

Niniejsza decyzja  
Wójta Gminy Nowy Dwór  
uprawomocniła się  
w dniu 18.08.2012  
podpis *[signature]*

WÓJT GMINY NOWY DWÓR  
16-205 Nowy Dwór  
ul. Plac Rynkowy 21

PZDW Białystok  
23 -08- 2012  
L.dz. 8098

OŚ.6220.2.2012

pu  
Czyż 15  
27.08.12  
Du  
23.08.2012

DL  
mBis  
23.08.2012  
Nowy Dwór 20.08.2012  
NBI  
23.08.2012  
1

## DECYZJA

### o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), a także §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 kwalifikacją przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 ) oraz art. 104 kpa, po rozpatrzeniu wniosku Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „**przebudowie i rozbudowie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 670 z drogami powiatowymi nr 1240B i 1251 B wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gminy Nowy Dwór, pow. sokólski, woj. podlaskie**” i po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce

Stwierdzam

**brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**

Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji

## UZASADNIENIE

W dniu 25 czerwca 2012r. na wniosek Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „**przebudowie i rozbudowie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 670 z drogami powiatowymi nr 1240B i 1251 B wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gminy Nowy Dwór, pow. sokólski, woj. podlaskie.**”

W oparciu o art. 64 ust. 1 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 organ prowadzący postępowanie wystąpił o wydanie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem znak: WOOŚ.II.4240.282.2012.MR z dnia 24.07.2012r. uznał za uzasadnione odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w inwestycji.



Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sokółce pismem znak: NZ.900/27/12 z dnia 18.07.2012r także nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia.

Po przeanalizowaniu zgromadzonego materiału dowodowego i szczegółowej analizie uwarunkowań zawartych w art. 63 ust. 1w/w ustawy, w oparciu o uzyskane stanowiska w/w organów opiniujących, Wójt Gminy Nowy Dwór wydał postanowienie znak: OŚ.6220.2.2012 z dnia 01.08.2012r. o odstąpieniu od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji.

Przy klasyfikacji przedsięwzięcia uwzględniono szczegółowe uwarunkowania znajdujące się w art. 63 ust.1 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

W przeprowadzonym postępowaniu, wszczętym wymienionym w osnowie wnioskiem, dążono do ustalenia potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, które przedstawia się następująco:

Planowane przedsięwzięcie z zakresu budownictwa komunikacyjnego polegającego na przebudowie ciągu komunikacyjnego w zakres którego wchodzi:

- przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 670 na odcinku długości ok. 850m,
- przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1240B na odcinku długości ok. 850m,
- przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1251B na odcinku długości ok. 280m,
- rozbudowa skrzyżowania dróg powiatowych 1240B i 1251B z drogą wojewódzką nr 670,

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o numerach geodezyjnych:

Obręb 1 - Bieniowce: 889, 795, 794, 818, 793, 792, 791, 819, 924, 789, 790, 788, 925, 926, 759/2, 758, 757, 756, 923, 723, 708, 707, 706, 705/1, 704, 703, 702, 293, 294, 295/1, 295/2, 891, 302, 297/1, 298/1, 299/2, 299/1, 301/1, 892, 305, 306, 893, 307.

Obręb 6 – Dubaśno: 238, 84, 86, 83, 216.

Zakres planowanego przedsięwzięcia przewiduje:

- podniesienie nośności dróg odpowiadające kategorii ruchu KR1-3,
- wykonanie jezdni do szerokości 5,0 – 7,0 m z miejscowymi poszerzeniami na łukach poziomych oraz w rejonie skrzyżowania,
- przebudowa skrzyżowań z drogami bocznymi w istniejących lokalizacjach,
- przebudowa obiektów inżynierskich /przepusty/ w istniejących lokalizacjach,
- przebudowa istniejącego systemu odwodnienia korpusu drogowego przez wykonanie rowów przydrożnych, rowów odprowadzających,
- budowa i przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu samochodowego i pieszego,
- przebudowa i budowa chodników w ciągu drogi w lokalizacji uzgodnionej przez inwestora.

Parametry techniczne:

- Klasa drogi: L – drogi powiatowe; G – droga wojewódzka;
- Kategoria ruchu – KR1-2 – drogi powiatowe;
- Kategoria ruchu – KR 3-4 – droga wojewódzka;
- Szerokość jezdni - 5,0 – 7,0 m z miejscowymi poszerzeniami na łukach poziomych i w rejonie skrzyżowania do 10m,
- Pochylenie skarp -1:1,5, 1:1

W zakresie uzbrojenia terenu: zabezpieczenie, budowa i przebudowa sieci uzbrojenia technicznego kolidującego z projektowanym układem drogowym oraz innymi sieciami.



Jezdnia wykonana będzie w nawierzchni asfaltowej/powierzchniowe utrwalenie, zjazdy z kostki betonowej/nawierzchnia kruszywowa/nawierzchnia bitumiczna. Rozwiązania technologiczne przebudowy będą zaprojektowane w taki sposób, aby spełniały wymagania obowiązujących rozporządzeń i ustaw oraz mieściły się w szerokości pasa drogowego. Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych.

W trakcie prowadzenia robót zostanie zapewnione całkowite bezpieczeństwo pracownikom jak i użytkownikom drogi, która zostanie oznakowana i zabezpieczona i w czasie prac jak też codziennie, na okres od zmierzchu do świtu. Roboty będą wykonywane sprzętem mechanicznym: koparki, spycharki, samochody samowytadowcze, walce drogowe, układarki mas bitumicznych, zagęszczarki, równiarki i dźwigi. Roboty ziemne i nawierzchniowe, wykonywane będą mechanicznie i ręcznie z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa prowadzenia robót. W miejscach kolizji i zbliżenia do istniejącej infrastruktury technicznej prace wykonywane będą pod nadzorem gestorów poszczególnych mediów. Roboty drogowe prowadzone będą pod ruchem czyli przy zajęciu połowy jezdni przy zastosowaniu oznakowania i zabezpieczenia prowadzonych robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy. Realizacja przebudowy planowana jest jako wykonawstwo odcinkowe wynikające z ustalonych działek roboczych. Na tych odcinkach ruch odbywać się będzie wahadłowo i regulowany będzie ustalonymi znakami i sygnałami.

W pasie drogowym poza nawierzchnią jezdni, poboczy i chodników występują murawy trawiaste, oraz zadrzewienia w różnej klasie wiekowej, zbiorowiska zaroślowe, drzewa i krzewy typowe dla tego rejonu kraju. Do wycięcia przewiduje się drzewa i krzewy różnych gatunków, w większości pochodzące z samo wysiewu, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowanym układem drogowym oraz infrastrukturą. Ilość drzew przeznaczonych do wycinki zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Wycinka drzew prowadzona będzie poza okresem lęgowym ptaków tj. od 1 marca do 15 sierpnia, a drzewa nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Planowane przedsięwzięcie będzie jedynym w określonym terminie, dlatego też nie wystąpią powiązania z innymi przedsięwzięciami, a tym samym kumulowanie się oddziaływań na środowisko.

Zasoby środowiskowe, które mogą być wykorzystane podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia to: wody powierzchniowe, gleba oraz surowce naturalne – kruszywa. Podczas prac drogowych i mostowych woda będzie pochodziła ze źródeł nieodnawialnych – wodociąg. Zużycie energii elektrycznej i wody na potrzeby zaplecza budowy będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej. Na etapie budowy przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych niepogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: kruszywa (żwir, piasek), cement, prefabrykaty betonowe, beton asfaltowy, oraz inne niezbędne do wykonania inwestycji. Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją w istotny sposób ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych niekorzystnych warunków, w szczególności w zakresie klimatu akustycznego wokół drogi w odniesieniu do sytuacji obecnej i nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych. Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji inwestycji będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych



do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Nie mniej jednak inwestycja przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji salin oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii.

Ponadto w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady:

- sprzęt powinien poruszać się w obrębie placu budowy,
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone,
- czas budowy należy skrócić do minimum,
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.
- transport materiałów sypkich zabezpieczyć przed ich pyleniem,
- zapewnić właściwą organizację placu budowy z zapleczem socjalnym, tak aby nie doszło do skażeń i zanieczyszczeń w środowisku
- zainstalować na placu budowy przenośne sanitariaty lub szczelne zbiorniki na nieczystości płynne (ścieki bytowe) z przeznaczeniem do wywożenia,
- roboty budowlane wykonywać sprawnym sprzętem i środkami transportu celem zabezpieczenia przed wyciekami substancji ropopochodnych, przy czym ważne jest dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko (sprawne układy wydechowe i elementy amortyzujące drgania),
- prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, darnią oraz wybranym organicznym materiałem glebowym (w tym usuwaną z powierzchni ziemi próchniczną i humus hałdować w celu późniejszego wykorzystania)
- odpady powstające podczas konserwacji i eksploatacji maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych – powinny być gromadzone i przechowywane oddzielnie oraz przetransportowane do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia.
- przewóz materiałów niebezpiecznych powinien odbywać się zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego (Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR).

Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z wszelkimi normami środowiskowymi i bhp.

Uwzględniając charakter inwestycji oraz właściwości stosowanych materiałów i technologii stwierdza się, że zastosowane rozwiązania inwestycyjne nie będą przyczyną poważnej awarii przemysłowej zarówno w fazie realizacji jak i podczas eksploatacji.

Skutki awarii i rozlanie się substancji niebezpiecznych nie spowodują zagrożenia jakości wód gruntowych oraz cieków wodnych, gdyż spływy powstałe z rozlania zostaną zatrzymane jeszcze na powierzchni przez wyspecjalizowane ekipy PSP lub w studzienkach ściekowych.

Realizacja przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska. Nie jest zlokalizowane na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, na obszarach przylegających do jezior i obszarach wybrzeży, na obszarach górskich lub leśnych czy innych obszarach objętych ochroną, w tym w strefie ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, jak również siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000, wyznaczonych w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 151poz. 1220).

Zasięg oddziaływania planowanego przedsięwzięcia będzie lokalny i ograniczony do sąsiedztwa inwestycji. Oddziaływanie będzie głównie w miejscach wykonywania robót i po ich wykonaniu ustąpi.

Analiza zasięgu i rodzaju oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko jak również nie będzie powodować naruszenia standardów emisyjnych w środowisku w związku z czym nie istnieje potrzeba ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania.

Z informacji o planowanym przedsięwzięciu wynika, że przewidywane oddziaływanie nie spowoduje przekroczenia obowiązujących standardów jakości środowiska; będzie to oddziaływanie o ograniczonym zasięgu i nasileniu, krótkotrwałe i odwracalne, związane głównie z okresem budowy.

Zgodnie z art.10 §1 Kpa zapewniono stronom czynny udział w toczącym się postępowaniu.

Na żadnym z etapów nie wniesiono uwag do toczącego się postępowania o wydanie przedmiotowej decyzji.

Biorąc pod uwagę przedstawioną przez inwestora kartę informacyjną przedsięwzięcia, zakładane zagospodarowanie terenu oraz proponowane rozwiązania techniczne, można uznać, że inwestycja nie będzie w sposób istotny wpływać na środowisko oraz powodować konfliktów społecznych. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięcia. Powstałe na etapie realizacji oddziaływania będą krótkotrwałe i odwracalne.

**Po wnikliwej analizie załączonej dokumentacji, biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania stwierdzono jak w sentencji.**

Zgodnie z art. 85 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 (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), informacja o wydaniu tej decyzji zostaje podana do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Nowy Dwór oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Nowy Dwór

#### **POUCZENIE**

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku, za pośrednictwem Wójta Gminy Nowy Dwór w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji stronie.



**Z up. Wójta**  
*Stanisław Hryniewicz*  
**Sekretarz Gminy**

**Otrzymują:**

- 1.Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
- 2.Strony zgodnie z art.49 kpa/obwieszczenie/
3. a/a.

**Do wiadomości:**

- 1.Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku
- 2.Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sokółce



Przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć drogowych potencjalnie znacząco oddziałujących na środowisko - zgodnie z § 3 ust. 1, pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

### **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA :**

**„Przebudowa i rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 670 z drogami powiatowymi nr 1240B i 1251 B wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gminy Nowy Dwór, pow. sokólski, woj. podlaskie.”**

Planowane przedsięwzięcie z zakresu budownictwa komunikacyjnego w zakres którego wchodzi:

- przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 670 na odcinku długości ok. 850m,
- przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1240B na odcinku długości ok. 850m,
- przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1251B na odcinku długości ok. 280m,
- rozbudowa skrzyżowania dróg powiatowych 1240B i 1251B z drogą wojewódzką nr 670,

Przedsięwzięcie ma charakter lokalny. Całkowita powierzchnia terenu objętego inwestycją wynosi około 200 000m<sup>2</sup>. Obecnie nieruchomości zajęte pod inwestycję wykorzystywane są zgodnie ze swoim przeznaczeniem jako trasa komunikacyjna dla ruchu kołowego i pieszego oraz jako grunty rolne. Przebudowa i rozbudowa dróg wraz z obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną prowadzona będzie w obecnych liniach rozgraniczających drogi wojewódzkiej i dróg powiatowych oraz na gruntach pozyskanych przez inwestora lub czasowo zajętych pod planowaną inwestycję

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o numerach geodezyjnych:

Obręb 1 - Bieniowce: 889, 795, 794, 818, 793, 792, 791, 819, 924, 789, 790, 788, 925, 926, 759/2, 758, 757, 756, 923, 723, 708, 707, 706, 705/1, 704, 703, 702, 293, 294, 295/1, 295/2, 891, 302, 297/1, 298/1, 299/2, 299/1, 301/1, 892, 305, 306, 893, 307.

Obręb 6 – Dubaśno: 238, 84, 86, 83, 216.

Zakres planowanego przedsięwzięcia przewiduje:

- podniesienie nośności dróg odpowiadające kategorii ruchu KR1-3,
- wykonanie jezdni do szerokości 5,0 – 7,0 m z miejscowymi poszerzeniami na łukach poziomych oraz w rejonie skrzyżowania,
- przebudowa skrzyżowań z drogami bocznymi w istniejących lokalizacjach,
- przebudowa obiektów inżynierskich /przepusty/ w istniejących lokalizacjach,
- przebudowa istniejącego systemu odwodnienia korpusu drogowego przez wykonanie rowów przydrożnych, rowów odprowadzających,
- budowa i przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu samochodowego i pieszego,
- przebudowa i budowa chodników w ciągu drogi w lokalizacji uzgodnionej przez inwestora.

Parametry techniczne:

- Klasa drogi: L – drogi powiatowe; G – droga wojewódzka;



- Kategoria ruchu – KR1-2 – drogi powiatowe;
- Kategoria ruchu – KR 3-4 – droga wojewódzka;
- Szerokość jezdni - 5,0 – 7,0 m z miejscowymi poszerzeniami na łukach poziomych i w rejonie skrzyżowania do 10m,
- Pochylenie skarp -1:1,5, 1:1

W zakresie uzbrojenia terenu: zabezpieczenie, budowa i przebudowa sieci uzbrojenia technicznego kolidującego z projektowanym układem drogowym oraz innymi sieciami.

W zdecydowanej większości przewiduje się utrzymanie istniejących rzędnych nawierzchni z uwagi na konieczność dostosowania się do wlotów dróg bocznych, zjazdów i ogrodzeń. Przewiduje się także korekty drogi w profilu podłużnym celem zapewnienia normatywnych spadków podłużnych jak również promieni łuków pionowych wypukłych i wklęsłych.

Jezdnia wykonana będzie w nawierzchni asfaltowej/powierzchniowe utrwalenie, zjazdy z kostki betonowej/nawierzchnia kruszywowa/nawierzchnia bitumiczna. Rozwiązania technologiczne przebudowy będą zaprojektowane w taki sposób, aby spełniały wymagania obowiązujących rozporządzeń i ustaw oraz mieściły się w szerokości pasa drogowego (istniejącego i projektowanego) Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych. W trakcie prowadzenia robót zostanie zapewnione całkowite bezpieczeństwo pracownikom jak i użytkownikom drogi, która zostanie oznakowana i zabezpieczona i w czasie prac jak też codziennie, na okres od zmierzchu do świtu. Roboty będą wykonywane sprzętem mechanicznym: koparki, spycharki, samochody samowyładowcze, walce drogowe, układarki mas bitumicznych, zagęszczarki, równiarki i dźwigi. Roboty ziemne i nawierzchniowe, wykonywane będą mechanicznie i ręcznie z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa prowadzenia robót.

W miejscach kolizji i zbliżenia do istniejącej infrastruktury technicznej prace wykonywane będą pod nadzorem gestorów poszczególnych mediów. Roboty drogowe prowadzone będą pod ruchem czyli przy zajęciu połowy jezdni przy zastosowaniu oznakowania i zabezpieczenia prowadzonych robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy. Realizacja przebudowy planowana jest jako wykonawstwo odcinkowe wynikające z ustalonych działek roboczych. Na tych odcinkach ruch odbywać się będzie wahadłowo i regulowany będzie ustalonymi znakami i sygnałami.

Do wycięcia przewiduje się drzewa i krzewy różnych gatunków, w większości pochodzące z samo wysiewu, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowanym układem drogowym oraz infrastrukturą. Ilość drzew przeznaczonych do wycinki zostanie ograniczona do niezbędnego minimum.

Realizacja inwestycji przyczyni się do:

- poprawy powiązań komunikacyjnych,
- poprawy warunków życia mieszkańców miejscowości,
- zwiększenia komfortu jazdy dla uczestników ruchu,
- zwiększenia bezpieczeństwa ruchu,
- poprawy standardów środowiska poprzez polepszenie warunków jak i płynności ruchu pojazdów, a niniejszym ograniczy wydzielanie spalin do atmosfery, oraz pośrednio zmniejszy emisję hałasu do otoczenia.

Zasoby środowiskowe, które mogą być wykorzystane podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia to: wody powierzchniowe, gleba oraz surowce naturalne – kruszywa. Podczas prac drogowych i mostowych woda będzie pochodziła ze źródeł nieodnawialnych – wodociąg.

Zużycie energii elektrycznej i wody na potrzeby zaplecza budowy będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej.

Z up. Wójta  
*Stanisław Hryniewicz*  
 Sekretarz Gminy