

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 4, art. 84 ust. 1 i 2, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz oceny oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt 54 lit. a Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 14.03.2023 r. (wpływ do Urzędu 16.03.2023 r.) Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie i rozbudowie drogi wraz z budową ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 662 na odcinku Augustów – Suwałki.

orzekam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie i rozbudowie drogi wraz z budową ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 662 na odcinku Augustów – Suwałki.

Uzasadnienie

W dniu 16.03.2023 r. do tut. Organu wpłynął wniosek Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie i rozbudowie drogi wraz z budową ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 662 na odcinku Augustów - Suwałki.

Do wniosku o wydanie decyzji dołączono kartę informacyjną planowanego przedsięwzięcia wraz z innymi wymaganymi załącznikami.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 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.) zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko:

„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Wobec powyższego, zgodnie z art. 71 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), dla

przedmiotowego przedsięwzięcia wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz oceny oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Wójt Gminy Nowinka w porozumieniu z Burmistrzem Miasta Augustowa i Wójtem Gminy Suwałki.

W niniejszym postępowaniu ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 10, stąd zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, zgodnie z którym zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub poprzez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej.

Obwieszczeniem z dnia 11.04.2023 r. Wójt Gminy Nowinka zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

Wypełniając dyspozycję art. 64 ust. 1 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tut. Organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku Wydział Spraw Terenowych I w Suwałkach, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Augustowie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wyrażenie opinii, co do obowiązku lub jego braku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, postanowieniem znak: WSTI.4220.44.2023.JW z dnia 05.09.2023 r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Augustowie wyraził opinię Nr 23/O/NZ/2023 z dnia 27.04.2023 r., że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Augustowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wyraził opinię znak BI.ZZŚ.1.4901.111.2023.AN z dnia 30.08.2023 r., że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wójt Gminy Nowinka obwieszczeniem z 12.09.2023 r. poinformował strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego i możliwości składania uwag i wniosków w określonym terminie przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na żadnym z etapów prowadzonego postępowania do tut. organu nie zgłoszono jakichkolwiek żądań, uwag i wniosków.

Po przeanalizowaniu całokształtu materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, uwzględniając dokumentację przedłożoną przez Inwestora, w tym informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, opinię Regionalnego Dyrektora

Ochrony Środowiska w Białymstoku, opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Augustowie i opinię Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, uznano, że odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest uzasadnione.

Zgodnie z art. 84 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), w związku z tym, że nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w przedmiotowej decyzji organ stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a charakterystyka przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy, stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Niniejsza Decyzja nie zwalnia od konieczności uzyskania odrębnego zezwolenia na odstępstwa od zakazów wymienionych w art. 51 i 52 ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zmianami), wydawanego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku bądź Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w przypadku, gdy realizacja prac wiąże się z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin i zwierząt podlegających ochronie gatunkowej.

W decyzji wzięto pod uwagę uwarunkowania wymienione 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. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) i przeanalizowano rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania.

Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie województwa podlaskiego, w powiecie augustowskim w gminach m. Augustów i Nowinka oraz w powiecie suwalskim w gminie Suwałki. Polegać będzie na budowie i rozbudowie drogi wraz z budową ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 662 na odcinku Augustów-Suwałki o długości około 22 km (od km ok. 2+000 do km ok. 23+750).

Przedsięwzięcie zakłada m.in.:

- budowę, rozbudowę i przebudowę: drogi wojewódzkiej nr 662, skrzyżowań z drogami niższych klas technicznych, istniejących chodników, zjazdów publicznych i indywidualnych, ścieżki rowerowej, rowów drogowych, przepustów,
- budowę, rozbudowę i przebudowę odwodnienia,
- rozbiórkę istniejących obiektów inżynierskich,
- budowę, przebudowę obiektów inżynierskich w km: ok. 2+511 (rz. Klonownica), ok. 7+272 (rz. Szczeberka i Blizna), ok. 8+814 (rz. Szczeberka),
- budowę i przebudowę infrastruktury elektroenergetycznej kolidującej z przedsięwzięciem wraz z budową oświetlenia,
- przebudowę infrastruktury teletechnicznej kolidującej z przedsięwzięciem,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę infrastruktury wodociągowej kolidującej z przedsięwzięciem,
- przebudowę infrastruktury kanalizacji sanitarnej kolidującej z przedsięwzięciem,

- przebudowę i budowę kanalizacji deszczowej,
- wycinkę kolidujących drzew i krzewów, gospodarkę istniejącą zielenią,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Istniejąca droga wojewódzka, na przeważającej długości analizowanego odcinka przebiega przez kilka miejscowości oraz tereny rolne i kompleksy leśne. Odcinek drogi wojewódzkiej w znacznym zakresie jest prostym odcinkiem w planie, natomiast w profilu podłużnym posiada liczne łuki pionowe. W istniejącym pasie drogowym jedynie w m. Nowinka występują chodniki oraz ścieżka rowerowa.

W pozostałych miejscach istniejące chodniki występują wyłącznie lokalnie, głównie przy samych istniejących zatokach autobusowych.

Inwestycja obejmuje obszar, na którym występuje droga wojewódzka, droga krajowa i drogi powiatowe. Ponadto występują również drogi gminne stanowiące dojazd do okolicznych miejscowości oraz pól uprawnych i zabudowy zagrodowej.

Istniejące parametry techniczne drogi wojewódzkiej:

- istniejąca droga wojewódzka klasy GP, istniejąca kategoria ruchu KR 4;
- istniejąca nośność nawierzchni: 100 kN i poniżej (dane orientacyjne);
- istniejąca szerokość nawierzchni: zmienna od 10,50 m do 11,0 m, w tym obustronne asfaltowe pobocza o szerokości około 2,0 m
- skrzyżowania z drogami około km:
 - 7+280 powiatowa DP 1186B,
 - 10+550 powiatowa DP 1199B,
 - 10+600 powiatowa DG 102635B,
 - 22+630 powiatowa 1148B,
 - 22+630 krajowa Nr 8.

Odwodnienie istniejącej drogi wojewódzkiej oraz pasa drogowego oparte jest na rowach otwartych lub wpustach ulicznych z przykanalikami do rowów w miejscu występowania chodników. Następnie istniejące rowy odprowadzają wody opadowe do istniejących rzek i cieków, które zlokalizowane są w relacji wschód – zachód i przeprowadzane pod istniejącą drogą wojewódzką istniejącymi przepustami lub obiektami inżynierskimi.

Parametry techniczne istniejących obiektów inżynierskich:

- Mosty:
 - w km 2+510 most na rz. Klonowica długości 22,30 m, szerokość 11,65, w tym szerokość jezdni 7,35 m, obiekt jednoprzęsłowy,
 - w km 7+150 most na rz. Blizna długości 31,70 m, szerokość 11,20, w tym szerokość jezdni 7,20 m, obiekt jednoprzęsłowy,
 - w km 7+540 most na rz. Blizna długości 10,70 m, szerokość 11,30, w tym szerokość jezdni 7,35 m, obiekt jednoprzęsłowy,
 - w km 8+920 most na rz. Szczeberka długości 17,15 m, szerokość 10,80, w tym szerokość jezdni 7,30 m, obiekt jednoprzęsłowy.
- Przepusty: ok. km 2+745, ok. km 3+336, ok. km 3+888, ok. km 5+000, ok. km 5+753, ok. km 8+544, ok. km 10+745, ok. km 10+898, ok. km 11+190, ok. km 11+530, ok. km 12+219, ok. km 12+676, ok. km 13+042, ok. km 13+204, ok. km 13+550, ok. km 14+417, ok. km

14+563, ok. km 14+883, ok. km 15+135, ok. km 15+566, ok. km 16+600, ok. km 18+693, ok. km 19+759, ok. km 21+145.

Ponadto w istniejącym pasie drogowym drogi wojewódzkiej Nr 662 występują:

- słupy oświetleniowe,
- napowietrzna i podziemna linia elektroenergetyczna,
- napowietrzna i podziemna linia telekomunikacyjna,
- kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, wodociąg.

Powyższe elementy kolidują punktowo z projektowanymi elementami, głównie z projektowaną ścieżką rowerową.

Projektowane parametry techniczne drogi wojewódzkiej nr 662:

- Klasa drogi: G,
- Grupa nośności podłoża: G1-G4,
- Obciążenie (nośność nawierzchni): 115 kN/oś,
- Prędkość projektowa: $V_p=60\text{km/h}$,
- Kategoria ruchu: KR5,
- Przekrój drogi: szlakowy: jednojezdniowy z poboczami z kruszywa, uliczny z jednostronnym i/lub dwustronnymi chodnikami / ścieżkami rowerowymi w rejonie skrzyżowań,
- Jezdnia: szerokości 7,0 m (2x3,5 m) + 2x1,25 m pobocza; spadki poprzeczne jezdni: daszkowy 2% na prostych i łukach, jednostronny na łukach,
- Skarpy: o spadku 1:1,5, 1:2 – 1:3,
- Ekran akustyczny w celu ochrony terenów uzdrowiskowych: o wysokości 3 m: km ok. 2+008 - 2+310 (długość ok. 302 m) oraz km ok. 2+440 - 2+498 (długość ok. 58 m) oraz o wysokości 4 m: km ok. 2+310 - 2+440 (długość ok. 130 m)
- Nawierzchnia o obniżonej hałaśliwości: w km ok. 2+000 - 2+640, km ok. 6+475 - 15+258 oraz km ok. 15+370.

Inwestycję rozpatrywano w trzech wariantach: WI, WII, WIII.

Kluczowym elementem różnicującym warianty jest fragment drogi w nowym śladzie. W wariantach WII oraz WIII na odcinku od km ok. 6+850 do km ok. 7+700 zaprojektowano drogę wojewódzką po nowym przebiegu, co umożliwiło rezygnację z dwóch istniejących łuków poziomych w km 7+001 o promieniu 325 m i w km 7+209 o promieniu 215 m.

Ponadto, w km 8+810 występuje obiekt mostowy na rzece Szczeberka, który z uwagi na swoją lokalizację, na łuku poziomym oraz obecny stan techniczny, zostanie dostosowany do obowiązujących przepisów. Prace w tym rejonie obejmować będą zmianę promienia łuku poziomego oraz budowę nowego obiektu inżynierskiego dla drogi oraz przebudowę istniejącego obiektu inżynierskiego, na potrzeby projektowanej ścieżki rowerowej.

Pozostałe różnice dotyczą przede wszystkim lokalizacji chodników oraz ścieżek rowerowych. Założono trzy warianty ścieżki rowerowej.

Wariant WI (ścieżka rowerowa przebiega wzdłuż obecnego przebiegu drogi wojewódzkiej)

Gmina m. Augustów

- kontynuowanie istniejącej ścieżki, od km 2+000 do km 2+520 po stronie lewej, za projektowanym rowem.

W rejonie projektowanych obiektów inżynierskich, ścieżka rowerowa zaprojektowana jest za projektowanym rowem drogowym drogi wojewódzkiej Nr 662.

Gmina Nowinka (od km 2+520 do km 19+323)

- zaprojektowana została ścieżka rowerowa po stronie lewej do km 9+460 (m. Nowinka),
- w miejscowości Nowinka zaprojektowano przejazd zintegrowany wraz z przejściem dla pieszych ze strony lewej na stronę prawą,

- w miejscowości Nowinka, od km 9+460 do km 10+620, ścieżka została zaprojektowana po stronie prawej – jej przebieg będzie zgodny ze stanem istniejącym, lecz zostanie poszerzona do 3,0 m. Poszerzenie ścieżki wymagać będzie przebudowy istniejącego chodnika po stronie prawej, który również zostanie poszerzony do 2,0 m.

Istniejący chodnik po stronie lewej w zakresie swojego przebiegu pozostaje bez zmian.

- od km 10+620 do km 19+320 ścieżka rowerowa została zaprojektowana po lewej stronie za projektowanym rowem.

Gmina Suwałki (od km 19+320 do km 23+868)

- od km 19+320 do końca opracowania została zaprojektowana po lewej stronie za projektowanym rowem,

- w rejonie istniejącego ronda (na skrzyżowaniu z drogą krajową Nr 8 i drogą gminną) zaprojektowano przejazdy rowerowe, które umożliwią wjazd i wyjazd z projektowanej ścieżki we wszystkich relacjach.

Wariant WII

Gmina m. Augustów

- kontynuowanie istniejącej ścieżki, od km ok. 2+000 do ok. km 2+520 po stronie lewej, bezpośrednio przy jezdni.

Gmina Nowinka (od km ok. 2+520 do km ok. 19+206)

- kontynuowanie ścieżki, od km ok. 2+520 do km ok. 2+660 po stronie lewej, bezpośrednio przy jezdni,

- od km ok. 2+660 do km ok. 6+900 ścieżkę rowerową zaprojektowano po stronie lewej za rowem odwadniającym drogę wojewódzką,

- na wniosek mieszkańców na odcinku od km ok. 7+760 do km ok. 8+110 po stronie lewej zaprojektowano chodnik,

- w miejscowości Nowinka, od km ok. 9+350 do km ok. 10+435, ścieżka rowerowa została zaprojektowana po stronie prawej – jej przebieg będzie zgodny ze stanem istniejącym, lecz zostanie poszerzona do 3,0 m. Poszerzenie ścieżki wymagać będzie przebudowy istniejącego chodnika po stronie prawej.

Istniejący chodnik po stronie lewej, na terenie miejscowości Nowinka, zostanie przebudowany i dostosowany do projektowanych rozwiązań.

- od km ok. 10+435 do km ok. 19+206 ścieżka rowerowa została zaprojektowana po prawej stronie.

Gmina Suwałki (od km ok. 19+206 do ok. km ok. 23+749)

- od km ok. 19+206 do km ok. 22+566 ścieżka rowerowa została zaprojektowana po prawej stronie.

- w rejonie istniejącego ronda (na skrzyżowaniu z drogą krajową Nr 8 i drogą gminną) zaprojektowano przejazdy rowerowe, które umożliwią wjazd i wyjazd z projektowanej ścieżki we wszystkich relacjach;
- od km ok. 22+566 do końca opracowania ścieżka rowerowa została zaprojektowana po stronie lewej za projektowanym rowem.

Wariant VIII

Gmina m. Augustów

- kontynuowanie istniejącej ścieżki, od km 2+000 do km 2+520 ścieżka została zaprojektowana po stronie lewej, bezpośrednio przy jezdni.

W rejonie projektowanych obiektów inżynierskich, ścieżka rowerowa zaprojektowana jest bezpośrednio przy drodze.

Gmina Nowinka (od km 2+520 do km 19+206)

- kontynuowanie ścieżki, od km 2+520 do km 2+660 po stronie lewej, bezpośrednio przy jezdni;
- od km 2+660 do km 9+350 ścieżkę zaprojektowano po stronie lewej za rowem odwadniającym drogę wojewódzką;
- w miejscowości Nowinka, od km 9+350 do km 10+435, ścieżka została zaprojektowana po stronie prawej – jej przebieg będzie zgodny ze stanem istniejącym, lecz zostanie poszerzona do 3,0 m. Poszerzenie ścieżki wymagać będzie przebudowy istniejącego chodnika po stronie prawej, który również zostanie poszerzony do 2,0 m.

Istniejący chodnik po stronie lewej w zakresie swojego przebiegu pozostaje bez zmian.

- od km 10+435 do km 19+206 została zaprojektowana po lewej stronie za projektowanym rowem.

Gmina Suwałki (od km 19+206 do ok. km 23+749)

- od km 19+206 do km 22+566 ścieżka rowerowa została zaprojektowana po lewej stronie za projektowanym rowem;
- w rejonie istniejącego ronda (na skrzyżowaniu z drogą krajową Nr 8 i drogą gminną) zaprojektowano przejazdy rowerowe, które umożliwią wjazd i wyjazd z projektowanej ścieżki we wszystkich relacjach;
- od km 22+566 do końca opracowania ścieżka została zaprojektowana po stronie lewej za projektowanym rowem.

Wyboru wariantu dokonano kierując się kryteriami: bezpieczeństwa, funkcjonalności, preferencjami mieszkańców i władz samorządowych oraz wpływem na środowisko naturalne.

W ramach kryteriów bezpieczeństwa oraz funkcjonalności rozpatrywano odmienną lokalizację fragmentu drogi przyjętą w wariantach VII i VIII. Odcinkowe wyprostowanie drogi wojewódzkiej znacznie poprawi bezpieczeństwo użytkowników oraz funkcjonalność trasy.

Mając na względzie kryterium preferencji mieszkańców i władz samorządowych, najbardziej optymalnym rozwiązaniem jest realizacja wariantu VII. Niniejsze rozwiązania nie wymaga zajęcia terenów (poza odcinkiem drogi projektowanym w nowym śladzie), w których wcześniej nie funkcjonowała droga. Całość robót będzie skupiona wzdłuż istniejącej drogi DW662.

W zakresie wpływu poszczególnych wariantów na środowisko naturalne nie przewiduje się istotnych presji ze względu na wykorzystanie w dominującym zakresie istniejącego szlaku

komunikacyjnego, a co z tym związane również znikomą ingerencją w biotopy mogące być siedliskiem chronionych roślin i zwierząt lub siedliska Natura 2000. Pod względem emisji substancji do powietrza nieznacznie korzystniej wypadają warianty WII oraz WIII, niż wariant WI. Z perspektywy oddziaływania na krajobraz większym oddziaływaniem mogą się charakteryzować warianty WII oraz WIII, niż wariant WI, ze względu na lokalizację blisko 1 km fragmentu drogi po nowym śladzie. Natomiast ze względu na bliskie sąsiedztwo zabudowy miejscowości Szczebra nowy przebieg drogi nie prowadzi znaczącej dysharmonii w krajobrazie. Ocena wariantów w ramach kryterium oddziaływania na środowiska nie daje jednoznacznego wyniku, natomiast kierując się kryterium emisji substancji do powietrza najkorzystniejszym środowiskowo rozwiązaniem są warianty WII oraz WIII.

Na podstawie przeprowadzonych analiz, wariantami najkorzystniejszymi dla środowiska są warianty WII oraz WIII. Za wyborem przemawiają potencjalnie najmniejsze oddziaływanie w kryterium środowiska oraz kryteria bezpieczeństwa i funkcjonalności. Jako wariant realizacyjny przyjęto rozwiązania opisane jako WII. Wariant WIII jest równoważny pod względem przeprowadzonej oceny jednak jest mniej korzystny pod względem ekonomii realizacji.

Inwestycja będzie realizowana zgodnie z Wariantem WII.

Inwestycja przewiduje wykonanie przystanków autobusowych, zatok autobusowych, miejsc zatrzymania dla autobusów wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

W związku z przebudową istniejących i budową nowych chodników oraz ścieżki rowerowej zaprojektowano także budowę i przebudowę zjazdów do posesji zlokalizowanych przy drodze wojewódzkiej. Szerokość zjazdów dostosowano do szerokości istniejących bram z zachowaniem minimalnej szerokości 4,5 m.

Wzdłuż drogi wojewódzkiej zapewniono również dojazdy do pól oraz lasów sąsiadujących z drogą wojewódzką. Zapewniono dojazd do działek sąsiadujących z pasem drogowym drogi wojewódzkiej. Zjazdy do działek, na których zlokalizowane są obiekty użyteczności publicznej lub nieruchomości, na których prowadzone są działalności gospodarcze, zaprojektowano o szerokości jezdni 5 m lub 6 m.

Inwestycja obejmuje budowę i przebudowę istniejącego systemu odwodnienia, w tym przepustów (m.in. w ciągu rowów drogowych, pod drogami, w ciągu cieków), rowów otwartych w miejscach, gdzie do tej pory woda opadowa i roztopowa odprowadzana była w ten sposób, oczyszczenie, odmulenie i pogłębienie istniejących rowów otwartych, zastosowanie kanalizacji deszczowej.

Budowa i przebudowa rowów drogowych polegać będzie m.in. na dostosowaniu spadków dna rowów do obowiązujących przepisów oraz rzędnych istniejących odbiorników. W przypadku braku możliwości uzyskania rzędnych dna rowów drogowych, które umożliwią odprowadzenie wody do cieków, zaprojektowane zostaną np. pompownie wraz z niezbędnymi urządzeniami uzupełniającymi.

W celu sprawnego odprowadzenia wody z nawierzchni zastosowano odpowiednie pochylenia poprzeczne – przekrój daszkowy 2.0% oraz nadano jezdni właściwe spadki podłużne. Zaprojektowano rowy trapezowe o nachyleniu skarp na przeważającej długości 1:1.5. Skarpy i dna rowów o spadku podłużnym większym niż 3% zostaną umocnione. Na analizowanym odcinku zaprojektowano także ścieki zlokalizowane w zależności od potrzeb w przekroju

poprzecznym drogi. Na całej długości projektowanej drogi wojewódzkiej pod zjazdami, skrzyżowaniami oraz w innych miejscach, w których było to konieczne zaprojektowano rowy kryte.

Realizacja inwestycji zwiększy dostępność dla transportu poprzez podniesienie nośności drogi. Poprawie ulegnie bezpieczeństwo szlaku, dzięki zmianie promieni łuków poziomych i pionowych, budowie i przebudowie chodników, miejsc zatrzymania dla autobusów, zatok autobusowych oraz ścieżki rowerowej. Poprawi się komfort życia mieszkańców, zmniejszy się emisja spalin oraz hałas. Pojawią się szanse rozwojowe związane z turystyką i rekreacją.

Na etapie opracowania KIP nie były przygotowywane ani realizowane żadne przedsięwzięcia, których oddziaływania mogłyby się kumulować z oddziaływaniem analizowanego przedsięwzięcia.

Dla ograniczenia ilości zdarzeń o charakterze poważnych awarii niezwykle istotne jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyczyniająca się do redukcji ilości wypadków. Planowane przedsięwzięcie wpisuje się w to zadanie – poprawiając warunki ruchu, a co za tym idzie – jego bezpieczeństwo.

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.

Analizowana inwestycja nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą na etapie budowy, jak i eksploatacji. Niewielka skala przedsięwzięcia, 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.

Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska oraz możliwe oddziaływanie przedsięwzięcia

Analizowana inwestycja położona jest poza obszarami wybrzeży oraz obszarami górskimi. Na przeważającej długości odcinka analizowana droga przebiega przez kilka miejscowości oraz tereny rolne i kompleksy leśne.

Na podstawie raportu Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Białymstoku należy stwierdzić, że analizowana inwestycja nie jest położona w obrębie terenów, na których standardy jakości zostały przekroczone.

Analizowana droga dwukrotnie przecina obszary Natura 2000 Ostoja Augustowska PLH200005 i Puszcza Augustowska PLB200002 oraz Obszar Chronionego Krajobrazu Puszcza i Jeziora Augustowskie jak również Obszar Chronionego Krajobrazu – Dolina Rospudy.

Przedsięwzięcie wpisuje się w ogólne kierunki rozwoju określone w Obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego uchwalonego Uchwałą nr XXVI/330/17 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 22 maja 2017 r., tj. zwiększenie

wewnętrznej integracji i dostępności transportowej województwa, poprawa dostępności terytorialnej zewnętrznej i wewnętrznej województwa podlaskiego poprzez rozwój infrastruktury transportowej, ze zmniejszeniem kosztów środowiskowych, oraz telekomunikacyjnej i teleinformatycznej.

Przedsięwzięcie znajduje się w obrębie planów zagospodarowania przestrzennego:

- Gmina Augustów, całe przedsięwzięcie objęte planem zagospodarowania przestrzennego: uchwała nr XXIII/136/08 Rady Miejskiej W Augustowie z dnia 29 maja 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Augustów terenów obejmujących część Dzielnicy Lipowiec i Osiedle Bema.
- Gmina Nowinka, ustaleniami MPZP objęty jest łącznie jedynie odcinek drogi wojewódzkiej nr 662 o długości około 2 km: uchwała nr IX/62/99 Rady Gminy w Nowince z dnia 29 czerwca 1999 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części terenów gminy Nowinka, położonych w ciągu projektowanej drogi Nr S19.

Na terenie gminy Suwałki (gm. wiejska) przedsięwzięcie nie jest objęte planami miejscowymi.

Na analizowanym terenie dominują utwory łatwo przepuszczalne piaski i żwiry sandru. W dolinkach rzek Blizny oraz jej dopływu - Szczeberki, powstały niewielkie zatorfienia.

Zgodnie z danymi zawartymi w Centralnej Bazie Danych Geologicznych prowadzonej przez PIG-PIB w rejonie inwestycji zlokalizowane są dwa złoża surowców naturalnych – Szczebra II i Szczebra III, przy czym złożo Szczebra III zostało wybilansowane.

Żadne ze złóż nie koliduje z inwestycją.

W rejonie planowanego do realizacji przedsięwzięcia nie odnotowano obszarów predysponowanych do występowania ruchów masowych lub osuwisk.

Na obszarze sandru augustowskiego, występują głównie gleby bielcowe właściwe, skrytobielicowe lub rdzawe. Grunty rolnicze w otoczeniu przedsięwzięcia należą głównie do klas bonitacyjnych IV – VI.

Analizowany obszar znajduje się w Regionie Mazursko – Podlaskim, obejmującym swym zasięgiem wschodnią część Pojezierza Mazurskiego oraz część Podlasia. Obszar ten ma najsurowsze warunki klimatyczne w całej nizinnej części kraju. Zima rozpoczyna się w trzeciej dekadzie listopada i trwa do pierwszej dekady kwietnia, a średnia miesięczna temperatura powietrza waha się w tym okresie od -6,7 do -2,7°C.

Analizowana inwestycja nie koliduje z ujęciami wód podziemnych i powierzchniowych ani ich strefami ochronnymi.

Lokalizacja ujęć powierzchniowych i podziemnych najbliższych położonych względem inwestycji w wariancie WII

Oznaczenie	odległość od osi	strona drogi	kilometraż	strefa ochrony bezpośredniej
ujęcia powierzchniowe				
Piętrzenie i retencjonowanie wód rzeki Blizna na istniejącym jazie w km 3+690 oraz w km 10+895 do nawodnień użytków zielonych obr. wsi Szczebra i Strękowizna	540 m	lewa	6+838	-
ujęcia podziemne				

OS.III-6223/1/09	218	lewa	2+485	-
GP.6341.3.2013	260	lewa	3+532	tak, właściciel: Lasy Państwowe Nadleśnictwo Szczebra; znak PWP: OS.III.-6223/5/02
GP.6341.2.2012	305	prawa	10+067	tak, właściciel: Gmina Nowinka; znak PWP: BI.ZUZ.1.4100.5.119.2018.ZW
GP.6341.2.2012	337	prawa	10+072	
OSGK.6341.65.2014	311	prawa	311 m za końcem odcinka (23+749)	tak, właściciel: Zakład "COWBOY"; znak PWP: BI.ZUZ.1.4100.5.103.2018.ZW

Pod względem hydrograficznym analizowany teren położony jest w dorzeczu rzeki Wisły i Niemna. Droga przecina Kanał Augustowski, Bliznę, Szczeberkę oraz ciek bez nazwy (na dalszym odcinku rzekę Olszanekę).

Realizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest częściowo w granicach korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym i ponadregionalnym.

Lokalizacja przedsięwzięcia względem korytarzy ekologicznych w wariantach WII

Nazwa korytarza	kilometraż kolizji (oś)	długość kolizji (w linii osi)	odległość od osi
Puszcza Augustowska	3+000 – 9+111	6,111 km	-
	16+345 – 22+392	6,046 km	-
Puszcza Augustowska – Puszcza Borecka	-	-	1,930 km na W
Puszcza Augustowska – Dolina Biebrzy	-	-	4,570 km na S

Analizowana inwestycja położona jest w sąsiedztwie obiektów objętych ochroną na podstawie ustawy *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*.

Wykaz zabytków zlokalizowanych w rejonie analizowanej inwestycji

Opis	Podstawa ochrony	Wariant WII		
		Kilometraż	Strona	Odległość od granicy przedsięwzięcia [m]
Stanowisko archeologiczne	Ewidencja zabytków	7+125	lewa	275
krzemienica (epoka kamienia), AZP 021-084, Szczebra, st. 41				
cmentarz rzymskokatolicki (1801 r), Szczebra	Ewidencja zabytków	6+600 - 6+815	prawa	40
Stanowisko archeologiczne	Ewidencja zabytków	10+77 5	prawa	155
AZP 020-085, Nowinka, st. 28				
mogiła wojenna z I wojny światowej (1901 r.), Pijawne Polskie	Ewidencja zabytków	18+12 0	prawa	4

W rejonie analizowanej inwestycji zidentyfikowano szereg stanowisk archeologicznych, z których część znajduje się z nim w kolizji. W wariantach WII zlokalizowano 4 stanowiska.

Zestawienie stanowisk archeologicznych zlokalizowanych w odległości do 50 m od inwestycji

Opis	Kilometraż	Wariant WII	
		Strona	Odległość od granicy przedsięwzięcia [m]
Szczebra st. 35: obozowisko, epoka kamienia (AZP 021-085)	6+800	lewa	8
Szczebra st. 38: obozowisko, epoka kamienia (AZP 021-085)	6+950 – 7+150	-	kolizja z osią
Szczebra st. 52: obozowisko, epoka kamienia (AZP 021-085)	7+500 – 7+560	-	kolizja z osią
Szczebra st. 90: obozowisko, epoka kamienia (AZP 021-084)	7+520 – 7+700	-	0 m (styk z granicą opracowania)
Szczebra st. 51: ślad osadniczy, epoka kamienia (AZP 021-085)	7+600	-	0 m (styk z granicą opracowania)
Szczebra st. 50: obozowisko, epoka kamienia (AZP 021-085)	7+645 – 7+800	prawa	10
Szczebra st. 49: osada, epoka kamienia (AZP 021-085)	7+945	prawa	27
Szczebra st. 53: ślad osadniczy, epoka kamienia (AZP 021-085)	8+020	lewa	5
Szczebra st. 48: ślad osadniczy, epoka kamienia (AZP 021-085)	8+075	prawa	21
Szczebra st. 46: ślad osadniczy, epoka kamienia (AZP 021-085)	8+180	prawa	37
Szczebra st. 58: ślad osadniczy, epoka kamienia (AZP 021-085)	8+320	prawa	20
Szczebra st. 55: ślad osadniczy, epoka kamienia (AZP 021-085)	8+535	lewa	25
Szczebra st. 41: obozowisko, epoka kamienia (AZP 021-085)	8+920 – 8+105	prawa	28
Nowinka st. 38: ślad osadniczy, epoka kamienia (AZP 020-085)	9+675	prawa	10
Nowinka st. 35: ślad osadniczy, epoka kamienia (AZP 020-085)	10+015	prawa	28

Opis	Wariant WII		
	Kilometraż	Strona	Odległość od granicy przedsięwzięcia [m]
Nowinka st. 34: osada, średniowiecze (AZP 020-085)	10+145 – 10+165	prawa	1
Nowinka st. 50: ślad osadniczy, epoka kamienia (AZP 020-085)	10+645	lewa	21

W przypadku prowadzenia prac w obrębie chronionych stanowisk archeologicznych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie stanowisk archeologicznych należy uzgodnić wszelkie zamierzenia inwestycyjne z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, prace ziemne mogą być wykonywane jedynie po przeprowadzeniu ratowniczych badań archeologicznych za pozwoleniem konserwatorskim Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków na badania archeologiczne: wykopaliskowe oraz nadzory (przy czym badania w formie nadzoru są wykonywane w trakcie realizacji robót ziemnych).

Podczas wykonywania robót ziemnych w pobliżu stanowisk archeologicznych należy wykazać się ostrożnością i przestrzegać przepisy ustawy *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*. Podczas prowadzenia prac ziemnych związanych z przedmiotową inwestycją w przypadku ujawnienia przedmiotu, który posiada cechy zabytku (np. fragmenty naczyń glinianych, szklanych, kafli, fragmenty konstrukcji murowanych, drewnianych, itp.) osoby prowadzące roboty budowlane i ziemne, zobowiązane są wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, a także zabezpieczyć go i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, lub gdy nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

W przypadku ewentualnego ujawnienia występowania innych, wcześniej niezidentyfikowanych stanowisk o charakterze archeologicznym w czasie prowadzenia prac budowlanych, należy niezwłocznie zawiadomić Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Biorąc pod uwagę oddalenie analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej od najbliższej granicy (30 km do granicy z Litwą) oraz niewielki zasięg jego oddziaływania związany z budową i rozbudową drogi wraz z budową ścieżki rowerowej – nie ma możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Rodzaj technologii

Prace będą wykonywane ręcznie i mechanicznie z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP i Ppoż. oraz z utrzymaniem dostępności do drogi. Przewidziany sposób prowadzenia robót budowlanych jest 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.

Realizacja inwestycji będzie wymagała wykorzystania pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody.

Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir, kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, kostka brukowa, cement, piasek pod chodniki, elementy betonowe stanowiące ściany oporowe, elementy oznakowania dróg, elementy stanowiące ogrodzenie drogi, urządzenia związane

z odwodnieniem, przewody, kable, słupy stanowiące sieć elektroenergetyczną czy teletechniczną, inne.

Inwestycja wiązać się będzie ze zużyciem paliwa (oleju napędowego) przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych. Będą to m.in.: koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki, betoniarki. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Dodatkowo prace budowlane będą się wiązały z wykorzystaniem wody dostarczanej na teren budowy za pomocą beczkowozów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe pracowników zatrudnionych w fazie budowy.

Eksploatacja inwestycji nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność jej naprawy lub konserwacji, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw.

W okresie zimowym eksploatacja dróg będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu.

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 zanieczyszczane 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 (CaCl_2) lub chlorkiem magnezu (MgCl_2). Niewłaściwe stosowanie soli (w dużych ilościach) powoduje uwalnianie jonów chlorkowych do wód roztopowych i zasolenie gleb. Skutkiem takiego naruszenia równowagi jonowej jest ograniczenie funkcji produkcyjnej i siedliskowej gleby, czego przejawem jest obumieranie roślinności oraz zjawisko suszy fizjologicznej.

Wysokość, jak i do pewnego stopnia rozkład przestrzenny, zanieczyszczeń gruntu jest funkcją natężenia ruchu, czyli ilości przejeżdżających drogą pojazdów – im więcej pojazdów, tym więcej powstających zanieczyszczeń. Rozkład przestrzenny zanieczyszczeń zależy dodatkowo od licznych uwarunkowań, tj.: sytuacji anemologicznej, wilgotności powietrza, ilości i rodzaju opadów, stanu technicznego pojazdów oraz wielu innych.

Poza wymienionymi powyżej czynnikami o stopniu oddziaływania zanieczyszczeń komunikacyjnych na gleby decyduje również odporność samych gleb, którą warunkuje w głównej mierze ich odczyn oraz pojemność kompleksu sorpcyjnego (tym większa im więcej substancji organicznej i cząstek ilastych).

Roboty budowlane będą wykonywane głównie na brzegach cieków. Nie przewiduje się ingerencji w koryta cieków w zakresie większym niż ma to miejsce przy istniejącej drodze wojewódzkiej. W związku z powyższym nie ma możliwości, aby realizacja przedsięwzięcia wpłynęła znacząco na parametry fizykochemiczne wody lub uwarunkowania biologiczne. Planowany zakres robót może w ograniczonym zakresie wpływać na elementy hydromorfologiczne cieków przede wszystkim w zakresie morfologii strefy nadbrzeżnej, natomiast ze względu na relatywnie niewielkie odcinki cieków, na których może dojść do zmian w odniesieniu do całkowitej ich długości nie przewiduje się, aby presje te miały znaczący

charakter. W ramach przedsięwzięcia nie dojdzie do zmian w ciągłości cieków (nie powstaną bariery), nie zostanie zakłócony reżim hydrologiczny czy zaburzona morfologia dna.

Większość elementów inwestycji wykonana będzie na poziomie istniejącego terenu, jedynie wykonanie nowego obiektu inżynierskiego nad rzekami Blizna i Szczeberka oraz budowa drogi w nowym śladzie na odcinku od km ok. 6+850 do ok. km 7+700 wymagać będzie korekty niwelety drogi. Nie przewiduje się konieczności wykonania głębokich wykopów w związku z realizacją inwestycji, a więc nie będzie konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych. Nie przewiduje się jakiegokolwiek ingerencji w głębsze poziomy wód podziemnych. realizacja inwestycji nie spowoduje trwałej zmiany stosunków gruntowo – wodnych.

Na analizowanym odcinku drogi wojewódzkiej DW662 nie będą występować przekroczenia dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej w wodach odprowadzanych do środowiska.

w związku z prognozowanym brakiem przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych, nie stwierdza się konieczności podczyszczania tych wód przed ich wprowadzeniem do odbiorników.

W ramach inwestycji przewiduje się m.in.:

- wykonanie rowów drogowych z przepustami i obiektami inżynierskimi,
- dostosowanie systemu odwodnienia i melioracji do potrzeb odwodnienia drogi,
- wykonanie niezbędnych obiektów i urządzeń wodnych, w tym między innymi systemów oczyszczających, pompujących, retencyjnych, infiltracyjnych i innych.

Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. Zakładając, że budowa i rozbudowa, przebudowa będą się odbywały przy zachowanym ruchu pojazdów po jednym pasie ruchu, emisje zanieczyszczeń pyłowych i gazowych charakterystycznych dla emisji komunikacyjnych z maszyn budowlanych i transportowych będą stanowiły ułamek emisji ogólnej z rozbudowywanego odcinka drogi. Nie będą one miały istotnego wpływu na stan sanitarny powietrza atmosferycznego.

Zachowanie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy określone w przepisach BHP zniweluje możliwe negatywne formy narażenia zdrowia i życia ludzi (pracowników wykonujących roboty) w fazie budowy. Pracownicy zgodnie z zasadami bezpieczeństwa pracy powinni być zaopatrzeni w maski przeciwpyłowe, okulary ochronne, kombinezony ochronne przeznaczone wyłącznie do tego rodzaju prac.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza na etapie budowy należy m.in.:

- Stosować do podbudowy w miarę możliwości gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy.
- Masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w oponcze ograniczające emisję oparów asfaltu.
- Roboty nawierzchniowe prowadzić (jeżeli jest to możliwe) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych.
- Plac budowy i drogi dojazdowe (w tym jezdnię tego pasa ruchu, po którym będzie się odbywał ruch na czas rozbudowy) należy utrzymywać w stanie technicznym ograniczającym pylenie (pyły mineralne).

Realizacja i eksploatacja analizowanej inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla stanu sanitarnego powietrza. Analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, że dla żadnego z analizowanych zanieczyszczeń nie będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Przekroczenia nie wystąpią zarówno w przypadku stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ze względu na ochronę roślin.

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego.

Biorąc pod uwagę fakt, że w ramach budowy i rozbudowy drogi nie przewiduje się wykonywania znaczących prac ziemnych (wykopy, nasypy), poza obszarem, gdzie droga będzie przebiegała po nowym śladzie, realizacja przedsięwzięcia nie będzie związana ze znaczącymi emisjami hałasu.

Do wykonania prognozy hałasu przyjęto francuską metodę obliczeniową NMPB Routes-96 (Guide du Bruit). Model obliczeniowy jest zgodny z normą z normą PN-ISO 9613-2:2002.

Do prognoz hałasu, program SoundPlan wymaga wprowadzenia szeregu danych ruchowych, takich jak: natężenie ruchu, udział pojazdów lekkich i ciężkich oraz prędkości tych pojazdów. W obliczeniach uwzględniono (trójwymiarowy) numeryczny model terenu.

Do oceny uciążliwości akustycznej powodowanej ruchem samochodów na analizowanym odcinku drogi wykorzystano dane o prognozowanym natężeniu ruchu zatwierdzone przez Inwestora. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem przyjęto podział potoku ruchu na dwie kategorie pojazdów:

- PL – pojazdy lekkie (samochody osobowe i dostawcze),
- PC – pojazdy ciężkie (samochody ciężarowe, autobusy).

Informacje na temat natężenia ruchu oraz udziału pojazdów ciężkich, jakie przyjęto do analiz znajdują się w tabeli poniżej, natomiast prędkość pojazdów przyjęto 50 km/h na terenie zabudowanym oraz 90/70 km/h (poj. lekkie/ciężkie) poza terenem zabudowanym.

Horyzont czasowy	[poj./h]			
	DZIEŃ		NOC	
	PL	PC	PL	PC
2027	369	11	46	3,8
2032	401	11	50	3,8

Analizowany odcinek drogi przebiega głównie przez tereny nieurbanizowane. Dopuszczalne wartości równoważnego poziomu dźwięku w odniesieniu do rodzaju zabudowy podano w poniższej tabeli.

Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A [dB]	
	pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 h (6:00-22:00)	pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 h (22:00 – 6:00)
a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży	61	56

c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach		
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo - usługowe	65	56
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	65	55

Planowana inwestycja będzie powodowała występowanie niewielkich przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Ze względu na przewidywane uciążliwości (hałas) związane z inwestycją dla mieszkańców terenów przyległych do trasy prace budowlane w rejonie zabudowań mieszkalnych należy wykonywać jedynie w porze dziennej (w godzinach 6:00-22:00), z wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego. Zaplecze budowy powinno być ulokowane jak najdalej od budynków pełniących funkcję zabudowy mieszkaniowej.

Na etapie eksploatacji przewiduje się występowanie niewielkich przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu. W związku z powyższym zaproponowano zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości dla wariantu WII: ok. km 2+000 - 2+640 oraz ok. km 6+475 - 15+258. Dodatkowo zaproponowano budowę ekranów akustycznych w celu ochrony terenów uzdrowiskowych: wysokość 3 m: km ok. 2+008 - 2+310 (długość ok. 302 m) oraz km ok. 2+440 - 2+498 (długość ok. 58 m), wysokość 4 m: km ok. 2+310 - 2+440 (długość ok. 130 m).

Po zastosowaniu proponowanych zabezpieczeń wykonano powtórne obliczenia prognozowanego poziomu hałasu w punktach emisji przypisanych do budynków objętych ochroną akustyczną oraz obliczenia obszarowe.

Na podstawie wykonanych prognoz i analiz rozkładu poziomu dźwięku dla terenów zlokalizowanych wzdłuż planowanej inwestycji można stwierdzić, że w jej rejonie stan klimatu akustycznego jest miejscami niekorzystny, jednak należy podkreślić, że z uwagi na stan techniczny drogi wojewódzkiej sama realizacja przedsięwzięcia obejmująca m.in. wymianę nawierzchni jezdni, poprawę parametrów technicznych, geometrię drogi i skrzyżowań przełoży się na płynność ruchu kierowców, a tym samym na zmniejszenie zasięgu oddziaływania na etapie eksploatacji drogi i będzie miała pozytywny wpływ na klimat akustyczny. Dodatkowo jako środki minimalizujące negatywne oddziaływanie w zakresie hałasu zastosowano nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości oraz ekrany akustyczne dla ochrony terenów uzdrowiskowych.

Czynna ochrona płazów podczas realizacji inwestycji drogowej polega na podejmowaniu wszelkich działań interwencyjnych mających na celu odłowienie zwierząt z pasa budowy i uwolnienie ich w bezpiecznym miejscu, ekologicznie dostosowanym do ich aktualnych form aktywności (np. w trakcie godów płazy są kierowane lub przenoszone do zbiorników lub w wyznaczone miejsca).

Prace będą prowadzone pod bieżącym nadzorem przyrodniczym, z uwzględnieniem przepisów z zakresu ochrony gatunkowej; w przypadku konieczności uzyskane zostaną stosowne decyzje derogacyjne.

Ze względu na wymagania ochrony ptaków, wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Wycinka w sezonie lęgowym jest możliwa wyłącznie w przypadku prowadzenia stałego nadzoru przyrodniczego,

który sprawdzać będzie każde przeznaczone do wycinki drzewo i krzew pod kątem występowania na nich gniazd ptaków, a w przypadku stwierdzenia występowania lęgów – wstrzyma prace do czasu wyprowadzenia lęgu przez ptaki.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nadzór przyrodniczy powinien określać na bieżąco zagrożenia drzew niepodlegających wycince w pasie robót budowlanych projektowanej drogi (lub jej sąsiedztwie) i nadzorować zabezpieczanie tych drzew przed mechanicznym uszkodzeniem korzeni i pni. Zabezpieczenia powinny być wykonane zgodnie z wymogami prawa budowlanego oraz ustawy o ochronie przyrody. Przepisy te dotyczą skutecznego zabezpieczenia roślin w części nadziemnej oraz podziemnej, co odnosi się zarówno do bezpośredniego zabezpieczenia drzew, jak i sposobu prowadzenia prac budowlanych.

Drzewa, które unikną wycinki a będą się znajdować w pasie robót budowlanych lub w bliskim jego sąsiedztwie, należy zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami korzeni i pni. Dla zwiększenia przeżywalności i podniesienia witalności drzew po zakończeniu prac budowlanych można zastosować środki poprawiające warunki glebowe, takie jak ściółkowanie (mulczowanie) i mikoryzowanie strefy korzeniowej drzewa.

Planowana inwestycja nie spowoduje znaczących zmian w krajobrazie, tak więc nie ma potrzeby stosowania środków zabezpieczających.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej DW662 wraz z budową ścieżki rowerowej na odcinku Augustów – Suwałki nie wpłynie negatywnie na stan środowiska, a tym samym nie będzie stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi oraz nie będzie źródłem negatywnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska przy zastosowaniu zaproponowanych działań i środków ochrony.

Na podstawie wykonanych prognoz i analiz w zakresie hałasu dla terenów zlokalizowanych wzdłuż planowanej inwestycji można stwierdzić, że w jej rejonie stan klimatu akustycznego jest korzystny.

Inwestycja nie wpłynie znacząco na gatunki i siedliska priorytetowe i nie będzie oddziaływała na obszary Natura 2000; pomimo że droga przecina obszary chronione, to nie wpłynie na możliwość realizacji ich celów ochronnych.

Inwestycja nie spowoduje również ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych dla Jednolitych Części Wód, na które oddziałuje.

Warunki realizacji przedsięwzięcia:

Zgodnie z Postanowieniem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku WSTI.4220.44.2023.JW z dnia 05.09.2023 ustala się następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 01 marca do 31 sierpnia. Warunkowo dopuszcza się wykonanie wycinki we wskazanym okresie lęgowym, wyłącznie po wykonaniu przez nadzór przyrodniczy ekspertyzy ornitologicznej i chiropterologicznej, bezpośrednio wyprzedzającej fazę realizacji, której wyniki w formie pisemnego raportu stwierdzą brak stanowisk lęgowych ptaków i nietoperzy w obrębie usuwanych drzew.

2. Zaplecza budowy, placów postojowych, baz materiałów, itp. zlokalizować w odległości minimum 50 m od cieków i zbiorników wodnych.
3. Prace związane z realizacją inwestycji prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym w postaci specjalisty przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętność rozpoznawania gatunków/siedlisk w szerokim zakresie, którego zadaniem będzie kontrolowanie inwestycji i zapobieganie naruszeniom zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody.
4. Ograniczyć powierzchnię pasa zajętego pod prace budowlane do minimum.
5. Na czas trwania budowy zabezpieczyć drzewa nieprzeznaczone do wycinki, a narażone na uszkodzenia podczas prac poprzez wykonanie wygradzenia powierzchni zlokalizowanej w odległości minimum 1 m od pnia drzewa. W przypadku braku takiej możliwości należy bezwzględnie zastosować osłony pni dla poszczególnych drzew poprzez oszalowanie pni deskami, wypełniając przestrzeń pomiędzy pniem, a deską matami słomianymi lub zrolowaną jutą. Niedopuszczalne jest wbijanie w pnie gwoździ. Wysokość oszalowania ma sięgać do wysokości dolnych gałęzi koron drzew. Dolny koniec deski musi opierać się na podłożu. W przypadku konieczności pozostawienia odkrytych korzeni przykryć je matami słomianymi.
6. Nie składować materiałów budowlanych w zasięgu rzutu korony drzewa powiększonym o 2 m (ale nie bliżej niż 10 m od pni).
7. Tymczasowe drogi dojazdowe dla obsługi budowy wytyczać poza zasięgiem koron i systemów korzeniowych drzew.
8. Prace w obrębie bryły korzeniowej wykonywać ręcznie w celu zminimalizowania uszkodzeń systemów korzeniowych.
9. Zasięg placu i zaplecza budowy należy ograniczyć do możliwie najmniejszych powierzchni, w pierwszej kolejności powinno się do tego wykorzystać tereny już przekształcone antropogenicznie. Należy ograniczyć wkraczanie ciężkiego sprzętu na tereny przyległe do drogi, aby uniknąć zniszczenia jej struktury.
10. Głośne roboty budowlane w sąsiedztwie zabudowy podlegającej ochronie przed hałasem, prowadzić w porze dziennej, tj. w godz. od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie dopuszcza się pracę w porze nocnej tj. w godz. od 22:00 do 6:00.
11. Plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (sorbenty lub inne materiały).
12. Ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do przenośnych sanitariatów, a następnie wywozić do oczyszczalni ścieków.
13. Prowadzić prace budowlane przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu.
14. Materiały sypkie transportować pojazdami wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie.
15. Odpady gromadzić selektywnie i przekazywać do dalszego zagospodarowania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia do dalszego gospodarowania odpadami.

Opinią nr BI.ZZŚ.1.4901.111.2023.AN z dnia 30.08.2023 r. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Augustowie zalecił, co następuje:

1. Plac budowy zorganizować zapewniając oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne przekształcenie jego powierzchni, drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

2. Maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych.
3. W czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie środowiska gruntowo-wodnego.
4. Obiekty mostowe zaprojektować tak, aby nie ingerowały w koryta rzek (filary estakady, podpory mostów nie mogą być posadowione w korytach rzek).
5. W ramach realizacji przedsięwzięcia niedopuszczalna jest regulacja koryt rzek.
6. Podczas prac związanych z rozbiórką i budową obiektów mostowych wprowadzić rozwiązania zabezpieczające cieki przed zanieczyszczeniami. Do niezbędnego minimum ograniczyć zarówno czas prowadzenia prac w rejonie koryta cieków i ich stref brzegowych, jak i ich zasięg przestrzenny. Elementy przedsięwzięcia realizowane w tym rejonie nie mogą doprowadzić do trwałego zakłócenia stanu ekologicznego wód.
7. Zaplecze budowy, w tym miejsca postojowe pojazdów i sprzętu budowlanego, miejsca magazynowania odpadów i materiałów budowlanych lokalizować w odległości min. 50 m od brzegów rzek (z wyjątkiem tymczasowych baz materiałowych na potrzeby realizacji obiektów na ciekach).
8. Zaplecze budowy zorganizować w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska wodno-gruntowego, poprzez: wykorzystanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej, uszczelnienie nawierzchni miejsca obsługi maszyn roboczych oraz miejsc przechowywania materiałów, wyposażenie terenu budowy w sorbenty substancji ropopochodnych; wyposażenie zaplecza budowy w przenośne sanitariaty (tymczasowe zbiorniki bezodpływowe), których zawartość powinna być systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do oczyszczalni ścieków.
9. Do prac używać sprawnego technicznie sprzętu, kontrolować na bieżąco stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie, tak aby były w pełni sprawne technicznie.
10. Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią. Odkład wykorzystać w obrębie terenu inwestycyjnego, a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania.
11. Prace organizować w sposób zapobiegający lub minimalizujący ilość powstających odpadów. Wytworzone odpady należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywać w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów, odzysk czy unieszkodliwienie.
12. W przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych (np. poprzez zastosowanie igłofiltrów lub drenaży drogowych); ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum oraz wpływ ww. prac do terenu inwestycji.
13. Po zakończeniu prac budowlanych, należy przeprowadzić rekultywację terenów, na których mieściło się zaplecze budowy oraz zdegradowanych obszarów przyległych do placu budowy.

Wobec powyższego oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 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), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy. Wniosek powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Suwałkach, za pośrednictwem Wójta Gminy Nowinka, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Zgodnie z częścią I pkt 45 załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 ze zm.) pobrano opłatę skarbową w wysokości 205,00 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok
2. Burmistrz Miasta Augustowa ul. Młyńska 35, 16-300 Augustów
3. Wójt Gminy Suwałki ul. Świerkowa 45, 16-400 Suwałki
4. Pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa, poprzez obwieszczenie
5. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku,
Wydział Spraw Terenowych I w Suwałkach
ul. Utrata 9A, 16-400 Suwałki
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Augustowie
ul. Brzostowskiego 10, 16-300 Augustów
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Augustowie
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. 29 Listopada 5, 16-300 Augustów

Do wiadomości decyzja ostateczna:

1. Starosta Augustowski
ul. 3 Maja 29, 16-300 Augustów