

## Spis treści:

1.	PRZEDMIOT INWESTYCJI .....	3
1.1.	Lokalizacja i program inwestycji .....	3
1.2.	Cel i zakładany efekt inwestycji .....	4
1.3.	Podział inwestycji na etapy i kolejność realizacji obiektów i etapów .....	4
2.	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU (OPIS W ZAKRESIE NIEZBEDNYM DO UZUPEŁNIENIA CZĘŚCI RYSUNKOWEJ).....	4
2.1.	Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego .....	4
2.2.	Charakterystyka zieleni istniejącej.....	6
2.3.	Zagospodarowanie terenu przyległego.....	7
2.3.1.	Konfiguracja i ukształtowanie terenu .....	7
2.3.2.	Ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu w pasie wykonania i oddziaływania inwestycji .....	7
3.	ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE.....	7
3.1.	Warunki wynikające z dokumentów planistycznych.....	7
3.1.1.	Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju .....	7
3.1.2.	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa .....	8
3.1.3.	Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego .....	8
3.1.4.	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego .....	9
3.2.	Warunki wynikające z zagospodarowania istniejącego pasa drogowego i terenu przyległego .....	10
3.3.	Warunki środowiskowe terenu.....	10
3.4.	Warunki wynikające z ochrony konserwatorskiej terenu.....	11
4.	PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU (W ZAKRESIE NIEZBEDNYM DO UZUPEŁNIENIA CZĘŚCI RYSUNKOWEJ).....	11
4.1.	Ukształtowanie trasy drogowej .....	11
4.2.	Ukształtowanie terenu i zieleni .....	13
4.3.	Projektowane obiekty i urządzenia budowlane .....	14
4.3.1.	Obiekty drogowe .....	14
5.	OPINIE, STANOWISKA UZGODNIENIA, POZWOLENIA I WARUNKI .....	17
6.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....	17



## 1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

### 1.1. Lokalizacja i program inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przedsięwzięcie pn. „Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Kleeberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II”, obejmujące budowę:

- węzła drogowego w Porosłach na skrzyżowaniu dróg:
  - drogi krajowej nr 8 (DK nr 8) / ul. Gen. Franciszka Kleeberga: początek opracowania około km 638+942, koniec – granica miasta Białegostoku,
  - drogi wojewódzkiej nr 676 (DW nr 676) / ul. Jana Pawła II: początek opracowania – skrzyżowanie z drogą krajową Nr 8, koniec – skrzyżowanie z ul. Narodowych sił Zbrojnych / Al. Niepodległości,
  - drogi powiatowej nr 1551B (DK nr 8 – Porosły – Krupniki),
  - drogi gminnej do Kol. Porosły,
- węzła drogowego w Białymstoku na skrzyżowaniu ulic:
  - ul. Jana Pawła II,
  - ul. Elewatorskiej,wraz wiaduktem kolejowym nad linią kolejową nr 38 Białystok – Głomno.

Obszar planowanej inwestycji położony jest w województwie podlaskim, w granicach administracyjnych powiatu białostockiego (gmina Choroszcz) i miasta na prawach powiatu Białystok. Droga krajowa nr 8 na analizowanym odcinku należy do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Szczegółowy zakres przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje:

- przebudowę odcinków dróg DK nr 8 (klasy technicznej GP) i DW nr 676 (klasy technicznej G) z jednojezdniowych na dwujezdniowe o łącznej długości około 2.95 km,
- budowę sieci dróg dojazdowych i dojazdowych o długości około 5.56 km,
- przebudowę i budowę skrzyżowań drogowych,
- przebudowę i budowę drogowych obiektów inżynierskich,
- przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej – zjazdów indywidualnych i publicznych,
- przebudowę i budowę zatok autobusowych,
- przebudowę i budowę chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, budowę przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych,
- rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (kanalizacja deszczowa) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy,
- budowę miejsca do kontroli i ważenia pojazdów,
- przebudowę i zabezpieczenie sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę istniejącego lub budowę nowego oświetlenia,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

#### ***Inwestorem budowy jest***

Urząd Miejski w Białymstoku, ul. Słonimska 1, 15-950 Białystok.

#### ***Zlecniodawcą dokumentacji projektowej jest***

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok.

## **Wykonawcą dokumentacji projektowej jest**

EKKOM Sp. z o.o., ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków.

Podstawą opracowania jest umowa nr WZP.2510.9.2014 z dnia 29.05.2014 r. zawarta pomiędzy Podlaskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Białymstoku a firmą EKKOM Sp. z o.o.

### **1.2. Cel i zakładany efekt inwestycji**

Głównym celem przedsięwzięcia jest podniesienie bezpieczeństwa ruchu oraz sprawności układu komunikacyjnego na wschodnim wjeździe do Białegostoku od strony Warszawy. Na analizowanym skrzyżowaniu następuje rozplot ruchu o kierunkach Warszawa – Białystok (DW nr 676) oraz Warszawa – Augustów (DK nr 8). Budowa bezkolizyjnych węzłów pociąga za sobą rozbudowę drogi DK nr 8 / ul. Gen. F. Kleeberga i DW nr 676 / al. Jana Pawła II z przekroju jednojezdniowego do dwujezdniowego, co zaś wiąże się z poprawą przepustowości dróg i skrzyżowań. Zmiana niektórych parametrów geometrycznych dróg spowoduje poprawę warunków ruchowych, dzięki czemu uzyska się płynny, niezakłócony ruch pojazdów oraz zostaną zwiększone prędkości podróży.

Dodatkową korzyścią wynikającą z budowy węzła Porosły będzie likwidacja niebezpiecznego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną z drogami lokalnymi (drogą gminną do Kol. Porosły i drogą powiatową do Krupnik). Ruch lokalny odbywać się będzie na drogach dojazdowych, z możliwością włączenia się na węzeł poprzez zaprojektowane łącznice. Pasy włączania i wyłączania umożliwią bezpieczny wjazd jak i również zjazd z przebudowywanych dróg.

Budowa ścieżek rowerowych i chodników przy drogach dojazdowych umożliwi bezpieczne poruszanie się niechronionych uczestników ruchu (rowerzystów i pieszych) oraz zapewni bezpośredni dojazd np. do miejsc pracy.

### **1.3. Podział inwestycji na etapy i kolejność realizacji obiektów i etapów**

Na dzień dzisiejszy nie planuje się etapowania inwestycji.

Na dalszych etapach realizacji przedsięwzięcia jest możliwy podział na dwa etapy:

- budowa węzła drogowego łączącego drogę krajową nr 8, ul. Generała Franciszka Kleeberga i drogę wojewódzką nr 676 (al. Jana Pawła II) wraz z drogami dojazdowymi do zjazdów na prawoskręty około km 0+250 projektowanego odcinka DW nr 676,
- budowa węzła drogowego łączącego aleję Jana Pawła II z ulicą Elewatorską razem z przejściem nad linią kolejową w postaci wiaduktu oraz drogami dojazdowymi od zjazdów z DW nr 676.

## **2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU (OPIS W ZAKRESIE NIEZBEDNYM DO UZUPEŁNIENIA CZĘŚCI RYSUNKOWEJ)**

### **2.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego**

W zakresie przedsięwzięcia znajdują się:

- odcinek drogi krajowej nr 8 od km 638+890 do km 640+681 wraz ze skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 676,
- odcinek drogi wojewódzkiej nr 676 od km 0+000 do km 1+073 wraz ze skrzyżowaniem z ul. Elewatorską,

- odcinek ul. Elewatorskiej,
- odcinek drogi powiatowej nr 1551B o długości około 150m,
- odcinek drogi gminnej o długości około 150m,
- sieć dróg serwisowych i dojazdowych do posesji.

Zachodni odcinek drogi krajowej nr 8 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 676 został w ostatnich latach przebudowany w ramach projektu „Rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Jeżewo – Białystok km 614+850 – km 639+365”. Na analizowanym obszarze rozbudowa drogi obejmowała budowę dwóch jezdni, każda po dwa pasy ruchu, budowę układu równoległych dróg lokalnych w tym budowę tzw. drogi autobusowej (o parametrach zapewniających przejeżdżalność po drodze autobusom), budowę chodników dla pieszych, przebudowę skrzyżowania z drogą gminną i drogą powiatową nr 1551B wraz z budową sygnalizacji świetlnej oraz budową kładki dla pieszych i rowerzystów nad DK nr 8 na zachodnim wlocie skrzyżowania. Podstawowe parametry drogi to:

- klasa techniczna drogi GP,
- kategoria ruchu KR 6,
- obciążenie 115 kN/oś,
- skrajnia pionowa 5.0 m,
- przekrój w krawężniku – typ uliczny,
- szerokość pasa ruchu 3.50 m,
- szerokość opaski zewnętrznej 0.70 m,
- szerokość opaski wewnętrznej 0.50 m,
- szerokość pasa rozdziału 5.00 m (4.00+2x0.50),
- szerokość nawierzchni 8.20 m,

Na drodze krajowej nr 8 na skrzyżowaniu z DP nr 1551B zostały wydzielone pasy dla relacji skrętu w lewo. Należy zaznaczyć, iż kładka nad DK nr 8 przesłania sygnalizację świetlną powodując przez to skrócenie czasu na wykonanie ewentualnego manewru hamowania lub zmiany pasa ruchu.

Droga wojewódzka nr 676 i północny odcinek DK nr 8 (ul. Gen. F. Kleeberga) na analizowanym obszarze są drogami jednojezdniowymi klasy technicznej odpowiednio G i GP, o szerokości 7.00m (2x3.5m) wraz z obustronnymi utwardzonymi poboczami szerokości około 2 m. Nawierzchnia jezdni – bitumiczna – jest w złym stanie technicznym o zdeformowanym przekroju i profilu, ze spękaniami poprzecznymi, siatkowymi i licznymi ubytkami, co wpływa niekorzystnie na komfort podróżowania, bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz klimat akustyczny na obszarze sąsiadującym z drogą. Dostęp do dróg jest zapewniony poprzez zjazdy publiczne i indywidualne.

Skrzyżowanie DW nr 676 i DK nr 8 to skrzyżowanie skanalizowane, z wydzielonymi pasami dla relacji skrętu w lewo, bez sygnalizacji świetlnej. Główna relacja ruchowa prowadząca ruch tranzytowy Warszawa – Augustów jest na skrzyżowaniu blokowana przez pojazdy jadące na wprost – wyjeżdżające z Białegostoku, szczególnie w godzinach szczytu.

Podłączenie ulicy Elewatorskiej do drogi wojewódzkiej nr 676 (al. Jana Pawła II) odbywa się na skrzyżowaniu skanalizowanym bez sygnalizacji świetlnej. Teren przy ulicy Elewatorskiej zarówno po jej wschodniej jak i zachodniej stronie ma charakter usługowy. W odległości około 170m od skrzyżowania z ul. Elewatorską w kierunku centrum Białegostoku znajduje się dwutorowy przejazd kolejowy.

Odwodnienie drogi wojewódzkiej i krajowej odbywa się powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne. Na przebudowanym odcinku drogi krajowej od strony Warszawy do skrzyżowania z drogą wojewódzką występuje odwodnienie w postaci kanalizacji deszczowej. Za skrzyżowaniem z DP nr 1551B wybudowany został system urządzeń oczyszczającej wody przed zrzutem do przepustu  $\varnothing 800$  położonym pod terenem firmy Iglotex, stanowiący początek rowu melioracyjnego R-H. Na pozostałej części analizowanych odcinków woda odprowadzana jest do przydrożnych rowów otwartych, o różnej głębokości, porośniętych roślinnością trawiastą. Rowy te są odpowiednio utrzymywane jedynie odcinkami. Zazwyczaj jednak są zaniedbane i zamulone, przez co dochodzi do zalewania sąsiadujących posesji. Część przedsiębiorstw położonych na terenie inwestycji posiada własne zbiorniki retencyjne.

W zakresie aktualizacji mapy dla przedmiotowego opracowania znajdują się następujące elementy uzbrojenia terenu:

- sieć elektroenergetyczna w zarządzie PGE Dystrybucja S.A. Oddział Białystok, ul. Elektryczna 13, 15-950 Białystok,
- sieć teletechniczna w zarządzie Orange Polska S.A., Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 3-Warszawa, ul. Cieszyńska 3a, 15-371 Białystok,
- sieci wodociągowe w zarządzie: Zakładu Energetyki Ciepłej, Wodociągów i Kanalizacji w Choroszcz Spółka z o.o., ul. H. Sienkiewicza 25a, 16-070 Choroszcz, Wodociągów Białostockich S. z o.o., ul. Młynowa 52/1 15-404 Białystok oraz właścicieli prywatnych (odcinki wodociągów służące celom ppoż.),
- sieć gazowa w zarządzie Polskiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o., Oddział w Warszawie, Zakład w Białymstoku, ul. Gen. Stanisława Sosabowskiego 24, 15-182 Białystok,
- sieć kanalizacji sanitarnej bądź ogólnospławnej w zarządzie Zakładu Energetyki Ciepłej, Wodociągów i Kanalizacji w Choroszcz Spółka z o.o., ul. H. Sienkiewicza 25a, 16-070 Choroszcz oraz Wodociągów Białostockich S. z o.o., ul. Młynowa 52/1 15-404 Białystok,
- sieć kanalizacji deszczowej w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku,
- w obszarze skrzyżowań występuje oświetlenie dróg i przyległych obszarów.

## **2.2. Charakterystyka zieleni istniejącej**

Na analizowanym obszarze występują gatunki roślin charakterystyczne dla zbiorowisk ruderalnych, stanowiące tereny zieleni komunikacyjnej. Lokalizacyjnie rośliny porastają przydrożny pas terenu tworząc małe skupiska, rzadziej są to pojedyncze drzewa i krzewy. Wśród gatunków drzew występujących na tym obszarze można wyszczególnić: sosny, lipy, topole białe, dęby, wierzby. W przydrożnych rowach melioracyjnych można zaobserwować roślinność szuwarową (strzałka wodna, pałki), a pobliskie tereny pól i łąk porastają różne gatunki traw i pospolitych roślin zielnych (np. nostrzyk biały, cykoria podróżnik, krwawnik pospolity, komosa biała). Nie stwierdzono obecności gatunków chronionych i cennych przyrodniczo.

## **2.3. Zagospodarowanie terenu przyległego**

### **2.3.1. Konfiguracja i ukształtowanie terenu**

Pod względem morfologicznym rozpatrywany obszar należy do makroregionu Nizina Północnopodlaska, mezoregionu Wysoczyzna Białostocka. Teren obejmujący planowaną inwestycję charakteryzuje się równinnym, mało zróżnicowanym krajobrazem. Płaski teren, na którym znajdują się nieliczne wzniesienia nieprzekraczające 150 m n. p. m. (amplitudy wysokości nie przekraczają 20 m), stanowi mozaikę pól uprawnych, pól zieleni, z gęsto występującą zabudową i siecią dróg.

Obecna rzeźba terenu została ukształtowana przez ostatnie zlodowacenie środkowopolskie. Lodowiec zanikając powierzchniowo nadbudowywał wysoczyznę moreną, a w obniżeniach podłoża pozostawały bryły martwego lodu. Wytapianie się największych brył dało początek dolinie Narwi kształtując w ten sposób krajobraz gminy. O wytopiskowej genezie doliny świadczy obecność na jej zboczach form pochodzenia glacialnego: kemów, nisz i dolinek wytopiskowych. Zabagnienie doliny Narwi nastąpiło po zmianie koryta rzeki z meandrującego na wielokorytowe, które miało miejsce na przełomie okresu atlantyckiego oraz subborealnego (około 4500 lat temu).

### **2.3.2. Ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu w pasie wykonania i oddziaływania inwestycji**

Inwestycja odbywa się częściowo poza terenem zabudowanym (lokalizacja węzła na skrzyżowaniu DK nr 8 i DW nr 676) oraz na terenie zabudowanym (lokalizacja węzła na skrzyżowaniu ul. Elewatorskiej i al. Jana Pawła II).

Na południe na od drogi krajowej i wojewódzkiej oraz w trójkącie utworzonym przez ul. Gen. F. Kleeberga i drogę wojewódzką teren jest bardzo silnie zagospodarowany pod kątem usługowym i przemysłowym. Jedyna zabudowa mieszkaniowa występuje przy fragmencie DW nr 676 o długości około 250 m od skrzyżowania z DK nr 8 w stronę Białegostoku.

Teren położony na północ od drogi krajowej stanowią głównie obszary wykorzystywane rolniczo, lokalnie występuje zabudowa mieszkaniowa lub usługowa.

## **3. ISTNIEJACE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE**

### **3.1. Warunki wynikające z dokumentów planistycznych**

#### **3.1.1. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju**

W chwili obecnej obowiązującym krajowym dokumentem planistycznym jest „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r.

Koncepcja polityki zagospodarowania przestrzennego kraju do roku 2030 wymienia pośród najważniejszych kierunków rozwoju kraju poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. Według Koncepcji jako najważniejsze inwestycje transportowe uznane będą te przyczyniające się do poprawy dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego. W kontekście zapewniania spójności pomiędzy poszczególnymi krańcami Polski istotne znacznie będzie miała rozbudowa powiązań drogowych łączących najważniejsze ośrodki miejskie położone w większej odległości od głównych ośrodków społeczno-gospodarczych kraju z miastami policentrycznej sieci metropolii. Kolejnym kierunkiem działań jest poprawa wzajemnej dostępności głównych ośrodków miejskich (miastami

wojewódzkimi i pozostałymi miastami regionalnymi), gdzie jest ona najbliższa i jednocześnie najbardziej pożądana z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego kraju. Dotyczy to m.in. budowy przedmiotowej inwestycji w postaci węzła drogowego w Porosłach.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez rząd w grudniu 2011 r. oraz zawarte w niej cele i działania naprawcze są zgodne z kierunkami działań dla osiągnięcia celów operacyjnych związanych z budową węzła drogowego w Porosłach. Przedmiotowa inwestycja nawiązuje do dwóch obszarów tematycznych zawartych w Koncepcji: poprawy powiązań między miastami i rozwoju infrastruktury transportowej.

### 3.1.2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa

Przyjęty Uchwałą Nr IX/80/03 przez Sejmik Województwa Podlaskiego „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego” z dnia 27 czerwca 2003 r. został opracowany na podstawie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r.

Jednym z celów operacyjnych przedmiotowego dokumentu planistycznego jest tworzenie nowoczesnej infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności inwestycyjnej i turystycznej przestrzeni województwa oraz pozyskiwaniu europejskich środków pomocowych przedakcesyjnych i funduszy strukturalnych. Budowa węzła drogowego w Porosłach jest spójna z poniższymi zasadami rozwoju infrastruktury transportowej podanymi w „Planie...”:

- zapewnienie priorytetów w modernizacji i budowie infrastruktury transportowej dla:
  - drogi krajowej ekspresowej S8 w I transeuropejskim korytarzu transportowym (Warszawa – Białystok – Suwałki – Budzisko),
  - dróg wojewódzkich ważnych dla rozwoju województwa, a zwłaszcza w obszarze funkcjonalnym (europolitalnym) m. Białegostoku,
  - elementów infrastruktury transportowej miast istotnych dla sprawnego funkcjonowania ich systemów komunikacyjnych, w tym: eliminujących uciążliwość ruchu tranzytowego i wewnętrznego, usprawniających ruch międzymiastowy, poprawiających powiązania miast z otoczeniem,
- dostosowanie parametrów technicznych dróg do ustalonych ich klas funkcjonalno – technicznych,
- likwidowanie barier komunikacyjnych dla ludzi niepełnosprawnych oraz ograniczanie kolizji między różnymi rodzajami ruchu,
- traktowanie ruchu rowerowego jako pełnoprawnego środka transportu i zapewnienie mu stosownej infrastruktury z priorytetem turystyki międzynarodowej.

Na liście zadań służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych w zakresie infrastruktury transportowej zostały wymienione zarówno budowa drugiej jezdni DK nr 8 w gminie Choroszcz i w Białymstoku, jak i budowa drugiej jezdni DW nr 676 na odcinku droga S8 – Białystok.

### 3.1.3. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Na przedmiotowym terenie obowiązują dwa Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Białegostoku (ujednolicony tekst studium uchwalonego uchwałą Nr XX/256/99 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 29 listopada 1999 r., zm. uchwałą Nr X/82/03z dnia 30 czerwca 2003 r. i Nr XLIV/502/05 z dnia 27 czerwca 2005 r.) oraz Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania

przestrzennego gminy Choroszcz (tekst studium uchwalony uchwałą Nr XIV/141/04 Rady Miejskiej w Choroszczu z dnia 28 października 2004 r.).

„Studium” miasta Białegostoku w głównych kierunkach rozwoju komunikacji uwzględnia modernizację i przebudowę ulic w celu zapewnienia sprawnych i funkcjonalnych powiązań komunikacyjnych. Jednym z celów i kierunków działań nawiązujących do przedmiotowej inwestycji jest poszerzenie wjazdu do miasta od strony gminy Choroszcz (ul. Jana Pawła II).

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Choroszcz” wskazuje na terenie województwa podlaskiego 10 odcinków dróg krajowych, których łączna długość wynosi 975,873 km, przy czym jeden odcinek o długości 12 km (droga krajowa Nr 8) znajduje się na terenie gm. Choroszcz. Drogą wojewódzką jest droga Nr 676 G 80/2\*7 – na odcinku od skrzyżowania z drogą północno – obwodową do granic administracyjnych Białegostoku, droga dwu jezdniowa klasy G o szerokości jezdni 7 m z utwardzonymi poboczeniami i dwukierunkowymi drogami dojazdowymi kl. D po obu stronach drogi. Szerokość pasa drogowego 80 m.

Według analiz przeprowadzonych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego wynika, że istniejące przekroje dróg wojewódzkich posiadają rezerwy przepustowości, a największe problemy pojawiają się głównie w obszarach zabudowy i skrzyżowaniach z drogami krajowymi. W niniejszym studium zagospodarowania przestrzennego ustala się utrzymanie i rozbudowę dróg układu podstawowego uwzględnionych w zadaniach ponadlokalnych - krajowych i wojewódzkich. Jako inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnych na terenie gminy Choroszcz będą realizowane inwestycje związane z budową i modernizacją dróg układu lokalnego. W Studium wskazano na potrzebę dalszego rozwoju komunikacji na terenie Gminy.

#### 3.1.4. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Starosielce w Białymstoku (rejon ulicy Elewatorskiej) uchwalony Uchwałą Nr LVIII/ 684/06 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 26 czerwca 2006 r. (zmieniony Uchwałą Nr LVI/725/10 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 31 maja 2010 r. i Uchwałą nr XXXII/351 z dnia 24.09.2012 r.). Plan obejmuje teren o powierzchni około 147 ha położony pomiędzy Al. Jana Pawła II, drogą przy hotelu „Leśny”, torami kolejowymi, ul. Księdza J. Popiełuszki i granic administracyjnych Białegostoku. Teren objęty planem został przeznaczony pod zabudowę produkcyjną i usługową, usługi sportu i rekreacji.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Bacieczki w Białymstoku (rejon pomiędzy ulicą Narodowych Sił Zbrojnych a granicą administracyjną miasta) uchwalony Uchwałą Nr XII/109/07 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 21 maja 2007 r. (zmieniony Uchwałą Nr VI/35/11 z dnia 17 stycznia 2011 r.). Plan obejmuje teren o powierzchni około 67 ha położony pomiędzy ul. Gen. F. Kleeberga, Narodowych Sił Zbrojnych, Al. Jana Pawła II i granicami miasta w Białymstoku. Tereny oznaczone na rysunku planu zostały wyznaczone pod zabudowę produkcyjną i usługową, zabudowę usługową, zabudowę usługową w tym obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>, ogrody działkowe, zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Od strony torów kolejowych dopuszcza się lokalizacji ogrodzenia w postaci muru pełniącego rolę ochrony akustycznej. Obsługę komunikacyjną obszaru zapewniają: ulice układu podstawowego:

- modernizowana ul. Gen. F. Kleeberga (KD-1GP - główna ruchu przyspieszonego) - droga krajowa,
- modernizowana ul. Narodowych Sił Zbrojnych (KD-2GP - główna ruchu przyspieszonego) - droga wojewódzka,
- modernizowana Al. Jana Pawła II (KD-3G - główna) - droga wojewódzka (w większości poza granicami planu).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Choroszcz uchwalony Uchwałą Nr XXVII/244/01 Rady Miejskiej w Choroszczy zmieniony Uchwałą Nr XXI/202/2013 Rady Miejskiej w Choroszczy z dnia 29 listopada 2013 r. Plan obejmuje obszar o powierzchni około 39,51 ha. Na działkach drogowych plan zawiera ustalenia dotyczące modernizacji, rozbudowy i budowy układu komunikacyjnego gminy – rozbudowy DK nr 8 i DW nr 676 do przekroju dwujezdniowego o szerokości jezdni 7.0 m, z utwardzonymi poboczami szerokości 2.0 m z obustronnymi drogami serwisowymi klasy technicznej D. Na działkach sąsiadujących z planowaną inwestycją plan przewiduje usługi przemysłowe, handlowe, gastronomiczne. W każdym z obszarów obowiązuje zasada utrzymania uciążliwości wynikającej z prowadzonej działalności w granicach własnej działki.

Projektowana rozbudowa węzła Porosły: ul. Kleeberga – droga krajowa nr 8 – droga wojewódzka nr 767 – ul. Jan Pawła II nie koliduje z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego obowiązującymi na powyższych terenach.

### **3.2. Warunki wynikające z zagospodarowania istniejącego pasa drogowego i terenu przyległego**

W wyniku rozbudowy drogi krajowej nr 8 i drogi wojewódzkiej nr 676 zostanie ograniczona dostępność sąsiadujących terenów do układu dróg głównych. Dojazd do posesji zostanie zapewniony poprzez układ dróg dojazdowych i zjazdów. Ze względu na zagospodarowanie terenów drogi dojazdowe i zjazdy mają parametry zapewniające przejezdność pojazdów ciężarowych z naczepami oraz autobusów.

### **3.3. Warunki środowiskowe terenu**

Warunki środowiskowe zostały określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Kleeberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II” wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 10.08.2016 r. Dla etapu przygotowania dokumentacji do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zostały określone poniższe wymagania:

- Zbiorniki retencyjno-oczyszczające zaprojektować jako szczelne, typu otwartego o konstrukcji ziemnej, ścianach i dnie umocnionych płytami żelbetowymi i otworowymi. Dno i ściany zbiornika uszczelnić geomembraną.
- Zaprojektować i wykonać urządzenia podczyszczające i odprowadzające wody opadowe z nawierzchni (studzienki osadowe i separatory substancji ropopochodnych) do istniejących wód powierzchniowych w taki sposób, aby redukcja zawiesiny ogólnej w wodach opadowych odprowadzanych do środowiska nie przekraczała wartości dopuszczalnej określonej w przepisach szczególnych.
- Na wypadek wystąpienia awarii w miejscach, gdzie inwestycja przebiega w pobliżu cieków lub zbiorników wodnych zaprojektować szczelne rowy odwadniające oraz urządzenia oczyszczające wyposażone w zastawki.

Powyższe uwarunkowania zostały uwzględnione w projekcie. Szczegóły rozwiązań zostały opisane w projekcie architektoniczno-budowlanym branży kanalizacyjnej.

### **3.4. Warunki wynikające z ochrony konserwatorskiej terenu**

Zgodnie z pismem Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Białymstoku w otoczeniu do około 300 m wokół planowanej budowy węzła drogowego w Porosłach nie znajdują się żadne zabytki archeologiczne lub nieruchomości wpisane do rejestru zabytków lub ujęte w ewidencji wojewódzkiej.

Zgodnie z pismem Departamentu Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego w Białymstoku z dnia 9 października 2015 r. znak DOŚ-I.604.26.2015, na terenie planowanego węzła drogowego w Porosłach nie znajdują się żadne budynki ani obiekty wpisane do rejestru zabytków, a teren nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie jest włączony do gminnej ani do wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Z uwagi na możliwość odkrycia nowych zabytków archeologicznych konieczne jest zapewnienie na koszt inwestora stałych nadzorów archeologicznych nad pracami ziemnymi, związanymi z realizacją inwestycji. Zapewnienie stałego nadzoru archeologicznego umożliwi obserwację przez archeologa odsłanianych warstw, ich właściwą dokumentację, czyli sporządzanie zdjęć fotograficznych i wykonanie planów. Zapewni także wydobycie we właściwy sposób znajdujących się w ziemi przedmiotów będących zabytkami archeologicznymi, ich zabezpieczenie i konserwację oraz przekazanie tych zabytków do muzeum.

W przypadku odkrycia w trakcie nadzorów zagrożenia zniszczeniem bądź uszkodzeniem stanowisk archeologicznych o wyjątkowej wartości historycznej bądź naukowej niezbędne będzie przeprowadzenie ratowniczych badań wykopaliskowych zgodnie z art. 32 ust.5 pkt 3 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Tryb postępowania w przypadku odkrycia w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem bądź zabytkiem archeologicznym określają przepisy art. 32 i 33 ww. ustawy. Zgodnie z art. 32 ww. ustawy każdy, kto w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest zobowiązany:

- wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć zabytek,
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,

niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza lub prezydenta).

## **4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU (W ZAKRESIE NIEZBEDNYM DO UZUPEŁNIENIA CZĘŚCI RYSUNKOWEJ)**

### **4.1. Ukształtowanie trasy drogowej**

#### **Drogi główne**

Zakres przedsięwzięcia rozpoczyna się około km 638+890 istniejącej DK nr 8 i przebiega w dużej części po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 8 i drogi wojewódzkiej nr 676. Koniec opracowania na ul. Gen. F. Kleeberga (w kierunku Augustowa) znajduje się w km 640+681 na istniejącym wiadukcie nad linią kolejową nr 38. Koniec opracowania na al. Jana Pawła II (w kierunku centrum Białegostoku) znajduje się w km 1+073 DW nr 676 przed północnym zjazdem publicznym do centrum handlowego.

Skrzyżowanie drogi krajowej nr 8 i drogi wojewódzkiej nr 676 (aktualnie km 639+440) rozwiązano w formie skrzyżowania dwupoziomowego – węzła bezkolizyjnego. Podstawowy przekrój drogowy obu głównych dróg węzła jest dwujezdniowy dwupasowy (szerokości 2 x 3.5m). Jezdnie są rozdzielone zielonym pasem dzielącym (szerokości 4.0 m). Pomiędzy jezdniami głównymi zaprojektowano następujące łącznice:

- południowa: relacji Warszawa – Białystok: pomiędzy południowymi jezdniami DK nr 8 i DW nr 676, jako bezpośrednia dwupasowa łącznica jednokierunkowa P2,
- północna: relacji Białystok – Warszawa: pomiędzy północnymi jezdniami DK nr 8 i DW nr 676, nad DK nr 8 na nowym obiekcie mostowym, jako półbepośrednia dwupasowa łącznica jednokierunkowa P2,
- wschodnia: relacji Białystok – Augustów: pomiędzy północną jezdnią DW nr 676 i południową jezdnią DK nr 8, jako bezpośrednia jednopasowa łącznica jednokierunkowa P1.

Zakres powyższego węzła zajął teren istniejącego skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną DK nr 8 z DP nr 1551B i drogą gminną w km 639+205, co spowodowało konieczność innego skomunikowania dróg niższych kategorii. Drogę powiatową i drogę gminną poprowadzono wiaduktem pod DK nr 8. Połączono je z siecią łącznic i dróg dojazdowych równoległych do DK nr 8 i DK nr 676 za pomocą układu małych rond. Wyjazd z dróg lokalnych w stronę Warszawy odbywa się po północnej stronie DK nr 8 na projektowanej jednopasowej łącznicy jednokierunkowej P1. Dojazd w stronę Białegostoku i Augustowa zapewniony jest po drogach dojazdowych.

Na połączeniu al. Jana Pawła II z u. Elewatorską zaprojektowano węzeł dwupoziomowy częściowo bezkolizyjny typu karo z rondem. Jezdnie drogi głównej poprowadzono wiaduktem nad poziomem rozrządu. Do ronda w poziomie rozrządu są włączone cztery łącznice jednojezdniowe jednokierunkowe (dwie wjazdowe i dwie wyjazdowe), od południa ul. Elewatorska oraz od północy projektowana droga dojazdowa. W ramach węzła w miejscu istniejącego skrzyżowania drogi z linią kolejową nr 38 zaprojektowano przejazd w postaci wiaduktu nad torami.

W północnej części przedsięwzięcia zaprojektowano połączenie ul. Gen. Franciszka Kleeberga z drogami dojazdowymi w postaci dwóch zjazdów obsługujących tylko relacje prawoskrętne. W celu usprawnienia przejazdu skrzyżowania zjazdów z drogami dojazdowymi zaprojektowano jako ronda.

### **Drogi dojazdowe**

W celu zapewnienia dojazdu do terenów uprzemysłowionych oraz bezpiecznego podłączenia się do drogi krajowej nr 8 oraz drogi wojewódzkiej nr 676 wzdłuż całej inwestycji zaprojektowano drogi dojazdowe o szerokości jezdni 7.0m (2x3.5 m) ograniczone krawężnikami. Obsługa przyległych działek rozwiązana jest tylko za pomocą dróg dojazdowych.

Ze względu na fakt, iż południowa część obszaru objętego inwestycją ma charakter mocno usługowy i uprzemysłowiony, drogi dojazdowe zostały zaprojektowane na obciążenie 115 kN/oś.

Po zaprojektowanych drogach dojazdowych będą poruszały się także pojazdy komunikacji zbiorowej Białegostoku i gminy Choroszcz.

### **Chodniki i ścieżki rowerowe**

Chodnik ze ścieżką rowerową został zaprojektowany na całej długości południowej drogi dojazdowej, komunikując DP nr 1551B z ul. Elewatorską i centrum Białegostoku. Ścieżka rowerowa została również zaprojektowana wzdłuż północnej drogi dojazdowej łącząc się z istniejącą ścieżką rowerową znajdującą się przy północnej drodze dojazdowej przebudowanego odcinka DK nr 8.

### **Zjazdy na posesje (przez chodniki):**

Komunikacja przyległych działek do terenu inwestycji z siecią dróg publicznych realizowana jest za pomocą dróg dojazdowych. Odtworzono większość istniejących zjazdów, biorąc pod uwagę uwarunkowania lokalne, możliwości techniczne i formalne. Zjazdy w większości zaprojektowano w dotychczasowych lokalizacjach, o parametrach zgodnych z przepisami, w miarę możliwości odtwarzając stan istniejący. Aby ułatwić korzystanie z wjazdów zaprojektowano obniżone krawężniki.

### **Komunikacja zbiorowa**

Komunikacja zbiorowa będzie prowadzona na drogach dojazdowych. Do obsługi komunikacji na drogach dojazdowych zaprojektowano zatoki autobusowe wraz peronami i wiatami.

### **Obiekty inżynierskie**

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano budowę obiektów inżynierskich wyszczególnionych poniżej.

- obiekt w ciągu DK nr 8 na drogą powiatową nr 1551B i drogą gminną,
- obiekt w ciągu DW nr 676 nad DK nr 8 / ulicą Gen. Franciszka Kleeberga,
- obiekt w ciągu al. Jana Pawła II nad ulicą Elewatorską,
- obiekt w ciągu al. Jana Pawła II nad linią kolejową.

Ponadto przewidziano przebudowę istniejących przepustów w ciągu rowów drogowych pod drogami i zjazdami tak, by zapewnić odpowiednie odwodnienie terenu.

Ze względu na ograniczenie zajętości terenu w miejsce wysokich nasypów zaprojektowano mury oporowe.

## **4.2. Ukształtowanie terenu i zieleni**

Planowany układ drogowy został wpasowany w istniejącą sieć dróg publicznych tak, by w jak najmniejszym stopniu ingerować w zagospodarowanie terenów przylegających do pasów drogowych. Rozwiązania wysokościowe dróg przyjęto tak, by zapewnić skrajnie pionowe obiektów drogowych wysokości 5.0m. Nad linią kolejową w ciągu ul. Elewatorskiej zapewniono skrajnię pionową 7.0 m. Na odcinkach nasypowych na dojazdach do obiektów mostowych zamiast skarp o nachyleniu 1:1.5 zostaną zastosowane ścianki oporowe, co pozwoliło zmniejszyć zajętość terenu potrzebnego pod planowane drogi.

W związku z tym, iż realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z przekształceniem terenu pod budowę nowego węzła drogowego, niezbędne będzie wykonanie wycinki drzew i krzewów na działkach wchodzących w zakres inwestycji. Drzewa i krzewy przeznaczone do usunięcia nie będą obejmować gatunków zabytkowych i chronionych, a ich usunięcie poprzedzone będzie uzyskaniem stosownych decyzji w tym zakresie.

### 4.3. Projektowane obiekty i urządzenia budowlane

#### 4.3.1. Obiekty drogowe

Parametry techniczne projektowanych dróg zostały przedstawione poniżej.

- Droga krajowa nr 8:
 

– klasa techniczna	GP,
– kategoria ruchu	KR6+,
– obciążenie	115 kN/oś,
– prędkość projektowa (poza terenem zabudowy)	80 km/h,
– prędkość miarodajna (poza terenem zabudowy)	100 km/h,
– przekrój typowy	2x2,
– szerokość pasów ruchu	3.50 m,
– szerokość opaski wewnętrznej	0.50 m,
– szerokość opaski zewnętrznej	0.70 m,
– szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych	0.80 m,
– szerokość poboczy gruntowych z barierą ochronną	2.00 m,
– szerokość pasa rozdziału	5.00 m (4.00+2x0.50).
- Droga wojewódzka nr 676:
 

– klasa techniczna	G,
– kategoria ruchu	KR5,
– obciążenie	115 kN/oś,
– prędkość projektowa poza terenem zabudowy	70 km/h,
– prędkość projektowa na terenie zabudowy	60 km/h,
– prędkość miarodajna poza terenem zabudowy	90 km/h,
– prędkość miarodajna na terenie zabudowy	70 km/h,
– przekrój typowy	2x2,
– szerokość pasów ruchu	3.50 m,
– szerokość opaski wewnętrznej i zewnętrznej	0.50 m,
– szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych	0.75 m,
– szerokość poboczy gruntowych z barierą ochronną	2.00 m,
– szerokość pasa rozdziału	4.00 m (3.00+2x0.50).
- Łącznica południowa:
 

– typ:	P2,
– kategoria ruchu	KR6+,
– prędkość projektowa	50 km/h,
– przekrój typowy	1x2,
– szerokość pasów ruchu	3.50 m,
– szerokość opasek zewnętrznych bitum.	2x0.50 m,
– szerokość poboczy gruntowych min.	1.0 m.
- Łącznica północna 1:
 

– typ:	P2,
– kategoria ruchu	KR5,
– prędkość projektowa	60 km/h,
– przekrój typowy	1x2,
– szerokość pasów ruchu	3.50 m,
– szerokość opasek zewnętrznych bitum.	2x0.50 m,
– szerokość poboczy gruntowych min.	1.0 m.
- Łącznica północna 2:
 

– typ:	P1,
– kategoria ruchu	KR5,

- prędkość projektowa 40 km/h,
- przekrój typowy 1x1,
- szerokość pasów ruchu 4.50 m,
- szerokość opasek zewnętrznych bitum. 0.50 m i 1.0m,
- szerokość poboczy gruntowych min. 1,0 m,
- Łącznica północna 3:
  - typ: P1,
  - kategoria ruchu KR5,
  - prędkość projektowa 30 km/h,
  - przekrój typowy 1x1,
  - szerokość pasów ruchu 4.50 m,
  - szerokość opasek zewnętrznych bitum. 0.50 m i 1.0m,
  - szerokość poboczy gruntowych min. 1,0 m,
- Łącznica wschodnia
  - typ: P1,
  - kategoria ruchu KR5,
  - prędkość projektowa 30 km/h,
  - przekrój typowy 1x1,
  - szerokość pasów ruchu 4.50 m,
  - szerokość opasek zewnętrznych bitum. 0.50 m i 1.0m,
  - szerokość poboczy gruntowych min. 1,0 m
- Łącznice E1-E2:
  - typ: P1,
  - kategoria ruchu KR5,
  - prędkość projektowa 30 km/h,
  - przekrój typowy 1x1,
  - szerokość pasów ruchu 4.50 m,
  - szerokość opasek zewnętrznych bitum. 0.50 m i 1.0m,
  - szerokość poboczy gruntowych min. 1,0 m
- Łącznice E3-E4:
  - typ: P1,
  - kategoria ruchu KR5,
  - prędkość projektowa 50 km/h,
  - przekrój typowy 1x1,
  - szerokość pasów ruchu 4.50 m,
  - szerokość opasek zewnętrznych bitum. 0.50 m i 1.0m,
  - szerokość poboczy gruntowych min. 1.0 m.
- Droga powiatowa nr 1551B:
  - klasa techniczna L,
  - kategoria ruchu KR5,
  - obciążenie 115 kN/oś,
  - prędkość projektowa 40 km/h,
  - przekrój typowy 1x2,
  - szerokość pasów ruchu 3.50 m,
  - szerokość chodników 2.0m,
  - szerokość ścieżki rowerowej 2.0m,
  - szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych 1.00 m,
- Ul. Elewatorska:
  - klasa techniczna Z,
  - kategoria ruchu KR4,

– obciążenie	115 kN/oś,
– prędkość projektowa	50 km/h,
– przekrój typowy	1x2,
– szerokość pasów ruchu	4.00 m,
– szerokość chodników	2.0m,
– szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych	1.00 m.
• Droga dojazdowa północna:	
– klasa techniczna	L,
– kategoria ruchu	KR4,
– obciążenie	115 kN/oś,
– prędkość projektowa	50 km/h,
– przekrój typowy	1x2,
– szerokość pasów ruchu	3.50 m,
– szerokość chodników	2.0m,
– szerokość ścieżki rowerowej	2.0m,
– szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych	1.00 m,
– szerokość zatok autobusowych	3.00 m.
• Droga dojazdowa południowa:	
– klasa techniczna	L,
– kategoria ruchu	KR6,
– obciążenie	115 kN/oś,
– prędkość projektowa	40 km/h,
– przekrój typowy	1x2,
– szerokość pasów ruchu	3.50 m,
– szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych	1.00 m,
– szerokość zatok autobusowych	3.00 m,
– szerokość chodników	2.0m,
– szerokość ścieżki rowerowej	2.0m.
• Droga dojazdowa wschodnia 1:	
– klasa techniczna	L,
– kategoria ruchu	KR4,
– obciążenie	115 kN/oś,
– prędkość projektowa na terenie zabudowy	40 km/h,
– przekrój typowy	1x2,
– szerokość pasów ruchu	3.50 m,
– szerokość chodników	2.0m,
– szerokość ścieżki rowerowej	2.0m,
– szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych	1.00 m,
– szerokość zatok autobusowych	3.00 m.
• Droga dojazdowa wschodnia 2:	
– klasa techniczna	L,
– kategoria ruchu	KR4,
– obciążenie	115 kN/oś,
– prędkość projektowa na terenie zabudowy	50 km/h,
– przekrój typowy	1x2,
– szerokość pasów ruchu	3.50 m,
– szerokość pasów ruchu na odc. 0+000-0+095	3.00 m,
– szerokość chodników	2.0m,
– szerokość ścieżki rowerowej	2.0m,
– szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych	1.00 m.

- Bypass:
  - kategoria ruchu KR4,
  - obciążenie 115 kN/oś,
  - prędkość projektowa na terenie zabudowy 50 km/h,
  - przekrój typowy 1x1,
  - szerokość pasów ruchu na łuku 5.5m,
  - szerokość chodników 2.0-2.5m,
  - szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych 1.00 m.

## 5. OPINIE, STANOWISKA UZGODNIENIA, POZWOLENIA I WARUNKI

1. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia.

Lp.	Jednostka wydająca	Data pisma	Treść pisma
1	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok	10.08.2016 r.	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Kleeberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II”
2	Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku, ul. Handlowa 6, 15-399 Białystok	21.01.2016 r.	Warunki odprowadzania wód opadowych i roztopowych
3	"Biele" Gminna Spółka Wodna, ul. Dominikańska 2, 16-070 Choroszcz	10.02.2016 r.	Warunki odprowadzania wód opadowych i roztopowych
4	Orange Polska S.A., Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 3-Warszawa, ul. Cieszyńska 3a, 15-371 Białystok	20.12.2016 r.	Warunki techniczne przebudowy sieci teletechnicznych
5	Euronet Internet Provider, ul. Upalna 5a/10, 15-668 Białystok	27.01.2016 r.	Warunki techniczne przebudowy sieci teletechnicznych
6	Wodociągi Białostockie Sp. z o.o., ul. Młynowa 52/1, 15-404 Białystok	11.02.2016 r.	Warunki techniczne przebudowy sieci wodociągowych i kanalizacji sanitarnej
7	Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Białymstoku, ul. Warszawska 27, 15-062 Białystok	26.01.2016 r.	Informacja o braku sieci w zakresie przedsięwzięcia
8	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku ul. Kopernika 58, 15-397 Białystok	17.10.2014 r.	Warunki techniczne dla budowy wiaduktu nad linią kolejową
9	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku ul. Kopernika 58, 15-397 Białystok	14.02.2017 r.	Warunki techniczne dla budowy wiaduktu nad linią kolejową

## 6. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny w skali 1:25 000.

Plan zagospodarowania w skali 1: 500