

BKR.6220.3.2015

Sidra dn.10.11.2015

DECYZJA

Na podstawie art.71 ust.2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4 oraz art.84 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. poz.1235 ze zm.), w związku z art. 104 oraz art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 poz.267 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku poprzez upoważnionego Kazimierza Popławskiego Biuro Projektów ARTERIA s.c.

1.Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 673 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka wraz z obejściami miejscowości”

2.Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Integralną częścią decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 24 września 2015r. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku poprzez upoważnionego Kazimierza Popławskiego Biuro Projektów „ARTERIA” s.c. zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „**Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 673 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka wraz z obejściami miejscowości**”

Zgodnie z art.75 ust. 1 pkt 4 ustawy Uooś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Sidra.

Wójt Gminy Sidra dnia 28 września 2015r. zgodnie z art.49 kodeksu postępowania administracyjnego oraz art.74 ust.3 Uooś, obwieszczeniem umieszczonym w BIP Urzędu Gminy Sidra, Urzędu Miasta i Gminy Dąbrowa Białostocka, Urzędu Miasta i Gminy Sokółka oraz na tablicach ogłoszeń tych urzędów i sołectw przy trasie przebiegu planowanego przedsięwzięcia, powiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie. Strony zostały poinformowane o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Strony nie wniosły uwag ani zastrzeżeń do przedmiotowego postępowania.

Na podstawie charakterystyki planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr 213 poz.1397) przedsięwzięcie to zostało zakwalifikowane do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których ocena oddziaływania na środowisko może być wymagana.

W związku z powyższym Wójt Gminy Sidra pismem nr BKR.6220.3.2015 z dnia 29 września 2015 zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce o opinię w zakresie

potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu dla planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sokółce w opinii nr 44/NZ/2015 z dnia 5 Października 2015r. nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem nr WOOS-II.4240.366.2015.JK z dnia 12 października 2015r. wezwała Inwestora do uzupełnienia braków w karcie informacyjnej. Po uzupełnieniu braków w postanowieniu nr WOOS-II.4240.366.2015 z dnia 22 października 2015r. wyraziła opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wójt Gminy Sidra postanowieniem nr BKR.6220.3.2015 z dnia 23 października 2015r. odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Strony postępowania o wydanym postanowieniu i zebranych dowodach zostały powiadomione obwieszczeniem.

W ramach postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji Wójt Gminy Sidra rozpatrzył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz innymi załącznikami pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, biorąc pod uwagę opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz uwzględniając łącznie uwarunkowania wymienione w art.63 ust.1 Uoos, poddał analizie:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie: **„Budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 673 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka wraz z obejściami miejscowości.**

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- poszerzenie jezdni do 7,0 m i umocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy,
- przebudowę i budowę obiektów inżynierskich drogowych
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę chodników na terenie zabudowanym,
- przebudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii,
- przebudowę uzbrojenia istniejącego kolidującego z inwestycją,
- przebudowę uzbrojenia istniejącego kolidującego z inwestycją,
- budowę kanału technologicznego
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego

Po przeanalizowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia z czterech wariantów został wybrany wariant „I” jako optymalny. W przeważającej części omija on zabudowę miejscowości leżących wzdłuż drogi. Zminimalizuje to uciążliwości związane z eksploatacją drogi.

Droga przebiega w sąsiedztwie gruntów rolnych, terenów leśnych oraz zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej.

Trasa drogi wojewódzkiej biegnie od istniejącego skrzyżowania w Dąbrowie Białostockiej z drogą wojewódzką nr 670 i omija od strony południowej istniejący zakład a następnie w rejonie przerwy w zabudowaniach na wysokości posesji nr 61 i 71 przecina Jasionówkę. Na dalszym odcinku trasa drogi przebiega po nowej trasie na północ od

miejsowości Brzozowo, Krugło, Nierośno, Łozowo, Mościcha, Słomianka, Bierwicha i Siekierka, i przed miejscowością Makowlany wraca na stary przebieg drogi wojewódzkiej i biegnie po tej trasie do końca m. Jacowlany. Następnie projektowana trasa drogi wojewódzkiej przed miejscowością Sokolany zaczyna biec po nowej trasie i omija Sokolany oraz Woroniany po stronie południowej oraz Kraśniane po stronie północnej po czym w Sokółce wraca na istniejący przebieg drogi wojewódzkiej.

- długość całego odcinka – około 31 km

- projektowana powierzchnia jezdni (nawierzchnia bitumiczna) – ok. 22ha

- projektowana powierzchnia pasa drogowego dr. wojewódzkiej – ok. 78ha

Realizowane przedsięwzięcie spowoduje konieczność usunięcia kolidujących z drogą drzew, krzewów i karcz. Przewiduje się usunięcie 1593 szt. drzew, 67 954 m² krzewów i zarośli oraz 21 736 m² lasów. W celu rekompensaty przewiduje się nasadzenia gatunków rodzimych na działkach przyległych do pasa drogowego. Przed wycinką drzewa zostaną skontrolowane pod kątem występowania na nich miejsc gniazdowania ptaków i rozmnażania nietoperzy. Prace związane z wycinką będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków, trwa on od 15 marca do 31 sierpnia. W tym okresie dopuszcza się wycinkę pod nadzorem przyrodniczym. Systemy korzeniowe oraz pnie drzew rosnące w pobliżu drzew przewidzianych do wycinki zostaną zabezpieczone na czas realizacji prac. Prace te będą prowadzone pod stałym nadzorem przyrodniczym, specjalisty przyrodnika z doświadczeniem pracy w terenie.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie

Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia ponadnormatywnego kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

c) wykorzystania zasobów naturalnych:

W trakcie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, kruszywa mineralne, elementy betonowe oraz inne elementy wykończeniowe, ponadto paliwa oraz woda. Masy ziemne i humus zostaną wykorzystane w miejscu budowy.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia wystąpią okresowe uciążliwości związane przede wszystkim z emisją hałasu, zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza oraz wibracje pochodzące z pracujących na terenie budowy maszyn i ze środków transportu wykorzystywanych przy pracach budowlanych, a także pracami ziemnymi / koparki, spychacze, dźwigi, ładowarki, kruszarki /. Dodatkowym czynnikiem zwiększającym zanieczyszczenie środowiska na etapie budowy mogą być utrudnienia w ruchu powodujące zatory pojazdów, które mogą być przyczyną zwiększonej emisji zanieczyszczeń. Oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały i nie spowodują ujemnych skutków w środowisku. Prace budowlane będą prowadzone w porze dziennej. W pobliżu zabudowy mieszkaniowej urządzenia o wysokim poziomie hałasu nie będą pracowały równocześnie, do minimum zostanie ograniczone użycie sprzętu wibracyjnego. Silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn będą wyłączane podczas przerw. Prace będą ograniczone do terenu pasa drogowego. Emisja hałasu nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych norm dla najbliższych terenów chronionych akustycznie / zabudowa zagrodowa, mieszkaniowa /. Zostaną użyte maszyny budowlane w dobrym stanie technicznym. Masy bitumiczne będą transportowane samochodami wyposażonymi w oponę ograniczającą emisję oparów asfaltu, natomiast materiały pyłące będą transportowane samochodami których skrzynie

ładunkowe będą przykryte plandekami. Plac budowy i baza materiałowa będzie wyłożona płytami betonowymi i wyposażona w sorbenty chroniące wierzchnią warstwę gleby przed zanieczyszczeniem. Odpady powstające w trakcie budowy, których nie uda się odzyskać na terenie inwestycji, będą przekazywane uprawnionym podmiotom do zagospodarowania. Ścieki socjalno-bytowe odprowadzane będą do zbiorników bezodpływowych, a następnie odbierane przez uprawniony do tego celu podmiot. Uciążliwości te ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

W trakcie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza. Źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza będą pojazdy poruszające się po drodze. Wymiana nawierzchni drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu, a zwiększenie płynności ruchu przyczyni się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza.

Odtworzenie rowów i wykonanie nowego odwodnienia poprawi gospodarkę wodami opadowymi. Planowane jest wykonanie 11 przepustów oraz 3 obiektów mostowych. Wszystkie obiekty dostosowane będą do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt. W przepustach zastosowane będą półki o min. szerokości 0.5m, łagodnie połączone z terenem, ponad poziomem wody. Przy obiektach mostowych będzie strefa dostępu dla zwierząt w postaci obustronnych półek o szerokości od 1.0m do 1.5m i wysokości minimum 1.1m. W obrębie przepustów dna i skarpy cieków zostaną podczyszczone oraz zmocnione. Prace te ze względu na okres wiosennych migracji i tarła ichtiofauny oraz migrację i rozród płazów będą prowadzone poza okresem od 1 marca do 31 lipca.

Na etapie eksploatacji wody opadowe i roztopowe na terenach zabudowanych będą odprowadzane za pomocą kanałów deszczowych do osadników, natomiast poza terenami zabudowanymi do rowów trawiastych. Nie spowoduje to przekroczenia dopuszczalnych norm zanieczyszczeń określonych w § 21 ust.1 pkt. Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 19 listopada 2014r. /Dz.U. poz.1800/ dla dróg wojewódzkich klasy G. Dla zachowania drożności rowów odwadniających będą one wykaszane oraz czyszczone studzienki osadowe i osadniki. Do usuwania skutków wypadków drogowych zostanie użyty specjalistyczny sprzęt ograniczający możliwość skażenia gruntów.

e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami p.poż i bhp minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza miejscem występowania obszarów wodno-błotnych i innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) obszary wybrzeży

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi lub leśnymi

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami objętymi ochroną.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary

Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Obszar przeznaczony pod inwestycję znajduje się w odległości około 9 km od obszaru Natura 2000.

f) obszary, na którym standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Z dokumentacji nie wynika, aby inwestycja była realizowana na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami mającymi znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Droga będzie przebiegać przez teren o słabym stopniu zurbanizowania.

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

3. Rodzaj i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać na otoczenie w fazie budowy i eksploatacji. Zasięg oddziaływania przedmiotowej drogi będzie lokalny i ograniczy się do jej najbliższego terenu.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Planowana inwestycja ze względu na skalę i charakter nie będzie powodować powstawania oddziaływania transgranicznego na żaden z elementów środowiska.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić, że w związku z realizacją przedsięwzięcia nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości i złożoności.

d) prawdopodobieństwo oddziaływania:

Informacje zawarte w wniosku potwierdzają wystąpienie oddziaływania na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływanie będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania będą występować podczas budowy i eksploatacji. Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Natomiast w fazie eksploatacji będą miały charakter ciągły, związane wielkością i czasem trwania powiązane z natężeniem ruchu samochodowego na drodze.

Zgodnie z art.10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania.

Strony postępowania zgodnie z art.49 Kpa w związku z art.74 ust. 3 Uoos były zawiadamiane o wszczęciu postępowania, wystąpieniu o opinie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce, wydanych postanowieniach i zgromadzeniu materiału dowodowego poprzez obwieszczenia. Obwieszczenia były umieszczane w Biuletynie Informacji Publicznej oraz tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Sidra, Urzędu Miasta i Gminy Dąbrowa Białostocka Urzędu Miasta i Gminy Sokółka oraz sołectw Dąbrowa Białostocka, Jasionówka, Jasionówka kol., Brzozowo, Brzozowo kol., Krugło, Nierośno, Łozowo, Łozowo kol., Mościcha,

Słomianka, Siekierka, Bierwicha, Makowlany, Poganica, Racewo, Jacowlany, Sokolany, Woroniany, Kraśniane.

W trakcie postępowania administracyjnego do tut. Urzędu nie wnoszono uwag i wniosków do zebranych dokumentów i celu planowanej inwestycji.

Po przeanalizowaniu całości materiału, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Od decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku za pośrednictwem Wójta Gminy Sidra w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt.1, 6 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 decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę oraz pozwolenia wodnoprawnego. Zgodnie z art. 72 ust. 3 wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Zgodnie z art. 72 ust. 4 złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna o ile strona, która wniosła wniosek otrzyma przed upływem terminu z ust. 3 stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia.

Zwolniona z opłaty skarbowej zgodnie z art. 7 pkt. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2015 r. poz. 783 ze zm.)

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich
ul. Elewatorska 6 15-620 Białystok
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

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



WÓJT
inż. Jan Hryniewicz

Charakterystyka całego przedsięwzięcia

Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 673 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Sokółka – Dąbrowa Białostocka, obejmuje poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni wraz z umocnieniem poboczy, przebudowę i budowę zatok dla autobusów, budowę chodników w terenie zabudowanym, budowę ciągu pieszo-rowerowego, rozbudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii, budowę i przebudowę infrastruktury technicznej (kanalizacja deszczowa, energetyka, teletechnika, sanitarka) kolidującej z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi oraz budowę i przebudowę obiektów inżynierskich drogowych.

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi wojewódzkiej (*odcinek od km 10+900 do km 41+950*).

Przedsięwzięcie obejmuje budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej: na odcinku od Dąbrowy Białostockiej do Sokółki przebiegającą przez gminy Dąbrowa Białostocka, Sidra i Sokółka, w powiecie Sokólskim.

Trasa drogi wojewódzkiej biegnie od istniejącego skrzyżowania w Dąbrowie Białostockiej z drogą wojewódzką nr 670 i omija od strony południowej istniejący zakład a następnie w rejonie przerwy w zabudowaniach na wysokości posesji nr 61 i 71 przecina Jasionówkę. Na dalszym odcinku trasa drogi przebiega po nowej trasie na północ od miejscowości Brzozowo, Krugło, Nierošno, Łozowo, Mościcha, Słomianka, Bierwicha i Siekierka, i przed miejscowością Makowlany wraca na stary przebieg drogi wojewódzkiej i biegnie po tej trasie do końca m. Jacowlany. Następnie projektowana trasa drogi wojewódzkiej przed miejscowością Sokolany zaczyna biec po nowej trasie i omija Sokolany oraz Woroniany po stronie południowej oraz Kraśniany po stronie północnej po czym w Sokółce wraca na stary przebieg drogi wojewódzkiej.

-długość całego odcinka – około 31 km

-projektowana powierzchnia jezdni (nawierzchnia bitumiczna) – ok. 22ha

-projektowana powierzchnia pasa drogowego dr. wojewódzkiej– ok. 78ha

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- poszerzenie jezdni do 7,0 m i umocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy,
- przebudowę i budowę obiektów inżynierskich drogowych
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę chodników na terenie zabudowanym,
- przebudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii,
- przebudowę uzbrojenia istniejącego kolidującego z inwestycją,
- Przebudowę uzbrojenia istniejącego kolidującego z inwestycją,
- budowę kanału technologicznego,

- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

Konstrukcja nawierzchni

Dla rozpatrywanych odcinków drogi wojewódzkiej Nr 673 przewiduje się zastosowanie konstrukcji nawierzchni i parametrów technicznych dla klasy G.

Konstrukcja nawierzchni zostanie dostosowana do nośności podłoża i będzie ona zróżnicowana. Poniżej przedstawiono konstrukcje nawierzchni dla poszczególnych odcinków planowanych do przebudowy.

Przekrój uliczny

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mech.
- warstwa podłoża z gruntu stabilizowanego cementem – w celu wzmocnienia podłoża

Przekrój szlakowy – konstrukcja na podbudowie z kruszywa łamanego

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mech.
- warstwa podłoża z gruntu stabilizowanego cementem – w celu wzmocnienia podłoża

Przed wykonaniem nowych warstw konstrukcyjnych nawierzchni przewiduje się usunięcie nawierzchni na poszerzeniach jezdni oraz wykonanie wyrównań istniejącej podbudowy.

Na odcinku drogi wojewódzkiej nr 673 występują skrzyżowania z wlotami dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Istniejące skrzyżowania zostały wykonane jako trój- i czterowlotowe skrzyżowania proste.

Zgodnie z warunkami technicznymi przewiduje się przebudowę kolidujących fragmentów sieci wodociągowej oraz wysokościową regulację armatury na sieci wodociągowej.

Zgodnie z warunkami technicznymi przewiduje się przebudowę kolidujących fragmentów kanalizacji sanitarnej oraz wysokościową regulację studni na kanalizacji sanitarnej.

Przewiduje się przebudowę przepustów na ciekach wodnych oraz budowę zbiorników retencyjnych. Odwodnienie jezdni i pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 673 oraz wlotów dróg bocznych będzie realizowane poprzez powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych do rowów przydrożnych.

Przewiduje się przebudowę fragmentów kolidującego istniejącego oświetlenia ulicznego oraz uzupełnienie brakujących odcinków oświetlenia pasa drogowego

Przewiduje się przebudowę kolidujących kabli i słupów linii energetycznych nn oraz SN występujących w granicach istniejącego i projektowanego pasa drogowego zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez zarządcę sieci energetycznej.

Inwestycja będzie wymagała przebudowy kolizji istniejących kabli i kanalizacji teletechnicznych z projektowanymi robotami drogowymi w ramach przebudowy drogi

wojewódzkiej zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez zarządzającego siecią telekomunikacyjną.

W ramach projektowanej inwestycji przewiduje się wykonanie wzdłuż projektowanej drogi kanału technologicznego wraz ze studzienkami pozwalającymi na podłączenie przez podmioty zainteresowane udostępnieniem tego kanału.

W terenie zabudowanym oraz w rejonie projektowanych przystanków autobusowych w zależności od projektowanego i obecnego zagospodarowania przyległego terenu po jednej lub po obu stronach jezdni przewiduje się wykonanie chodników.

Po drodze wojewódzkiej nr 673 poprowadzone są trasy komunikacji miejskiej oraz pozamiejskiej. W ramach projektu przewiduje się wykonanie przystanków autobusowych zlokalizowanych w zatokach.

Obiekty inżynierskie

1. Przepust 1 - km ok. 13+502 - rzeka Kropiwna
2. Przepust 2 - km ok. 18+502
3. Przepust 3 - km ok. 19+361
4. Przepust 4 - km ok. 20+324
5. Przepust 5 - km ok. 20+940
6. Przepust 6- km ok. 21+465
7. Most 7- km ok. 23+440 - rzeka Mościszanka
8. Most 8 - km ok. 24+369 - rzeka Bierwicha
9. Przepust 9 - km ok. 29+310
10. Przepust 10- km ok. 29+998
11. Most 11- km ok. 35+845 - ciek wodny bez nazwy
12. Przepust 12 - km ok. 36+721
13. Przepust 13 - km ok. 37+021
14. Przepust 14 - km ok. 37+393

W związku ze znaczną zmianą przebiegu projektowanej trasy drogi wojewódzkiej sześć istniejących przepustów, zlokalizowanych na pokrywającej się części trasy będą przebudowane na nowe o konstrukcji z rur i blach stalowych karbowanych, natomiast pozostałe obiekty, znajdujące się na nowym śladzie drogi należy wybudować.

Nowe obiekty inżynierskie o konstrukcji z rur i blach stalowych karbowanych będą uwzględniały warunki wynikające z przebudowy i budowy drogi w zakresie ciągów pieszych i pieszko-rowerowych. W ciągu planowanego przebiegu trasy, w zależności od wybranego wariantu, warunków terenowych i konieczności prawidłowego odwodnienia korpusu drogowego, zajdzie potrzeba wykonania kilkudziesięciu przepustów i paru mostów.

Wszystkie obiekty dostosowane będą do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt. W przepustach zastosowane będą półki o min. szerokości 0.5m, łagodnie połączone z terenem, ponad poziomem wody. Przy obiektach mostowych będzie strefa dostępu dla zwierząt w postaci obustronnych półek o szerokości od 1.0m do 1.5m i wysokości minimum 1.1m. W obrębie przepustów dna i skarpy cieków zostaną podczyszczone oraz zmocnione. Prace te ze względu na okres wiosennych migracji i tarła ichtiofauny oraz migrację i rozród płazów będą prowadzone poza okresem od 1 marca do 31 lipca.

Przebudowa i budowa obiektów (przepusty, mosty) będzie polegać na:

- wykonaniu robót przygotowawczych z ewentualną wycinką kolidujących z tymczasową drogą objazdową i drogą wojewódzka drzew, krzewów i karcz. Wszelkie prace związane z usuwaniem drzew, krzewów, karcz będą prowadzone pod stałym nadzorem przyrodniczym w postaci specjalisty przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętności rozpoznawania gatunków/siedlisk, którego zadaniem będzie kontrolowanie inwestycji.

- wykonaniu i rozbiórce tymczasowej drogi objazdowej wraz z tymczasowymi obiektami do przeprowadzenia wody z cieków,

- rozbiórce istniejących obiektów wraz z nawierzchnią i wyposażeniem,

- budowie nowych przepustów wraz z wyposażeniem, umocnieniami dna i skarp cieków,

- budowie nowych obiektów mostowych o konstrukcji z blach/rur stalowych karbowanych lub o konstrukcji żelbetowej z wykorzystaniem elementów prefabrykowanych,

- wykonaniu korony drogi, ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego i nawierzchni, wraz z ewentualną infrastrukturą;

- ewentualnej budowie odwodnienia w postaci ścieków drogowych na skarpy, wpustów wraz ze studniami, przykanalikami i wylotami na skarpy,

- podczyszczeniu i regulacji dna i skarp istniejących cieków,

- ewentualnej budowie elementów odprowadzenia wód np. zbiorniki odparowujące,

- wykonaniu robót wykończeniowych; m. in. pokrycie warstwą ziemi urodzajnej (humusem) rowów i skarp nasypów z obsianiem nasionami traw;

Teren objęty przedsięwzięciem nie przebiega przez obszary bądź po granicy obszarów zaliczonych do obszarów „Natura 2000”.

WÓJT
inż. Jan Firynkiewicz