

Białystok, dnia 28 października 2010 r.

RDOŚ-20-WOOS-II-66131-2/10/pl

DL 28.10.2010
NBID 28.10.2010

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 i art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 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 ze zm.) w związku z art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) i § 3 ust. 1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.) oraz po rozpatrzeniu wniosku Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku z dnia 15 stycznia 2010 r. o wydanie decyzji środowiskowej i przeprowadzeniu postępowania dotyczącego oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pt. Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 678 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi na odcinku Białystok-Kleosin:

I. Określam:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje przebudowę drogi wojewódzkiej nr 678 w ciągu ulic: K. Ciołkowskiego – Wiadukt – Zambrowska – Mazowiecka na odcinku ok. 7 km (od km ok. 0+000 do km ok. 7+147) wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi. Przebudowa dotyczy również wlotów dróg poprzecznych oraz miejsc dostępu do drogi wojewódzkiej.

Działka stanowiąca teren zamknięty to działka o nr geodezyjnym 29 obręb Krywlany.

Przedmiotowy odcinek drogi DW 678 od km 0+000 do km 7+147 (dł. ok. 7 km) podzielono na dwa odcinki:

- „Ciołkowskiego” – od km ok. 0+000 do km ok. 5+187
- „Kleosin” – od km ok. 5+187 do km ok. 7+147

Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku „Ciołkowskiego” obejmuje:

- budowę ul. K. Ciołkowskiego, ul. Wiadukt, wraz z budową i rozbudową niezbędnej infrastruktury,
- dostosowanie parametrów geometrycznych drogi do klasy technicznej GP,
- dostosowanie drogi do przekroju ulicznego dwujezdniowego 2/2,
- dostosowanie istniejącej konstrukcji nawierzchni do obciążenia osi 115 kN oraz kategorii ruchu KR5,
- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
- przebudowę skrzyżowań,

- budowę przedłużenia ul. Sławińskiego z włączeniem do ul. K. Ciołkowskiego,
- adaptację odcinka ul. Kawaleryjskiej od ul. Sławińskiego do ul. Ciołkowskiego na parking dla samochodów osobowych,
- budowę ciągów pieszo-rowerowych,
- przebudowę chodników,
- budowę dwóch zatok do ważenia i kontroli pojazdów wraz z 2 miejscami postojowymi dla Inspekcji Transportu Drogowego i Policji w rejonie pomiędzy ul. Wiosenną, a ul. Michałowskiego,
- budowę i przebudowę zatok autobusowych,
- budowę i przebudowę wiaduktu nad linią kolejową PKP,
- przebudowę bądź likwidację przepustów,
- poprawę systemu odwodnienia drogi poprzez budowę kanalizacji deszczowej,
- wycinkę drzewostanu kolidującego z prowadzeniem robót drogowych i mogącego spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,
- częściową przebudowę linii oświetleniowej, linii telefonicznej, linii energetycznej i pozostałego kolidującego uzbrojenia,
- wykonanie nowej organizacji ruchu, a co za tym idzie oznakowania poziomego i pionowego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu,
- przebudowę kolidujących sieci gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych,
- budowę kanalizacji sanitarnej i magistrali wodociągowej,
- budowę zbiornika chłonno – odparowującego,
- budowę zbiornika retencyjnego,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę linii oświetleniowej i linii energetycznej,
- przebudowę sieci ciepłej preizolowanej,

Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku „Kleosin” obejmuje :

- dostosowanie parametrów geometrycznych drogi do klasy technicznej G,
- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 – 8,0 m w zależności od odcinka drogi,
- dostosowanie istniejącej konstrukcji nawierzchni do obciążenia osi 115 kN oraz do kategorii ruchu KR5,
- przebudowę skrzyżowań,
- budowę drogi serwisowej – o szerokości 5,5 m strona prawa, od ul. Tarasiuka do ul. Baczyńskiego; o szerokości 5,0 m od ul. Baczyńskiego do wysokości ul. Jodłowej,
- budowę ścieżki rowerowej o szerokości 2,0 m, strona prawa (od skrzyżowania z ul. Tarasiuka do wysokości ul. Jodłowej),
- budowę ciągów pieszo-rowerowych,
- przebudowę chodników,
- budowę i przebudowę zatok autobusowych,
- budowę miejsc postojowych,
- budowę zatoki do kontroli i ważenia pojazdów ciężarowych, po południowej stronie ul. Zambrowskiej, na wysokości ul. Staffa,
- budowę nowego mostu i kładki dla pieszych na rzece Horodniance we wsi Horodniany w km około 7+043,
- likwidację przepustów,
- poprawę systemu odwodnienia drogi poprzez budowę kanalizacji deszczowej,
- wycinkę drzewostanu kolidującego z prowadzeniem robót drogowych i mogącego spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,

- częściową przebudowę linii oświetleniowej, linii telefonicznej, linii energetycznej i pozostałego kolidującego uzbrojenia,
- wykonanie nowej organizacji ruchu, a co za tym idzie oznakowania poziomego i pionowego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu,
- przebudowę kolidujących sieci gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych,
- budowę zbiornika chłonnego – odparowującego,
- budowę linii oświetleniowej,

Na omawianym odcinku drogi wojewódzkiej nr 678 modernizowane będą następujące skrzyżowania:

- skrzyżowanie z drogą krajową nr 19 (ul. Nowowarszawską),
- skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2223B (ul. Wiosenną) i drogą powiatową nr 1493B (droga do Olmont),
- nowe skrzyżowanie ul. Sławińskiego (droga wewnętrzna) z drogą wojewódzką nr 678 (ul. Ciołkowskiego),
- skrzyżowanie drogi gminnej nr 100149B (ul. Kawalerskiej) z ul. Sławińskiego,
- skrzyżowanie z drogą gminną nr 106781B (ul. Tarasiuka),
- skrzyżowanie z drogą gminną nr 106815B (ul. Baczyńskiego) i drogą gminną nr 106786B (ul. Leśną),
- skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1549B,

Zakres wniosku obejmuje również przebudowę infrastruktury kolidującej z planowanym przedsięwzięciem.

2. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. w celu ograniczenia uciążliwości związanej z hałasem, w przypadku prowadzenia prac na terenach w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, prace takie należy ograniczyć do pory dziennej (od godz. 6⁰⁰ do godz. 22⁰⁰),
2. maszyny budowlane zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową winny być wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania,
3. stosować materiały i wyroby budowlane posiadające dokumenty potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania i obrotu,
4. plac składowy i bazę sprzętową zlokalizować poza najbliższą zabudowa mieszkaniową,
5. wytworzone odpady czasowo magazynować w miejscach do tego wyznaczonych wyłącznie w obrębie pasa drogowego, zbierać i selektywnie magazynować odpady niebezpieczne w szczelnych pojemnikach ,
6. masy bitumiczne transportować samochodami, w których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w opony ograniczającą emisję oparów asfaltów,
7. materiały pyłące transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opony ograniczającą pylenie transportowanego materiału,
8. stosować gotowe mieszanki do podbudowy, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,

9. stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku jeżeli materiały sypkie będą charakteryzować się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy je zraszać,
10. utrzymywać drogi dojazdowe w stanie czystości, ograniczającym możliwości nadmiernego pylenia,
11. wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw w pracy,
12. racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi,
13. w celu ograniczenia ponadnormatywnego hałasu zastosować nowoczesną konstrukcję nawierzchni (warstwę ścieralną z betonu asfaltowego lub mieszanki masykowo-grysowej),
14. zastosować ograniczenie prędkości ruchu w miejscach zabudowy mieszkaniowej,
15. zastosować rozwiązania konstrukcyjne umożliwiające poprawę płynności ruchu, zmniejszenie częstości hamowań oraz występowania kolizji,
16. pnie oraz bryły korzeniowe drzew pozostawionych w bezpośrednim sąsiedztwie robót zabezpieczyć poprzez ich osłonę i ewentualne obsypanie ziemią oraz podlewanie w okresach bezdeszczowych,
17. zakaz lokalizacji zaplecza budowy w pobliżu kościoła, zespołu zabudowań dawnego 10 Pułku Ułanów Litewskich, na terenach zabudowy mieszkaniowej oraz lasu Solnickiego i Zwierzynieckiego,
18. place budowy i ich zaplecza wraz z drogami technicznymi zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu, a po zrealizowaniu przedsięwzięcia tereny te poddać rekultywacji,
19. zaplecza budowy wyposażać w system odbioru ścieków bytowych (np. typu TOI TOI),
20. roboty budowlane w sąsiedztwie zabudowań mieszkalnych oraz innych obiektów podlegających ochronie przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej oraz z ograniczeniem użycia sprzętu wibracyjnego,
21. wody powierzchniowe zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami spływającymi z placu budowy, a szczególnie przed wyciekami substancji ropopochodnych,
22. wszelkie roboty ziemne w rejonie lasu Solnickiego i Zwierzynieckiego oraz rzeki Horodnianska prowadzić w sposób zapewniający maksymalną ochronę przyległego terenu, ze szczególnym uwzględnieniem zachowania roślinności oraz z zakazem zasypywania cieków wodnych,
23. w razie konieczności stosować czasowe zastawki na istniejących rowach i innych ciekach wodnych, w celu umożliwienia odcięcia spływu zanieczyszczonych wód opadowych oraz ścieków,
24. niezbędną wycinkę drzew prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 lipca,
25. Na odcinku „Kleosin” wody deszczowe należy odprowadzać do odbiorników po podczyszczeniu w osadnikach zlokalizowanych przy wpustach deszczowych kanalizacji oraz w zespołach urządzeń podczyszczających (separator substancji ropopochodnych z osadnikiem),
26. Przed wprowadzeniem ścieków deszczowych do cieków, rowów i do ziemi należy je podczyścić w zespołach urządzeń podczyszczających, składających się z osadnika zawiesiny mineralnej oraz separatora substancji ropopochodnych.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej:

1. Zaprojektować ekrany akustyczne w niżej podanej lokalizacji o następujących parametrach :

| Nazwa, lokalizacja, rodzaj ekranu | Długość |
|---|---------|
| EKA 1 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej Ciołkowskiego skrzyżowanie 0+034 - 0+079 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 3 m | 40 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 2 m | 5 |
| EKA 2 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej Ciołkowskiego skrzyżowanie 0+102.5-0+165.5 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 3 m | 8,5 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 4 m | 41,5 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 5 m | 13 |
| EKA 2A - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni lewej Nowowarszawska skrzyżowanie 0+147.5-0+051 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 3 m | 15,5 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 4 m | 51,5 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 4.5 m | 9 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 5 m | 20,5 |
| EKA 3 - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni lewej Ciołkowskiego skrzyżowanie 0+116-0+146 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 3 m | 21 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 5 m | 9 |
| EKA 3A - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni lewej Nowowarszawska skrzyżowanie 0+234-0+392 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 2 m | 17 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 3 m | 76,5 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 4 m | 4 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 5 m | 60,5 |
| EKA 4 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej Nowowarszawska skrzyżowanie 0+087.5-0+117 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 2 m | 29,5 |
| EKA 5 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej Ciołkowskiego trasa 0+026.5-0+301.5 | |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 5 m | 82,5 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 5.5 m | 53,5 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 6 m | 139 |

| | |
|--|----|
| EKA 6 - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej Wiadukt 0+015-0+110 | |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 7 m | 94 |
| EKA 7 - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej Wiadukt 0+105-0+140 | |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 7 m | 40 |
| EKA 8 - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej Wiadukt 0+142+170 | |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 7 m | 36 |

Odcinek „Kleosin”

| Nazwa, lokalizacja, rodzaj ekranu | Długość |
|---|---------|
| EKA 1- strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 0+088 - 0+279 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 2 m | 116 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 3 m | 76 |
| EKA 2 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 0+511 - 1+027 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 3 m | 72 |
| Ekrany akustyczne odbijający wys. H= 4 m | 428 |
| Ekrany akustyczne obustronnie pochłaniające wys. H= 5 m | 16 |
| EKA 3 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 1+018 - 1+042 | |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 5 m | 9 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 5 m | 18 |
| EKA 4 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 1+050 - 1+120 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 5 m | 77,5 |
| EKA 5 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 1+115 - 1+154 | |
| Ekrany akustyczne obustronnie pochłaniające wys. H= 5 m | 8 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 5 m | 20 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 4 m | 12 |
| EKA 6 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 1+213 - 1+578 | |

| | |
|--|------|
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 4 m | 16 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 5 m | 44 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 4 m | 12 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 3 m | 44 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 4 m | 128 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 3 m | 121 |
| EKA 7 - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni lewej 1+234 - 1+314 | |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 3 m | 8 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 4 m | 8 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 4,5 m | 8 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 5 m | 56 |
| EKA 8 - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 1+663 - 1+697 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 4 m | 22 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 4,5 m | 4 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 5 m | 12 |
| EKA 9 - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 1+706 - 1+756 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 4 m | 51 |
| EKA 10 - strona prawa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 1+875 - 1+927 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 2 m | 22,5 |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 3 m | 5,5 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 3 m | 14 |
| Ekrany akustyczne pochłaniające wys. H= 4 m | 11,5 |
| EKA 11 - strona lewa | |
| km roboczy wg osi jezdni prawej 1+875 - 1+931 | |
| Ekrany akustyczne odbijające wys. H= 2 m | 56 |

- Pod mostem na rzece Horodnianka zaprojektować tzw. suchy pas szerokości 0,5 m w celu umożliwienia przejścia płazom i małym ssakom, natomiast pod jezdnią ul. Ciołkowskiego w km ok. 0+860 wykonać przejście dla płazów w postaci przepustu betonowego o średnicy 800 mm,
- Na odcinku „Ciołkowskiego” zaprojektować zbiornik chłonno-odparowujący przy wiadukcie kolejowym (ul. Wiadukt),
- Na odcinek „Kleusin” zaprojektować zbiornik chłonno-odparowujący na terenach leśnych, po wschodniej stronie drogi, w rejonie km 5+787 – 5+827.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgranicznie na środowisko.

II. Przedsięwzięcie można zrealizować pod warunkiem zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących wskazanych w niniejszej decyzji
2. Na etapie eksploatacji projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej należy prowadzić okresowe pomiary hałasu w środowisku co pięć lat w okresie wykonywania generalnego pomiaru ruchu,
3. Dwa razy w roku (wiosna, jesień) dokonywać przeglądów urządzeń oczyszczających wody opadowe.

III. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Na tym etapie postępowania nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Konieczność taka może wynikać z analizy porealizacyjnej.

IV. Nie ustala się obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

V. Ustala się obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej.

Należy przeprowadzić analizę porealizacyjną poziomu hałasu po oddaniu drogi do użytkowania.

Analizę porealizacyjną sporządzić po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i najpóźniej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania przedłożyć ją Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku. W ramach analizy należy:

- Wykonać pomiary poziomu hałasu według metod określonych w przepisach szczególnych ze specjalnym uwzględnieniem obszarów zabudowy mieszkaniowej.

- Przeprowadzić badania ilości i jakości wód opadowych i roztopowych, określając w nich: zawiesinę ogólną i węglowodory ropopochodne oraz natężenie przepływu. Przedmiotowe pomiary należy przeprowadzić bezpośrednio przed wylotem oczyszczonych wód opadowych do odbiornika.

VI. Zgodnie z art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 15 stycznia 2010 r. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pt. „Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 678 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi na odcinku Białystok-Kleosin”, załączając kartę informacyjną przedsięwzięcia, wypis z ewidencji gruntów wraz z wykazem stron postępowania, poświadczoną przez właściwy organ kopię map ewidencyjnych z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek oraz obszaru najbliższego sąsiedztwa wraz z wersją elektroniczną.

Jednocześnie inwestor wystąpił o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa ze względu na to, że obecnie droga wojewódzka 678 na odcinku Białystok-Kleosin jest w złym stanie technicznym co stwarza zagrożenie życia i zdrowia użytkowników ruchu jak i negatywnie wpłynie na komfort życia okolicznych mieszkańców.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do II grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) dla których sporządzenie raportu może być wymagane. W związku z tym, iż ww. inwestycja będzie realizowana w części na terenie zamkniętym, zgodnie z art. 75 ust. 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 (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Zgodnie z informacją wnioskodawcy przedsięwzięcie będzie dofinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego.

W dniu 18 stycznia 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, po przeanalizowaniu wniosku, wszczął postępowanie i wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i o ewentualne określenie zakresu raportu dla ww. przedsięwzięcia. Jednocześnie podał ten fakt do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie z dnia 18 stycznia 2010 r. znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-2/10/pl informując o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczenie było wywieszone w terminie od 18 stycznia 2010 r. do dnia 2 lutego 2010 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku wisiało w okresie od 21 stycznia 2010 r. do 4 lutego 2010 r., na tablicy Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny w okresie od 21 stycznia 2010 r. do

3 lutego 2010 r., na tablicy ogłoszeń Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz na trasie przebiegu przedsięwzięcia w okresie od dnia 21 stycznia do 5 lutego 2010r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku w opinii sanitarnej nr 25/NZ/2010 z dnia 27 stycznia 2010r., znak: NZ-824-17/10 stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i określił wykonanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełnym zakresie, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na życie i zdrowie ludzi. Swoje rozstrzygnięcie uzasadnił tym, że realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie wykonania szeregu prac przygotowawczych oraz budowlanych związanych z użyciem ciężkiego sprzętu. W wyniku tych prac, na odcinkach tego wymagających zostaną wykarczowane krzewy i drzewa. W wyniku realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu, pyłu, spalin pochodzących z silników maszyn i środków transportu, a także substancji odorowych, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych oraz drgań w zasięgu których mogą znaleźć się budynki mieszkalne.

Biorąc pod uwagę opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku, wielkość i charakter inwestycji realizowanej na obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, na których mogą zostać przekroczone dopuszczalne normy hałasu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 3 lutego 2010 r. znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-2/10/pl nałożył na inwestora obowiązek opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia w pełnym zakresie tj. zgodnie z art. 66 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 2008r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska o w/w postanowieniu poinformował obwieszczeniem z dnia 3 lutego 2010 r. znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-2/10/pl.

Na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczenie było wywieszone w terminie od 3 lutego 2010 r. do 18 lutego 2010r. na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku wisiało w okresie od 5 lutego 2010 r. do 19 lutego 2010 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny w okresie od 9 lutego 2010 r. do 22 lutego 2010 r., na tablicy ogłoszeń Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz na trasie przebiegu przedsięwzięcia w okresie od dnia 9 lutego do dnia 23 lutego 2010r.

W dniu 4 sierpnia 2010r. inwestor (pismo z dnia 4 lipca 2010r. znak: 678/3.WBiD.2201-16/10) przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku trzy egzemplarze raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami oraz wersję elektroniczną.

Po szczegółowej analizie przedłożonego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem RDOŚ-20-WOOS-II-66131-2/10/pl z dnia 12 sierpnia 2010 r. wezwał inwestora do uzupełnienia braków w raporcie.

Po uzupełnieniu przez inwestora braków w dniu 6 września 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zgodnie z art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko poinformował o przystąpieniu do przeprowadzania oceny dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o wystąpieniu o opinie w sprawie uzgodnienia raportu o Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku, poprzez obwieszczenie z dnia 6 września 2010 r. znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-2/10/pl informując jednocześnie społeczeństwo o możliwości zapoznania się z raportem oraz jego streszczeniem oraz o możliwości składania do organu uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty doręczenia w trybie art. 49 Kpa.

Na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku obwieszczenie to było wywieszone w terminie od dnia 6 września 2010 r. do 30 września 2010 r., a na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku było wywieszone w dniach od 16 września 2010 r. do 7 października 2010 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny w okresie od 21 września 2010 r. do 12 października 2010 r. oraz na tablicy ogłoszeń Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz na trasie przebiegu przedsięwzięcia w okresie od dnia 16 września do dnia 8 października 2010r.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne skargi i uwagi.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku w opinii sanitarnej nr 322/NZ/10 z dnia 28 września 2010 r., znak: NZ-8240-31/09 pozytywnie zaopiniował ww. przedsięwzięcie, określając następujące warunki realizacji przedsięwzięcia : w celu ograniczenia uciążliwości związanej z hałasem, w przypadku prowadzenia prac na terenach w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, prace takie należy ograniczyć do pory dziennej (6⁰⁰ do 22⁰⁰); maszyny budowlane zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową winny być wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania; stosować materiały i wyroby budowlane posiadające dokumenty potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania i obrotu; plac składowy i bazę sprzętową zlokalizować poza najbliższą zabudowa mieszkaniową, magazynować wytworzone odpady w miejscach do tego wyznaczonych wyłącznie w obrębie pasa drogowego, selektywnie zbierać i magazynować odpady niebezpieczne w szczelnych pojemnikach; masy bitumiczne transportować samochodami, w których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w oponę ograniczającą emisję oparów asfaltów; transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażoną zostanie w oponę ograniczającą pylenie transportowanego materiału; stosować gotowe mieszanki do podbudowy wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji; stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności, w przypadku jeżeli materiały sypkie będą charakteryzować się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu proponuje się zraszanie; utrzymywać drogi dojazdowe w odpowiednim stanie czystości, nie stwarzającym możliwości nadmiernego pylenia, wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw w pracy; racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi; w celu ograniczenia ponadnormatywnego hałasu zastosować nowoczesną konstrukcję nawierzchni (warstwę ścieralną z betonu asfaltowego lub mieszanki mastykowo-grysowej); zastosować ograniczenie prędkości ruchu w miejscach zabudowy mieszkaniowej; zastosować rozwiązania konstrukcyjne pozwalające na poprawę płynności ruchu, zmniejszenie częstości hamowań oraz kolizyjności odcinka; przeprowadzić analizę porealizacyjną poziomu hałasu po oddaniu drogi do użytkowania, w miejscach przekroczeń dopuszczalnych poziomów zastosować zabezpieczenia przeciwakustyczne. Przedmiotowe zalecenia zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji w warunkach realizacji przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji wypełniając wymóg art. 10 § 1 Kpa obwieszczeniem z dnia 29 września 2010 r. znak: RDOŚ-20-WOOS-II-66131-2/10/pl powiadomił strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie jednocześnie informując o możliwości zapoznania się z całością zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym ze streszczeniem raportu o oddziaływaniu na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia oraz o możliwości składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 14 dni od daty doręczenia obwieszczenia w trybie art. 49 Kpa.

Strony postępowania nie złożyły uwag do toczącego się postępowania.

Obwieszczenie to było wywieszone: na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku od dnia 29 września do 19 października 2010 r., natomiast na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku od dnia 29 września 2010r. do 13 października 2010r, Urzędu Gminy Juchnowiec Kościelny od dnia 1 października 2010r do dnia 15 października 2010r.

„Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w od dnia 30 września 2010 r. do dnia 15 października 2010r.

Przedłożone przez inwestora dokumenty wraz z „Raportem o oddziaływaniu na środowisko” stanowiły podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i wypracowania stanowiska w przedmiotowej sprawie.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje przebudowę drogi wojewódzkiej nr 678 w ciągu ulic: K. Ciołkowskiego – Wiadukt – Zambrowska – Mazowiecka na odcinku ok. 7 km (od km ok. 0+000 do km ok. 7+147) wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi. Przebudowa dotyczy również wlotów dróg poprzecznych oraz miejsc dostępu do drogi wojewódzkiej.

Zakres planowanej przebudowy nie obejmuje odcinka o długości ok. 230 m, wzdłuż ul. Wiadukt, zaczynając od ronda 10 Pułku Ułanów Litewskich.

Przedmiotowy odcinek drogi DW 678 od km 0+000 do km 7+147 (dł. ok. 7 km) podzielono na dwa odcinki:

- „Ciołkowskiego” – od km ok. 0+000 do km ok. 5+187 (ul. Ciołkowskiego, ul. Wiadukt)
- „Kleosin” – od km ok. 5+187 do km ok. 7+147 (ul. Zambrowska, ul. Mazowiecka)

Organ prowadząc postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie, po wnikliwej analizie zgromadzonych dokumentów stwierdził, że przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami NATURA 2000. Najbliżej inwestycji zlokalizowane są obszary Puszcza Knyszyńska PLB 200003- obszar zlokalizowany około 6,5 km na wschód od terenu planowanej inwestycji, - Bagienna Dolina Narwi PLB 200001 obszar zlokalizowany około 8,5 km na zachód od terenu planowanej inwestycji. W odległości ok. 9,5 km na zachód od planowanej inwestycji zlokalizowany jest Specjalny Obszar Ochrony Narwiańskie Bagno PLH 200002.

Na terenie objętym zakresem wniosku nie występują obszary chronione regulowane ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody tj. parki narodowe i krajobrazowe, rezerваты przyrody, pomniki przyrody, użytki ekologiczne.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarem Natura 2000. Najbliżej inwestycji zlokalizowane są obszary Puszcza Knyszyńska PLB 200003- obszar zlokalizowany około 6,5 km na wschód od terenu planowanej inwestycji, - Bagienna Dolina Narwi PLB 200001 obszar zlokalizowany około 8,5 km na zachód od terenu planowanej inwestycji. W odległości ok. 9,5 km na zachód od planowanej inwestycji zlokalizowany jest Specjalny Obszar Ochrony Narwiańskie Bagno PLH 200002.

Na trasie przebiegu przedsięwzięcia nie występują stanowiska archeologiczne.

W ocenie organu biorąc pod uwagę znaczną odległość od wyżej wymienionych obszarów oraz zakres i skalę przedsięwzięcia ustalono, iż nie będzie ono negatywnie oddziaływać na te obszary, w odniesieniu do gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną. Przedsięwzięcie nie wpłynie na integralność i spójność obszarów sieci Natura 2000.

W przedmiotowym przypadku nie zachodzą szczegółowe uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000.

W celu weryfikacji zaprojektowanych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko stwierdzono obowiązek monitorowania oddziaływań przedsięwzięcia w trakcie jego eksploatacji oraz sporządzenia analizy porealizacyjnej z zakresu ochrony przed hałasem terenów zabudowy mieszkaniowej.

Na obecnym etapie postępowania nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Analizę porealizacyjną należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami, uwzględniając wyniki monitoringu, z której wnioski będą stanowiły podstawę do ewentualnego utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, jeżeli okaże się, że pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań nie uzyskano zmniejszenia poziomu hałasu do poziomu dopuszczalnych norm.

W ocenie organu, na podstawie materiału dowodowego przedłożonego przez inwestora i zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, zachodzi obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. W zebranych materiałach dowodowych wskazano na konkretne rozwiązania i wyznaczono lokalizacje urządzeń chroniących środowisko (separatory, osadniki, zbiorniki chłonno-odparowujące oraz ekrany akustyczne).

Niniejszej decyzji w trybie art. 108 Kpa nadano rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny polegający na potrzebie niezwłocznego rozwiązania problemu komunikacji w tym rejonie miasta i ważny interes strony, która stara się o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli inwestorowi w terminie złożyć wniosek o dofinansowanie i uzyskać decyzję zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

Przedsięwzięcie, w myśl obowiązujących przepisów nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku oraz zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U z 2002r. nr 58 poz. 535).

Nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszej decyzji.

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

POUCZENIE

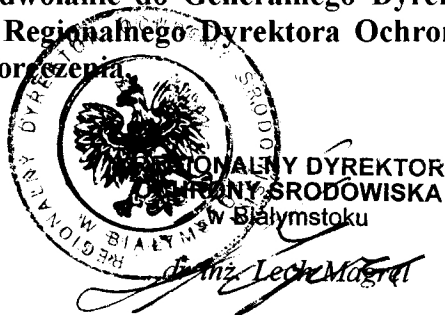
Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Wniosek powinien być złożony nie później, niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 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 ze zm.).

Jednostki budżetowe zwolnione są od opłaty skarbowej - podstawa prawna art. 7 ust. 2

ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635).

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia



Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich
ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok
2. PKP S.A. ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa
3. Prezydent Miasta Białegostoku
4. Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny
5. pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa
6. a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku

Charakterystyka przedsięwzięcia

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku znak RDOŚ-20-WOOS-II-66131-2/10/pl z dnia 28 października 2010r.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje przebudowę drogi wojewódzkiej nr 678 w ciągu ulic: K. Ciołkowskiego – Wiadukt – Zambrowska – Mazowiecka na odcinku ok. 7 km (od km ok. 0+000 do km ok. 7+147) wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi. Przebudowa dotyczy również wlotów dróg poprzecznych oraz miejsc dostępu do drogi wojewódzkiej.

Działka stanowiąca teren zamknięty to działka o nr geodezyjnym 29 obręb Krywlany .

Przedmiotowy odcinek drogi DW 678 od km 0+000 do km 7+147 (dł. ok. 7 km) podzielono na dwa odcinki:

- „Ciołkowskiego” – od km ok. 0+000 do km ok. 5+187
- „Kleosin” – od km ok. 5+187 do km ok. 7+147

Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku „Ciołkowskiego” obejmuje :

- budowę ul. K. Ciołkowskiego, ul. Wiadukt, wraz z budową i rozbudową niezbędnej infrastruktury,
- dostosowanie parametrów geometrycznych drogi do klasy technicznej GP,
- dostosowanie drogi do przekroju ulicznego dwujezdniowego 2/2,
- dostosowanie istniejącej konstrukcji nawierzchni do obciążenia osi 115 kN oraz kategorii ruchu KR5,
- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
- przebudowę skrzyżowań,
- budowę przedłużenia ul. Sławińskiego z włączeniem do ul. K. Ciołkowskiego,
- adaptację odcinka ul. Kawaleryjskiej od ul. Sławińskiego do ul. Ciołkowskiego na parking dla samochodów osobowych,
- budowę ciągów pieszo-rowerowych,
- przebudowę chodników,
- budowę dwóch zatok do ważenia i kontroli pojazdów wraz z 2 miejscami postojowymi dla Inspekcji Transportu Drogowego i Policji w rejonie pomiędzy ul. Wiosenną, a ul. Michałowskiego,
- budowę i przebudowę zatok autobusowych,
- budowę i przebudowę wiaduktu nad linią kolejową PKP,
- przebudowę bądź likwidację przepustów,
- poprawę systemu odwodnienia drogi poprzez budowę kanalizacji deszczowej,
- wycinkę drzewostanu kolidującego z prowadzeniem robót drogowych i mogącego spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,
- częściową przebudowę linii oświetleniowej, linii telefonicznej, linii energetycznej i pozostałego kolidującego uzbrojenia,
- wykonanie nowej organizacji ruchu, a co za tym idzie oznakowania poziomego i pionowego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu,
- przebudowę kolidujących sieci gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych,
- budowę kanalizacji sanitarnej i magistrali wodociągowej,
- budowę zbiornika chłonno – odprowadzającego,

- budowę zbiornika retencyjnego,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę linii oświetleniowej i linii energetycznej,
- przebudowę sieci ciepłej preizolowanej,

Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku „Kleusin” obejmuje :

- dostosowanie parametrów geometrycznych drogi do klasy technicznej G,
- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 – 8,0 m w zależności od odcinka drogi,
- dostosowanie istniejącej konstrukcji nawierzchni do obciążenia osi 115 kN oraz do kategorii ruchu KR5,
- przebudowę skrzyżowań,
- budowę drogi serwisowej – o szerokości 5,5 m strona prawa, od ul. Tarasiuka do ul. Baczyńskiego; o szerokości 5,0 m od ul. Baczyńskiego do wysokości ul. Jodłowej,
- budowę ścieżki rowerowej o szerokości 2,0 m, strona prawa (od skrzyżowania z ul. Tarasiuka do wysokości ul. Jodłowej),
- budowę ciągów pieszo-rowerowych,
- przebudowę chodników,
- budowę i przebudowę zatok autobusowych,
- budowę miejsc postojowych,
- budowę zatoki do kontroli i ważenia pojazdów ciężarowych, po południowej stronie ul. Zambrowskiej, na wysokości ul. Staffa,
- budowę nowego mostu i kładki dla pieszych na rzece Horodniance we wsi Horodniany w km około 7+043,
- likwidację przepustów,
- poprawę systemu odwodnienia drogi poprzez budowę kanalizacji deszczowej,
- wycinkę drzewostanu kolidującego z prowadzeniem robót drogowych i mogącego spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,
- częściową przebudowę linii oświetleniowej, linii telefonicznej, linii energetycznej i pozostałego kolidującego uzbrojenia,
- wykonanie nowej organizacji ruchu, a co za tym idzie oznakowania poziomego i pionowego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu,
- przebudowę kolidujących sieci gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych,
- budowę zbiornika chłonnego – odparowującego,
- budowę linii oświetleniowej,

Na omawianym odcinku drogi wojewódzkiej nr 678 modernizowane będą następujące skrzyżowania:

- skrzyżowanie z drogą krajową nr 19 (ul. Nowowarszawską),
- skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2223B (ul. Wiosenną) i drogą powiatową nr 1493B (droga do Olmont),
- nowe skrzyżowanie ul. Sławińskiego (droga wewnętrzna) z drogą wojewódzką nr 678 (ul. Ciołkowskiego),
- skrzyżowanie drogi gminnej nr 100149B (ul. Kawaleryjskiej) z ul. Sławińskiego,
- skrzyżowanie z drogą gminną nr 106781B (ul. Tarasiuka),
- skrzyżowanie z drogą gminną nr 106815B (ul. Baczyńskiego) i drogą gminną nr 106786B (ul. Leśną),
- skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1549B,

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Białymstoku

dr inż. ~~Ewa~~ Magrel