



WOJEWODA MAZOWIECKI

Warszawa, 22 .03.2007 r.

WŚR.I.EM/6613/1/37/2006

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z ze zmianami), art. 46 ust. 1 pkt. 1, art. 46 a ust.1 i ust. 7 pkt.1 lit. a ustawy z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 ze zmianami)

po rozpatrzeniu

wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa z 06.02.2006 r. znak GDDKiA-O/WA-B m/400/47/2006 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 50 na odcinku przejścia przez Stanisławów (od km 225+700 do km 227+500).

OKREŚLAM

A. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 50 na odcinku przejścia przez Stanisławów. Projektowany odcinek drogi krajowej wg wariantu 3 zlokalizowany jest na terenie miejscowości i gminy Stanisławów (od km 225+700 do km 227+500).

B. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji.

Teren inwestycji w fazie realizacji i eksploatacji winien być wykorzystany zgodnie z warunkami określonymi w decyzjach, stosownie do art. 46 ust. 4 ustawy Prawo ochrony środowiska.

C. Wymagania dotyczące ochrony środowiska.

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1. prace drogowe w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00);
2. określić sposób postępowania w przypadku zagrożeń dla środowiska, powstałych w wyniku sytuacji awaryjnych;
3. zminimalizować powierzchnie przeznaczone pod zaplecze budowy oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu budowy zrekultywować te tereny;
4. zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór;
5. zabezpieczyć wody powierzchniowe i podziemne przed przenikaniem zanieczyszczonych spływów opadowych, ścieków sanitarnych oraz ścieków technologicznych z terenu budowy oraz z terenu zaplecza technicznego;
6. ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, a po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia uzupełnić straty zieleni;
7. zabezpieczyć drzewa nie przeznaczone do wycięcia, znajdujące się w obrębie pasa roboczego przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac (między innymi ochraniać pnie matami lub poprzez oszalowanie deskami, omijać w czasie używania ciężkiego sprzętu system korzeniowy, składować materiały chemiczne i środki degradujące glebę poza strefą zasięgu układu korzeniowego).

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. zastosowanie środków ochrony akustycznej, zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem tj. budowę ekranów akustycznych o wysokości 3 m i łącznej długości ok. 2244 m, których lokalizację zestawiono w tabeli poniżej:

Ekran akustyczny - pikietaż wg DK 50			
km początku	km końca	długość	uwagi
-	-	[m]	-
strona prawa (wschodnia)			
226+037	226+171	151	początek ekranu w ciągu drogi dojazdowej (na odcinku ul. Sokółska – droga wojewódzka nr 637)
226+175	226+280	108	
226+367	226+463	126	

226+459	226+988	514	
strona lewa (zachodnia)			
225+800	226+294	506	
226+271	226+328	136	koniec ekranu w ciągu DW 637
226+354	226+442	106	początek ekranu w ciągu DW 637
226+443	227+066	597	
razem		2244	

Dodatkowo uwzględnić zastosowanie pozostałych dostępnych środków ochrony przeciwdźwiękowej (min. zwiększenie izolacyjności przegród zewnętrznych) oraz w przypadku braku technicznej i ekonomicznej możliwości pełnej ochrony przed hałasem- wykup obiektu.

2. zastosowanie na odcinku przebudowywanym drogi urządzeń do podczyszczania wód opadowych, odprowadzanych do otwartych rowów przydrożnych;
3. przystosowanie przepustu do migracji gadów, płazów i innych drobnych zwierząt;
4. przystosowanie systemu rowów odwadniających do migracji gadów, płazów i innych drobnych zwierząt, w sposób umożliwiający zwierzętom opuszczenie rowu.

D. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem; zanieczyszczeń: powietrza, gleby i wód podziemnych; składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników oraz skuteczności zastosowanych środków ochronnych po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania w celu ewentualnego wprowadzenia stref ograniczonego użytkowania. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska zastosować dodatkowe zabezpieczenia, łącznie z możliwością ewentualnego wyznaczenia optymalnego zasięgu obszaru ograniczonego użytkowania.

E. Należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dot. hałasu, zanieczyszczenia powietrza i gospodarki ściekowej.

UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Warszawie pismem z 06.02.2006 r. znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/47/2006 zwróciła się do Wojewody Mazowieckiego z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 50 na odcinku przejścia przez Stanisławów.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt.2 ustawy Prawo ochrony środowiska Wojewoda Mazowiecki pismem z 08.02.2006 roku znak WŚR.I.AZ.6613/1/37/06 zwrócił się do Ministra Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia. Minister Środowiska postanowieniem z 25.05.2006 r. znak DOOŚ/35 d/3536/2006/jd uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił jej warunki. Warunki te uwzględniono w całości w niniejszej decyzji.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt. 2 wyżej przywołanej ustawy Wojewoda Mazowiecki uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie- postanowienie ZNS.713-2961-1019/06/07.PN z 10.01.2006 r. z określonymi środowiskowymi uwarunkowaniami. Uwarunkowania te zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, a przy ich zachowaniu przedsięwzięcie w trakcie i po jego realizacji zapewni ochronę zdrowia i życia ludzi.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

1. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
2. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i jego aneks;
3. kopie map ewidencyjnych.

Z dokumentacji wynika, że planowana rozbudowa poza modernizacją istniejącej nawierzchni, przewiduje przebudowę dwóch skrzyżowań (Mińsk Mazowiecki. – Łochów – Warszawa –w km 226+357 oraz Mińsk Mazowiecki – Łochów Węgrów w km 227+116), realizację dróg gminnych jako dwukierunkowych (ul. Mińska i ul. Łochowska), budowę po stronie wschodniej drogi nr 50 drogi dojazdowej (na odcinku ul. Sokólska – droga wojewódzka nr 637), zamknięcie wlotów dróg dochodzących do drogi głównej od strony zachodniej (ul. Wiatraczna, ul. Targowa, ul. Senatorska, ul. Węgrowska) oraz od strony wschodniej (ul. Sokólska), budowę chodników w rejonie skrzyżowania w km 226+357 oraz wprowadzenie ruchu pieszego na drogi dojazdowe, przebudowę istniejącego przepustu betonowego w km 226+340. W ramach przedsięwzięcia przewidziano budowę ekranów akustycznych o łącznej długości ok. 2244 m.

Celem planowanej inwestycji jest poprawa warunków komunikacyjnych, zwiększenie przepustowości, zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników i zmniejszenie oddziaływania na środowisko.

Przeanalizowano 3 warianty przedsięwzięcia oraz wariant 0. Do realizacji wybrano wariant trzeci, który jest najszerszy w stosunku do pozostałych wariantów. Poza przebudową skrzyżowań obejmuje on dodatkowe zamknięcie niektórych wlotów dróg gminnych oraz realizację równoległych dróg serwisowych dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy rondami, a także przebudowę istniejącego przepustu betonowego oraz budowę ekranów akustycznych.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeprowadzono analizy i określono oddziaływania oraz potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Pozwoliło to na określenie niezbędnych sposobów zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania oraz na zdefiniowanie warunków realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, które mają zapewnić ochronę środowiska przed ewentualnym negatywnym wpływem przedsięwzięcia. W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

Budowa drogi będzie wymagała pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, co wpłynie na okresowe zwiększenie emisji hałasu i oddziaływania wibroakustycznego. W związku z tym, w celu ochrony mieszkańców przed hałasem prace budowlane należy prowadzić jedynie w porze dziennej w godz. 6.00 – 22 (pkt. C.I.1).

Ze względu na fakt, że rozbudowywana droga przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej konieczne jest zastosowanie środków ochrony przed hałasem, zapewniających w trakcie eksploatacji dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem (pkt. C.II.1).

W czasie prowadzenia prac budowlanych nastąpi dodatkowe zajęcie terenu związane z lokalizacją tzw. zaplecza budowy. W związku z tym należy zorganizować plac budowy i jego zaplecze z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni. Po zakończeniu prac konieczne jest podjęcie działań zmierzających do rekultywacji terenu placu budowy i jego zaplecza (pkt. C.I.3).

Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa, które nie są przewidziane do wycięcia zabezpieczyć przed uszkodzeniem (między innymi ochraniać pnie matami lub poprzez oszalowanie deskami, omijać w czasie używania ciężkiego sprzętu system korzeniowy, składować materiały chemiczne i środki degradujące glebę poza strefą zasięgu układu korzeniowego).

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia uzupełnić straty zieleni poprzez nowe nasadzenia (pkt.C.I.6, I.7).

Zapewnienie właściwego gospodarowania odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym zmniejszenie ich ilości, składowanie selektywne w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnienie ich sprawnego odbioru spowoduje zmniejszenie negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko (pkt. C.I.4).

W celu ochrony przed potencjalnymi zanieczyszczeniami wód powierzchniowych i podziemnych należy podjąć wszelkie działania i środki, aby zapewnić dotrzymanie standardów jakości środowiska gruntowo-wodnego na etapie prowadzenia prac realizacyjnych oraz na etapie eksploatacji przedsięwzięcia (pkt. C.I.5, C.II.2).

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej zgodnie z art. 56 ust. 4 pkt 2 i ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 ze zmianami) w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem; zanieczyszczeń: powietrza, gleby i wód podziemnych; składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników oraz skuteczności zastosowanych środków ochronnych w celu ewentualnego wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Wybrany przez projektantów wariant 3 inwestycji, przestrzeganie wymogów określonych w raporcie oraz warunków nałożonych niniejszą decyzją zagwarantuje, że inwestycja nie wpłynie negatywnie na zdrowie ludzi, stan siedlisk przyrodniczych oraz rośliny i zwierzęta.

Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 k.p.a. oraz art.46a pkt. 5 strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia- zawiadomienia. W zawiadomieniach organ wskazał gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją, oraz gdzie mogą kierować uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

Organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z ustawą z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. W ramach niego

dokonał analiz i ocen zgodnie z art. 47 powyższej ustawy. Oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko zostało przedstawione w raporcie oddziaływania na środowisko.

W związku z art. 53 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W ustawowym terminie nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

Przeprowadzone w sprawie postępowanie pozwala na stwierdzenie, że planowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji, nie powinno w sposób znaczący oddziaływać na środowisko, przy zachowaniu warunków minimalizujących przedstawionych w pkt. A-E sentencji decyzji. Rozbudowa drogi krajowej nr 50 na odcinku przejścia przez Stanisławów (od km 225+700 do km 227+500) nie wywoła negatywnych zmian warunków środowiskowych, w tym przyrodniczych, natomiast wzrost płynności ruchu powinien zmniejszyć jego uciążliwość dla środowiska, w tym dla ludzi.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego, do Ministra Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
2. Pozostałe Strony wg art.49 k.p.a



z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Ewa Stepniewska
Dyrektor
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Warszawa, 22.03.2007

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z 22.03.2007 r. znak: WŚR.I.EM/6613/1/37/06 wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

„Rozbudowa drogi krajowej nr 50 na odcinku przejścia przez Stanisławów (od km 225+700 do km 227+500).”

Inwestor:

**Generalna dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
03-808 Warszawa**

1. Lokalizacja i opis inwestycji

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 50 na odcinku przejścia przez Stanisławów. Projektowany odcinek drogi krajowej Zlokalizowany jest na terenie miejscowości i gminy Stanisławów (od km 225+700 do km 227+500) wg wariantu 3.

Planowane przedsięwzięcie, w wybranym wariantcie (wariant 3) na przedmiotowym odcinku drogi obejmuje, poza modernizacją istniejącej nawierzchni, przebudowę 2 skrzyżowań:

- trójwłotowego skrzyżowania w km 226+357 drogi nr 50 Mińsk Maz. – Łochów – Warszawa z drogą wojewódzką nr 637 na skrzyżowanie czterowłotowe z włączeniem zmienionego przebiegu drogi powiatowej nr 36229 ul. Sokółska na średnie rondo o średnicy zewnętrznej min. $Dz = 40,0$ m z wyznaczonymi przejściami dla pieszych, oraz zamknięcie wlotu drogi gminnej – ul. Mała.
- trójwłotowego skrzyżowania w km 227+116 drogi nr 50 Mińsk Mazowiecki – Łochów z drogą wojewódzką nr 637 na skrzyżowanie czterowłotowe z włączeniem wlotu drogi gminnej – ul. Sokołowska do której doprowadzony zostanie ruch z drogi dojazdowej na średnie rondo o średnicy zewnętrznej $Dz = 44,0$ m.

Ponadto, w ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się:

- realizację dróg gminnych (ul. Mińska i Łochowska) jako dwukierunkowych o szerokości 5,50 m, o nawierzchni bitumicznej dla obsługi ruchu lokalnego;
- budowę po stronie wschodniej drogi nr 50 drogi dojazdowej na odcinku ul. Sokólska – droga wojewódzka nr 637 (wlot w kierunku Węgrowa dwukierunkowy o nawierzchni bitumicznej);
- zamknięcie wlotów dróg dochodzących do drogi głównej od strony zachodniej – ul. Wiatraczna, ul. Targowa, ul. Senatorska, ul. Węgrowska oraz od strony wschodniej ul. Sokólska;
- budowę chodników w rejonie skrzyżowania w km 226+357 Mińska Mazowiecki – Łochów – Warszawa – droga powiatowa (ul. Sokólska) oraz wprowadzenie ruchu pieszego na drogi dojazdowe;
- przebudowę istniejącego przepustu betonowego w km 226+340 z dostosowaniem do projektowanego rozwiązania skrzyżowania.

2. Cel i zakładany efekt inwestycji

Celem planowanej inwestycji jest poprawa warunków komunikacyjnych, zwiększenie przepustowości, zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników i zmniejszenie niekorzystnego oddziaływania ruchu drogowego na środowisko.

3. Analizowane warianty przedsięwzięcia

■ Warianty inwestycyjne:

Wariant 1 – rozbudowa przedmiotowego odcinka drogi z modernizacją istniejącej nawierzchni oraz poprawą geometrii wlotów skrzyżowań istniejących skanalizowanych. Nie przewiduje się w tym wariantcie budowy urządzeń ochrony środowiska. Ze względu na pozostawienie zjazdów do posesji nie ma możliwości uzyskania odpowiedniej skuteczności ekranów akustycznych. Wartość ich skuteczności dążyłaby do zera.

Wariant 2 – rozbudowa przedmiotowego odcinka drogi z modernizacją istniejącej nawierzchni oraz przebudowa istniejących skrzyżowań skanalizowanych na skrzyżowania typu rondo o parametrach wg wariantu 3. Ze względu na pozostawienie dojazdów do posesji, niniejszy wariant nie obejmuje budowy ekranów akustycznych.

Wariant 3 – pokrywa się z wariantem wybranym do dalszego projektowania. Jego zakres został opisany w rozdziale poprzednim. Jego realizacja potrzebuje największej zajętości terenu w stosunku do pozostałych wariantów. Poza przebudową skrzyżowań obejmuje dodatkowe zamknięcie

niektórych wlotów dróg gminnych oraz realizację równoległych dróg serwisowych dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy rondami, a także przebudowę istniejącego przepustu betonowego oraz budowę ekranów akustycznych.

Powyższe wariantowanie można nazwać wariantowaniem technicznym. Poza tym, w ramach wybranego wariantu, w przypadku analizy akustycznej przeprowadzono również wariantowanie czasowe, tj. zarówno dla prognozy na rok 2015 jak i 2020.

■ Wariant bezinwestycyjny – wariant "0"

Wariant bezinwestycyjny – polegający na niepodjęciu planowanego przedsięwzięcia (tzw. wariant "0") oznacza pozostawienie przedmiotowego odcinka drogi i skrzyżowań w obecnym stanie.

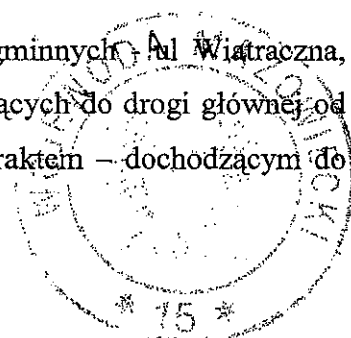
Droga krajowa nr 50 jest drogą klasy GP o charakterze międzyregionalnym. Na odcinku 225+250 do km 227+500 przenosi ruch rekreacyjny i ciężarowy głównie w relacji Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka. Na odcinku od km 226+357 do km 227+116 posiada wspólny przebieg z drogą wojewódzką nr 637, przenosząc znaczny ruch z kierunku Warszawa – Węgrów.

Droga nr 50 na przedmiotowym odcinku nie spełnia wymogów nadanej funkcji obwodnicy miejscowości. Obsługa przyległych terenów odbywa się bezpośrednio z drogi nr 50, chociaż po stronie zachodniej, gdzie zlokalizowane jest centrum miejscowości równoległe do drogi głównej biegną drogi gminne gruntowe (ulica Mińska i Łochowska). Po stronie wschodniej występuje niewielka stała zabudowa i kilka rozpoczętych budów budynków mieszkalnych.

Na przedmiotowym odcinku drogi krajowej nr 50 istnieje układ 3 głównych skrzyżowań:

- km 226+357 – lewostronne skrzyżowanie trójwlotowe z drogą wojewódzką nr 637 (ul. Siedlecka) – wlot podporządkowany skanalizowany, widoczność ograniczona, droga główna biegnie w nasypie wysokości ok. 2,5 m; w rejonie wlotu z kierunku Mińska Mazowieckiego zlokalizowany jest przepust betonowy, który wymaga generalnego remontu.
- km 556+450 prawostronne skrzyżowanie z drogą powiatową nr 36229 (ul. Sokółska) – widoczność na skrzyżowaniu ograniczona.
- km 227+116 – prawostronne skrzyżowanie trójwlotowe z drogą wojewódzką nr 637 – wlot podporządkowany skanalizowany (w rejonie skrzyżowania stacja benzynowa – wjazd/wyjazd do i ze stacji odbywa się z drogi wojewódzkiej).

Ponadto, dostęp do drogi krajowej jest możliwy z licznych dróg gminnych: ul. Wiatraczna, ul. Targowa, ul. Senatorska, ul. Węgrowska, ul. Sokołowska – dochodzących do drogi głównej od strony zachodniej oraz z ul. Przemysłowej, ul. Ogrodowej i Starym Traktem – dochodzącym do drogi głównej od strony wschodniej.



Wariant 3 wybrany do dalszego projektowania jest równoznaczny z wariantem inwestycyjnym, którego parametry zostały podane w rozdziale poprzednim. Wariant wybrany - inwestycyjny pokrywa się z wariantem najkorzystniejszym dla środowiska. Ze względu na poprawę płynności ruchu, zmianę nawierzchni oraz zastosowanie urządzeń ochrony środowiska, zwłaszcza w postaci ekranów akustycznych – znacznie zmniejszy się uciążliwość drogi na środowisko, w tym warunki życia ludzi.

3. Parametry techniczne dla projektowanych rozwiązań:

- klasa techniczna drogi - GP
- prędkość projektowa - 60 km/h
- jezdnia szerokości (2×3,5 m) - 7,0 m
- pobocza gruntowe - 1,50 m
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś
- kategoria ruchu - KR6

4. Urządzenia ochrony środowiska:

W ramach przedsięwzięcia przewidziano budowę ekranów akustycznych o wysokości 3 m i łącznej długości ok. 2244 m.

