje, nie przewiduje się żadnych transgranicznych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138).

Inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na zagrożenia katastrof naturalnych – nie występują w tym rejonie tereny aktywne sejsmicznie, nie jest to również obszar sprzyjający występowaniu huraganów i trąb powietrznych.

Informacje zawarte w Karcie informacyjnej pozwalają stwierdzić, że analizowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi powiatowej nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą na etapie budowy, jak i eksploatacji. Niewielka skala przedsięwzięcia, mała intensywność ruchu drogowego, planowane zastosowanie nowoczesnych technologii i przepisów BHP tak w trakcie budowy, jak również doświadczenie Wykonawcy w zakresie realizacji robót budowlanych gwarantują brak zagrożenia wystąpieniem katastrofy budowlanej. Zastosowanie wysokiej jakości materiałów oraz opracowany przez doświadczony zespół projekt budowlany zagwarantuje również bezproblemową eksploatację inwestycji.

Planowana realizacja inwestycji w powiązaniu z innymi przedsięwzięciami nie będzie powodowała oddziaływań, które mogłyby wywołać efekt skumulowany.

Z analizy informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że projektowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenia stanu środowiska naturalnego i zdrowia ludzi pod warunkiem realizacji i eksploatacji obiektu zgodnie z zaleceniami rozwiązań technicznych i organizacyjnych zawartymi w niniejszej decyzji, Karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz zgodnie z przepisami prawa obowiązującymi dla tego rodzaju przedsięwzięć.

Analiza szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. dot. ww. przedsięwzięcia pozwala na stwierdzenie, że oddziaływania związane z fazą realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będą miały charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny. Planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne spowodują, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodowało przekroczeń standardów jakości powietrza, nie będzie źródłem o istotnym oddziaływaniu na klimat akustyczny i środowisko gruntowo – wodne, nie przewiduje się też znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów.

Biorąc powyższe pod uwagę stwierdzono, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływania na środowisko w stopniu wymagającym sporządzenia szczegółowej oceny.

Niniejsza decyzja nie zwalnia Inwestora/Wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

Przed wydaniem niniejszej decyzji zawiadomiono strony postępowania o jego zakończeniu i o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym w tej sprawie materiałem dowodowym oraz możliwością wypowiedzenia się w przedmiotowej sprawie (obwieszczenie podane się do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta Międzyrzec Podlaski przy ul. Pocztovej 8 oraz poprzez umieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Międzyrzec Podlaski). W wyznaczonym terminie strony nie wniosły uwag ani wniosków.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak wyżej.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białej Podlaskiej za moim pośrednictwem w terminie 14 dni, licząc od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127 a ww. ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest brak możliwości zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Załącznik Nr 1: Charakterystyka przedsięwzięcia

Zwolniono z obowiązku zapłaty opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r., poz. 2111).

Otrzymują:

1. Powiat Bielski – Zarząd Dróg Powiatowych
w Białej Podlaskiej, ul. Sidorska 90A
reprezentowany przez Pełnomocnika:
Pana Marcina Kępę
2. Inne strony postępowania poprzez obwieszczenie
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie
Wydział Spraw Terenowych I
w Białej Podlaskiej, ul. Warszawska 14
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
w Białej Podlaskiej
ul. Warszawska 18, 21-500 Biała Podlaska
5. Państwowe Gospodarstwo Wodne
Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej
ul. Sitnicka 71, 21-500 Biała Podlaska
6. Aa.

Z up. Burmistrza Miasta

Paweł Łyś
Z-ca Burmistrza Miasta

Charakterystyka przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa drogi powiatowej nr 1126L Międzyrzec Podlaski (ul. Berezowska) – Szóstka”

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie lubelskim, pow. bialski, na terenie miasta Międzyrzec Podlaski. Polega przebudowie istniejącej drogi powiatowej nr 1126L na terenie Miasta Międzyrzec Podlaski (ul. Berezowska) na odcinku od ul. Kolejowej (tj. od działki ewid. nr 38 w obrębie 4 Miasta Międzyrzec Podlaski) do granicy Miasta Międzyrzec Podlaski i Gminy Międzyrzec Podlaski. Przedmiotowa droga zlokalizowana jest na działce o nr ewid. 37 w obrębie 4 Miasta Międzyrzec Podlaski Pracami objęty będzie odcinek drogi o długości ok. 1,5 km o nawierzchni twardej, bitumicznej.

W chwili obecnej stan przedmiotowej drogi jest niedostateczny lub zły. Droga na odcinku objętym inwestycją posiadają na większości odcinka zniszczoną nawierzchnię bitumiczną, w której ubytki uzupełniane były wielokrotnie. Nawierzchnia wykazuje liczne uszkodzenia w postaci ubytków, spękań liniowych i siatkowych (przebieżeniowych), koleinowanie, a pobocza są zawyżone co uniemożliwia sprawne odprowadzanie wód opadowych z powierzchni jezdni drogowej i przyczynia się do zwiększenia niebezpieczeństwa użytkowników drogi. Istniejąca jezdnia drogowa posiada zniszczoną jezdnię drogową o szerokości od 5,5 m do 6,0 m z częściowo zamulonymi rowami drogowymi i mało skutecznym odwodnieniem, zjazdami i skrzyżowaniami drogowymi. Na części odcinka wzdłuż drogi występuje jednostronny chodnik dla pieszych zlokalizowany za poboczem gruntowym. Szerokość chodnika wynosi ok. 1,5 m. Stan techniczny chodnika jest niedostateczny. Występują deformacje i ubytki nawierzchni.

Parametry techniczne drogi przed przebudową:

- klasa techniczna drogi: „Z” (zbiorcza)
- kategoria ruchu: KR-2
- szerokości jezdni: średnio ok. 5,6 - 6,0 m (dwa pasy ruchu o szerokościach ok. 2,8-3,0 m),
- szerokość poboczy: od 0,75 do 1,5 m
- rowy przydrożne, trawiaste, w większości częściowo zamulone
- zjazdy indywidualne o zróżnicowanej nawierzchni (w większości gruntowa)
- przepusty na zjazdach w ciągu rowów o zróżnicowanej konstrukcji i długości
- skrzyżowania zwykłe z drogami publicznymi
- odwodnienie powierzchniowe.

Planowane przedsięwzięcie ma głównie na celu wykonanie nowej nawierzchni jezdni drogowej poprzez wzmocnienie konstrukcji jezdni wraz z wykonaniem lokalnego poszerzenia drogi do wymaganej szerokości, celem dostosowania jej na całej długości do obowiązujących przepisów technicznych oraz budowę chodników na całej długości przebudowywanego odcinka.

Wraz z wykonaniem wzmocnienia jezdni drogowej przewiduje się wykonanie prac polegających na wykonaniu odwodnienia drogi poprzez nadanie właściwych spadków poprzecznych jezdni i poboczy, budowie kanalizacji deszczowej, oczyszczeniu, regulacji i udrożnieniu rowów przydrożnych, wymianie przepustów na zjazdach i elementów przepustów pod korpusem drogi powiatowej, jak również wykonaniu innych elementów które będą konieczne celem zapewnienia właściwego i skutecznego odwodnienia drogi powiatowej.

Wstępnie założono następujące wytyczne dla rozwiązań projektowych:

- wykonanie jezdni drogowej o szerokości 6,0 m poprzez wzmocnienie istniejącej konstrukcji i lokalnym jej poszerzeniem do wymaganej szerokości,
- zapewnienie ciągów dla pieszych (chodników) wzdłuż całego odcinka drogi,
- przebudowę skrzyżowań z drogami publicznymi,
- przebudowę lub budowę elementów odwodnienia drogi,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę zjazdów wraz z wymianą przepustów pod zjazdem w ciągu rowów,
- wykonanie peronów autobusowych i zatok autobusowych,
- likwidacja kolizji z infrastrukturą techniczną nie związaną z drogą,
- budowa kanału technologicznego.

Parametry techniczne drogi po przebudowie:

- klasa drogi: „Z”
- kategoria ruchu: KR-3
- prędkość projektowana: 40 km/h
- liczba jezdni: 1
- liczba pasów ruchu: 2
- szerokość jezdni: 6,0 m
- szerokość pasa ruchu: 3,0 m
- szerokość chodników: 2,0 m lub 1,5 m
- szerokość poboczy: 1,0.

Wraz z przebudową drogi powiatowej nastąpi poprawa parametrów geometrycznych i technicznych drogi, minimalizacja oddziaływania na środowisko, zmniejszenie zapylenia generowanego przez pojazdy poruszające się drogą, wzrost bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i poruszających się pojazdów samochodowych dzięki wyeliminowaniu zagrożenia w postaci kolein i ubytków nawierzchni, a tym samym zmniejszenie ryzyka powstawania wypadków i kolizji, które mogą mieć negatywne skutki dla środowiska. Ponadto realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy komfortu jazdy i jednocześnie zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz pieszego, a więc wpłynie pozytywnie na zdrowie i życie użytkowników drogi oraz środowiska.

Wraz z wyżej wymienionymi celami głównymi przebudowa drogi umożliwi zmniejszenie emisji hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza.

Z up. Burmistrza Miasta


Paweł Janczuk
Z-ca Burmistrza Miasta