

Załącznik nr 1 do decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach
Wójta Gminy Dubeninki
z dnia 02.07.2019 r.
znak: IGP.6220.9.33.2016

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap-granica województwa: odcinek Gołdap – Dubeninki, odcinek Dubeninki – granica województwa”.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko - mazurskim, w powiecie gołdapskim, na terenie gmin Gołdap i Dubeninki. Całkowita długość trasy rozbudowywanej drogi wojewódzkiej DW 651 wynosi około 39,5 km. Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 651 z dostosowaniem jej do parametrów drogi klasy technicznej G.

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nakierowana jest na zwiększenie: bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego, płynności ruchu, komfortu przejazdu, przepustowości trasy, skrócenie czasu przejazdu. Całość prac wpłynie również na poprawę dostępności oraz atrakcyjności gospodarczej. W ramach planowanej inwestycji uporządkowane zostanie odwodnienie pasa drogowego DW 651, przebudowane zostaną obiekty inżynierskie oraz istniejące uzbromienie terenu.

Wykonana zostanie wycinka drzewostanu kolidującego z rozwiązaniami projektowymi i zagrażającego bezpieczeństwu, a w granicach projektowanego pasa drogowego urządzone zostaną tereny zieleni.

Projektowany do przebudowy odcinek drogi wojewódzkiej (odcinek Gołdap - Dubeninki) usytuowany jest na terenie gmin Gołdap i Dubeninki. Początek istniejącej DW651 zlokalizowany jest w miejscowości Gołdap, na skrzyżowaniu z ulicami plac Zwycięstwa i Lipową. Początkowy odcinek istniejącej drogi wojewódzkiej (długości ok. 1,2 km) biegnie ulicami Paderewskiego i Suwalską. Na ww. odcinku drogi Inwestor zaplanował zmianę przebiegu trasy. W ramach projektu przewidziano przebieg DW651 w km ok. -0+026 - ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Zatorową, 1 Maja oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską).

Na przeważającej części ww. odcinka po obydwu stronach drogi zlokalizowane są ciągi piesze i pieszo - rowerowe. W obszarze miejscowości Gołdap zlokalizowane są liczne skrzyżowania z drogami gminnymi i powiatowym. W km proj. 1+620, w ciągu ulicy Kolejowej zlokalizowany jest istniejący obiekt mostowy nad rzeką Gołdapą. Odwodnienie drogi realizowane jest systemem kanalizacji deszczowej. Od ronda z ulicą Suwalską istniejąca droga wojewódzka nr 651 posiada przekrój półuliczny, z ciągiem pieszo - rowerowym, usytuowanym po lewej stronie drogi. Od skrzyżowania z ulicą Suwalską, zlokalizowanego na wlocie do miejscowości Botkuny (km 1+920) istniejąca DW651 posiada przekrój drogowy, z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami. Po lewej stronie drogi, za rowem przydrożnym biegnie ścieżka rowerowa (stanowiąca fragment szlaku rowerowego GREEN VELO). W km 3+650 zlokalizowany jest przejazd rowerowy, stanowiący przeprowadzenie ciągu GREEN VELO na prawą stronę DW651. Na dalszym odcinku (od przejazdu rowerowego do włączenia do drogi gminnej nr 137041N w km 3+960) istniejąca ścieżka rowerowa biegnie w odległości ok. 2,5 m od prawej krawędzi DW651. Pomiędzy jezdnią drogi a ścieżką rowerową usytuowana została poręcz ochronna. Z uwagi na brak rowu, po prawej stronie w/w odcinka drogi wykonane zostały ścieki betonowe. Na dalszej części przebiegu (do wlotu do miejscowości Jurkiszki) geometria drogi wojewódzkiej charakteryzuje się dużą krętością, z łukami poziomymi

o niewielkich promieniach. W km 4+520 zlokalizowany jest istniejący wiadukt w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadający ograniczoną skrajnię pionową, w znacznym stopniu pogarszającą parametry użytkowe drogi wojewódzkiej.

W km 5+040 zlokalizowany jest obiekt mostowy nad rzeką Jarką. Od miejscowości Jurkiszki do miejscowości Galwecie bezpośrednie sąsiedztwo drogi wojewódzkiej stanowią tereny leśne. W km 8+000 po północnej stronie drogi wojewódzkiej usytuowane jest jezioro Ostrówek. W obszarze zabudowanym miejscowości Galwecie, po lewej stronie drogi wojewódzkiej zlokalizowany jest ciąg pieszy. Na odcinku od skrzyżowania z drogą do m. Kociołek (km 11+230) do km 13+000 (wylot z m. Pluszkiejmy) w bezpośrednim sąsiedztwie drogi zlokalizowane są jeziora Czarne i Kociołek, usytuowane po południowej stronie DW651. W obszarze zabudowanym miejscowości Pluszkiejmy, charakteryzującym się zwartą zabudową, usytuowaną po obydwu stronach drogi, chodniki nie występują. Pomiędzy miejscowościami Pluszkiejmy i Rogajny bezpośrednie sąsiedztwo drogi wojewódzkiej stanowią pola uprawne. Odcinek od km 15+350 do km 16+300, stanowiący teren zabudowany miejscowości Rogajny charakteryzuje się zwartą zabudową usytuowaną po obydwu stronach drogi. Na ww. odcinku drogi chodniki nie występują. Na odcinku od km 16+900 do km 17+250 droga wojewódzka przebiega przez teren miejscowości Zawiszyn. W km 17+515 zlokalizowany jest początek miejscowości Dubeninki. Za skrzyżowaniem z ul. Michała Kajki po lewej stronie drogi wojewódzkiej usytuowane są 2 cmentarze (w km 18+120 oraz w km 18+450). Teren zabudowany miejscowości Dubeninki biegnie od km 18+650 do km 19+650. Na ww. odcinku istniejąca droga wojewódzka charakteryzuje się dużą krętością oraz znacznymi pochyleniami w przekroju podłużnym. Obszar miejscowości Dubeninki charakteryzuje się zwartą zabudową, na przeważającej części odcinka występują obustronne chodniki. Na odcinku od km 20+850 do km 21+200 trasa drogi wojewódzkiej charakteryzuje się dużą krętością - 3 następujące po sobie łuki poziome o promieniach 30-50 m. Koniec tego odcinka stanowi wylot z terenu zabudowanego miejscowości Dubeninki. Istniejąca DW651 posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości od 5,0 do 6,0 m.

Na odcinku Dubeninki - granica województwa początek stanowi w/w wylot z obszaru zabudowanego miejscowości Dubeninki. Od miejscowości Kiepojcie do km 22+980 po lewej stronie drogi wojewódzkiej biegnie istniejąca ścieżka rowerowa GREEN VELO (za rowem przydrożnym DW651). Od km 22+980 ścieżka rowerowa biegnie po prawej stronie drogi wojewódzkiej, aż do połączenia z drogą powiatową nr 1936N (km 24+730). Obszar zabudowany miejscowości Błakąły usytuowany jest od km 25+000 do km 25+400. Na ww. odcinku zlokalizowana jest zwarta zabudowa mieszkaniowa w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni. Na odcinku od km 25+560 do km 25+760 usytuowana jest serpentyna drogowa (2 łuki o promieniach 30 m, połączone odcinkiem prostym - różnica wysokości 12 m). W km 26+070 zlokalizowany jest istniejący obiekt mostowy nad rzeką Błędzianką. Na odcinku od km 26+700 do km 30+500 droga wojewódzka przebiega przez Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej. Od km 30+500 do km 33+700 istniejąca DW651 biegnie przez teren miejscowości Żytkiejmy. Na ww. odcinku geometria drogi wojewódzkiej charakteryzuje się dużą krętością. Zlokalizowana po obydwu stronach drogi zabudowa stanowi istotne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu oraz w sposób istotny ogranicza przepustowość drogi wojewódzkiej. Na odcinku od km 33+700 do końca zakresu opracowania istniejąca DW651 przebiega przez tereny o niewielkim stopniu zurbanizowania, głównie w otoczeniu terenów rolniczych. Na odcinku od km 34+700 do km 35+050 droga wojewódzka przebiega przez teren zabudowany miejscowości Lenkupie. Na terenie miejscowości chodniki nie występują. Od km 37+730 do końca zakresu opracowania po lewej stronie drogi wojewódzkiej biegnie istniejąca ścieżka rowerowa, stanowiąca część szlaku rowerowego GREEN VELO. Końcowy odcinek drogi wojewódzkiej (od km 38+200) usytuowany jest na terenie miejscowości Żerdziny. Koniec zakresu inwestycji, wyznaczony przez granicę województwa

warmińsko - mazurskiego i podlaskiego, usytuowany jest w rejonie trójstyku granic Polski, Rosji i Litwy.

Istniejąca DW651 posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości od 5,0 do 6,0 m. W wariantie 1 rekomendowanym przez Inwestora przyjęto następujące parametry przebudowywanej drogi wojewódzkiej

- Poza terenem zabudowy zaprojektowano jezdnię o szerokości 6,0m, a na terenie zabudowy przewidziano szerokości jezdni na poziomie: 7,0m przekrój uliczny, 6,5m przekrój półuliczny,
- Trasa drogi wojewódzkiej poprowadzona została w obrębie istniejącego pasa drogowego, za wyjątkiem niezbędnych korekt przebiegu DW651, obejmujących:
- projektowany nowy przebieg drogi wojewódzkiej w km ok. -0+026 – ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Zatorową, 1 Maja oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską); o łącznej długości 1862 m.
- o korektę promienia łuku poziomego na odcinku od km ok. 4+800 do km ok. 5+240 mającą na celu ominięcie istniejącego wiaduktu w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadającego ograniczoną skrajnię pionową;
- o korektę geometrii drogi na odcinku od km ok. 21+400 do km ok. 21+600, polegającą na poprowadzeniu trasy w nowym śladzie, z ominięciem 3 następujących po sobie łuków poziomych o promieniach 30-50m;
- o projektowane obejście miejscowości Żytkiejmy na odcinku od km 31+200 do km 34+000.

Pozostałe zmiany geometrii trasy polegać będą głównie na drobnych korektach promieni łuków poziomych oraz prostowaniu odcinków trasy - w miarę możliwości terenowych. Dokonane zmiany w sposób istotny wpłyną będą na podwyższenie parametrów użytkowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze wojewódzkiej nr 651. W wariantie 1 istnieje konieczność wyburzenia 1 budynku usługowego na terenie miejscowości Gołdap oraz 2 budynków gospodarczych, zlokalizowanych w km 5+670 po prawej stronie drogi wojewódzkiej, oraz przebudowy 2 istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. 1 Maja oraz w ciągu ulicy Stadionowej.

W wariantie 2 alternatywnym przyjęto następujące parametry przebudowywanej drogi wojewódzkiej:

- zaprojektowano jezdnię o szerokości 7,0 m (z pasami ruchu 3,5 m) na całej długości trasy;
- zaproponowano korekty geometrii trasy głównej DW651 umożliwiające utrzymanie prędkości 90 km/h (zgodnej z ustawą Prawo o ruchu drogowym) na przeważającej części odcinka trasy;
- obejmujące projektowany nowy przebieg drogi wojewódzkiej w km ok. 0+128 - ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Przytorową, oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską) o łącznej długości 1708 m;
- pozostawienie przebiegu drogi w miejscowości Żytkiejmy na odcinku od km 31+200 do km 34+000 (2,8 km).

Trasa drogi wojewódzkiej poprowadzona została w obrębie istniejącego pasa drogowego, za wyjątkiem niezbędnych korekt przebiegu DW651, obejmujących:

- korektę promienia łuku poziomego na odcinku od km ok. 4+800 do km ok. 5+240 mającą na celu ominięcie istniejącego wiaduktu w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadającego ograniczoną skrajnię pionową;
- korektę geometrii drogi na odcinku od km ok. 21+400 do km ok. 21+600, polegającą na poprowadzeniu trasy w nowym śladzie, z ominięciem 3 następujących po sobie łuków poziomych o promieniach 30-50 m.

W wariantcie 2 istnieje konieczność przebudowy 2 istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. Gumbińskiej oraz Stadionowej. Analiza rozwiązań wykazała, iż wykonanie przebudowy drogi według wariantu 2 (alternatywnego) spowoduje niewspółmierne do korzyści - straty, w istniejącym otoczeniu trasy. Poszerzenie jezdni do szerokości 7 m wiązałyby się z koniecznością wycinki drzewostanu, wyburzenia oprócz 2 budynków gospodarczych, zlokalizowanych w km ok. 5+670 po prawej stronie drogi wojewódzkiej, dodatkowych 5 budynków w miejscowości Żytkiejmy, w tym 3 mieszkalnych, na odcinku miejscowości Żytkiejmy pozostawienie 29 budynków w odległości <8,0 m od krawędzi jezdni, co jest niezgodne z wymaganiami art. 43 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W wariantcie 2 istnieje konieczność rozbiórki istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. 1 Maja. Ponadto, poszerzenie drogi wojewódzkiej do 7,0 m spowoduje konieczność przebudowy istniejącej ścieżki rowerowej GREEN VELO na odcinku o łącznej długości 3865 m, na wskazanych w poniższej tabeli odcinkach drogi.

Łącznie na całej długości drogi DW 651 Gołdap - granica województwa o długości ok. 39,5 km przewiduje się wycinkę:

- w wariantcie 1 - 1688 szt. drzew,

w wariantcie 2 - 1738 szt. + 273 szt. na odcinku w miejscowości Żytkiejmy.

W wariantcie 2 dodatkowo istnieje konieczność wycinki 273 drzew, które w wariantcie 1 zostaną pozostawione w związku z zaplanowaną w tym wariantcie obwodnicą m. Żytkiejmy.

W związku z powyższym łączna ilość drzew do wycinki w wariantcie 2 to 2011 szt. Do pozostawienia w pasie drogowym DW 651 przewiduje się w wariantcie 1 - 921 szt oraz w/w 273 drzewami, a w wariantcie 2- 948 szt.

Na terenach leśnych wycinka przeprowadzona zostanie w granicy linii zajętości. Wycinka drzew wpłynie na polepszenie warunków wzrostu występującemu w oddaleniu od krawędzi drogi szpalerowi 2-rzędu. Znaczny odsetek drzew to jesiony, które znajdują się w złym stanie zdrowotnym. Wymiana drzewostanu będzie z korzyścią wpływać na środowisko, wyeliminuje drzewa często w złym stanie fitosanitarnym, obcego pochodzenia (jak gatunki topoli), z wypróchnieniem, posuszem, zaburzoną statyką. W ramach zadania inwestycyjnego planuje się nasadzenia zastępcze, mające na celu wprowadzenie odnowy drzewostanu, w odległości pozwalającej na ich bezpieczny wzrost. Każde drzewo rosnące przy krawędzi jezdni DW 651, posiada oznaki niekorzystnych warunków.

Do realizacji wybrano wariant nr 1, który swym zakresem obejmuje:

a) Roboty drogowe

- rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 651 – z doprowadzeniem do parametrów drogi klasy G;
- wzmocnienie nawierzchni do nośności 100 kN/oś; (z możliwością zwiększenia nośności do 115kN/oś);
- budowę stanowiska kontroli pojazdów dla służb ITD;
- budowę zatok autobusowych w miejscu istniejących przystanków;
- budowę ciągów pieszych oraz pieszo – rowerowych na odcinkach drogi, przechodzących przez tereny zabudowy;
- przebudowę istniejących skrzyżowań wraz z korektą ich geometrii;
- przebudowę oraz budowę nowych zjazdów indywidualnych oraz publicznych;
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego drogi wojewódzkiej;
- usytuowanie barier ochronnych.

b) Przebudowę istniejących obiektów inżynierskich

- przebudowę istniejących obiektów mostowych nad rzeką Gołdapą oraz na odcinku Gołdapy zwanym rzeką Jarką i rzeką Błędzianką
 - przebudowę i budowę obiektów mostowych i przepustów pod koroną drogi
- c) Budowę wiaduktu kolejowego w miejscu przekroczenia drogi wykopem nieczynnej linii kolejowej
- d) Budowę oświetlenia
- e) Przebudowę istniejących sieci:
- istniejących linii niskiego (do 1 kV) i średniego napięcia 15 kV jako napowietrzne i kablowe
 - istniejących sieci wodociągowych
 - przebudowy istniejących sieci kanalizacji deszczowej i sanitarnej
 - przebudowa istniejących sieci teletechnicznych jako napowietrzne i kablowe
- f) Budowę kanalizacji deszczowej
- g) Przebudowę istniejącego odwodnienia drogi i budowę nowego na wybranych odcinkach
- h) Wyposażenie systemu odwodnienia w urządzenia podczyszczające wody opadowe
- i) Wycinkę istniejącego drzewostanu kolidującego z rozwiązaniami projektowymi
- j) Zagospodarowanie zieleni -urządzenie terenów zielonych w granicach projektowanego pasa drogowego.

W ramach projektu przewiduje się wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 651, z warstwy nawierzchniowej ścieralnej SMA 11, wiążąca beton asfaltowy.

Przewidziano wykonanie nowej nawierzchni pozostałych elementów projektowanego układu drogowego, w tym: nawierzchni zatok postojowych i ciągów pieszych i pieszo –rowerowych z kostki betonowej, zatok autobusowych z kostki kamiennej.

Podczas prac przewidzianych do realizacji w obrębie cieków planuje się:

- a) wykonanie w korytach rzek i rowów prac konserwacyjnych,
- b) w obrębie obiektów mostowych i przepustów dla rzek:
 - Gołdapa (km drogi 1+626), Błudzia (km drogi 21+552), Błędzianka (w km drogi 26+456), Żytkiejmska Struga (Wobałka - km 34+539) zastosowane zostaną umocnienia skarp z materiałów naturalnych o większej wytrzymałości i odporności na wymywanie w zakresie umocnień skarp tj. materacy gabionowych i kieszki faszynowej dla obiektów na rzekach. W przypadku ww. rzek konieczne będzie wykonanie umocnienia dna narzutem kamiennym. W przypadku rzeki Gołdapy wzmocnienie zapobiegnie zniszczeniom koryta rzeki przede wszystkim przed powstającą w okresie zimowym krą (z zachowaniem istniejących rzędnych dna) oraz zrzutami wód powodziowych ze zbiornika przeciwpowodziowego (powyżej obiektu mostowego).
 - Jarka w obrębie wylotu z przepustu z trasy zalewowej zostanie wykonane umocnienie skarpy z materacy gabionowych, kieszki faszynowej i narzutu kamiennego w dnie na wlocie i wylocie obiektu. Koryta w obrębie wylotów wód opadowych powinno posiadać umocnienie z materacy gabionowych i narzutu kamiennego. Na rzece Jarka w obrębie obiektu mostowego znajduje się istniejące umocnienie koryta w postaci narzutów kamiennych z kamienia polnego, na skarpach dodatkowo spoinowanego zaprawą cementową. W ramach remontu przewiduje się prace polegające na odmuleniu, oczyszczeniu i uzupełnieniu ubytków lub wyrw w istniejącym umocnieniu oraz dostosowaniu go do projektowanego obiektu mostowego i przejścia ekologicznego dla zwierząt. Rzeką Jarką w obrębie wylotu z przepustu P3 umocniona zostanie za pomocą materacy gabionowych, narzutów kamiennych i kieszki faszynowej,

- c) wykonanie kaskad na rowach R-4, leśny nr 2, leśny nr 3, leśny nr 4, Rbn-5, R-B1, R-A2 ze stopni żerdziowych, które ustabilizuje dno ograniczając erozję koryta zachowując jednocześnie ciągłość przepływu oraz brodów na rowach R-B, R-C, Rbn-5, Rbn-6 i rzece Wobałka (Żytkiejmskiej Strudze) do przepędzania bydła które mogą pełnić również funkcję poidła dla zwierząt, co ograniczy skutki niszczenia koryt cieków przez zwierzęta, zminimalizuje zagrożenie zaburzenia ciągłości przepływu;
- d) zapewnienie stabilności korpusu przedmiotowej drogi w miejscu istniejącego i równoległe przebiegającego do drogi systemu melioracji szczegółowej znajdującego się obecnie w niewielkiej odległości od ww. drogi, poprzez usprawnienie systemu odprowadzenia wód melioracyjnych w powyższym miejscu polegające na wykonaniu 50 m drenażu melioracyjnego,
- e) przebudowę istniejącej infrastruktury melioracyjnej kolidującej z projektowaną drogą.

Podczas realizacji inwestycji nastąpi czasowe zajęcie dodatkowego pasa terenu dla potrzeb budowy oraz miejsc dla baz budowlano - technicznych (zaplecza budowy i dojazdy wzmoczonego ruchu ciężkiego sprzętu budowlanego). W miejscu przewidywanym pod zaplecze mogą znajdować się tereny z zabudową usługową, magazynową, nieużytki, ewentualnie z nielicznymi drzewami i krzewami, które łatwo zabezpieczyć osłonami. Nie zainwestowany teren może być wykorzystywany do postoju maszyn oraz barakowozów personelu. Pod lokalizację placu budowy winno się w pierwszej kolejności brać pod uwagę tereny pozostające we własności Skarbu Państwa oraz w trwałym zarządzie Inwestora, na terenach których będzie realizowane przedsięwzięcie. Nie wolno dopuścić do przedostania się z rejonu postoju maszyn wód deszczowych skażonych ropopochodnymi do środowiska (w tym, w kierunku cieków i rzek). Na obecnym etapie nie zaplanowano dokładnie organizacji zaplecza socjalnego i sanitarnego personelu realizującego inwestycję. Istotne jest jednak odpowiednie dobranie miejsc parkowania i przestoju maszyn i pojazdów związanych z budową (bezpieczeństwo ruchu, hałas zlokalizowany w tym miejscu w czasie trwania inwestycji, zabezpieczenia przed zniszczeniem darni i blisko rosnących drzew itp.). Zaplecza należy lokalizować w miejscach przerzedzeń alei bądź występowania ich po jednej stronie ze szczególną uwagą na zachowanie drzew nie podlegających wycince ze względu na kolizję z projektowaną infrastrukturą. W szczególności zaplecze budowy musi być zlokalizowane poza rzutem korony z pasem bezpieczeństwa 1,5 m poza systemem korzeniowym (odległość od pnia: rzut korony+1,5 m). Powyższe zabezpieczy drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do gleby.

Podstawowy element odwodnienia drogi wojewódzkiej nr 651 stanowią rowy przydrożne trawiaste o przekroju trapezowym. Wody opadowe z projektowanych systemów odwodnienia sprowadzone zostaną do naturalnych odbiorników, które stanowią istniejące cieki i rowy melioracyjne. Sposób odwodnienia uzgodniony zostanie z zarządcami odbiorników i prowadzony będzie na warunkach uzyskanych pozwoleń wodnoprawnych. W ramach planowanej inwestycji przewidziana została budowa odcinków kanalizacji deszczowej w następujących lokalizacjach:

- w miejscowościach Gołdap i Dubeninki - odwodnienie drogi o przekroju ulicznym - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych;
- na odcinkach drogi wojewódzkiej o przekroju półulicznym (z jednostronnym ciągiem pieszym) - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych; zrzut wody opadowej przykanalikiem do rowu;
- na odcinkach drogi wojewódzkiej, dla których przewidziano wykonanie ścieków betonowych przykrawędziowych - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych; zrzut wody opadowej przykanalikiem do rowu;
- odwodnienie miejsc bezodpływowych (lokalne minima terenowe bez odbiornika) - odebranie wód opadowych z projektowanych rowów drogowych; odprowadzenie wód opadowych do odbiornika poprzez odcinek kanału deszczowego.

W ramach realizacji inwestycji przewidziano zastosowanie urządzeń podczyszczających. Urządzenia zaprojektowano przed zrzutami wód opadowych do cieków oraz przed zrzutem wód opadowych do pozostałych cieków zlokalizowanych w granicach Parku Krajobrazowego Puszcza Romincka i Obszarze Natura 2000 Puszcza Romincka.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Pregoty, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami dorzecza Pregoty, wyznaczony Rozporządzeniem Rady Ministrów z 18.10.2016 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1959), w regionie wodnym Łyny i Węgorapy.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu i wibracji, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego, pojazdów i innych urządzeń. Oddziaływanie to będzie miało zasięg lokalny, w rejonie robót budowlanych, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. W związku z powyższym, w miejscach sąsiadujących z zabudową mieszkaniową należy prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu prowadzić jedynie w godzinach dziennych. W wariantcie realizowanym planowana obwodnica miejscowości Żytkiejmy, pozwoli na odsunięcie terenu prac od zabudowy mieszkalnej. Oddziaływanie na klimat akustyczny i w zakresie wibracji w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót.

Na etapie użytkowania przedmiotowej drogi źródłem hałasu będzie odbywający się po niej ruch pojazdów. W przedłożonym raporcie oś przedstawiono wyniki zasięgu oddziaływania hałasu w związku z eksploatacją przedmiotowej inwestycji drogowej, obliczone przy użyciu oprogramowania SoundPLAN 7.1. opartego na modelu obliczeniowym zgodnym z francuską krajową metodą obliczeniową "NMPB-Routes-96", do której odnosi się francuska norma "XPS 31- 133". Wyniki symulacji prognozy ruchu na 2030 r. (10 lat po oddaniu do użytkowania) wykazały lokalne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach i budynkach podlegających ochronie akustycznej. W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami podjęto działania, mające na celu ograniczenie wpływu drogi na klimat akustyczny. W przypadku rozbudowy drogi wojewódzkiej DW 651 nie ma możliwości zastosowania ekranów akustycznych. Przyczyną są tu głównie ograniczenia techniczne w postaci lokalizacji zabudowy blisko krawędzi jezdni (tym samym brak miejsca pomiędzy drogą a zabudową na posadowienie ekranów akustycznych) oraz obecność skrzyżowań i zjazdów indywidualnych, drastycznie zmniejszających skuteczność ekranowania. Na odcinku 1 Gołdap - Dubeninki występują przekroczenia rzędu 2-8 dB. W miejscach stwierdzonych przekroczeń zastosowano cichą nawierzchnię, której lokalizację wskazano w sentencji niniejszego postanowienia. Na odcinku 2 Dubeninki - granica województwa przekroczenia wartości dopuszczalnych są nieliczne, niskie, nie przekraczające błędów metody obliczeniowej. W związku z tym na odcinkach tych nie przewidziano środków minimalizujących. Po zastosowaniu cichej nawierzchni, oddziaływanie akustyczne wskazuje na nieistotne przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu o wartości 0,3-1 dB które mieszczą się w granicach błędów obliczeniowego (3 dB). Wprowadzenie cichej nawierzchni poprawi komfort mieszkańców, zwłaszcza tych, których zabudowania usytuowane są w bliskiej odległości od drogi. Zapewnienie optymalnie dobranej organizacji ruchu, w celu uzyskania płynności ruchu na omawianym odcinku drogi stanowić będzie dodatkowe zabezpieczenie przed ewentualną uciążliwością akustyczną. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że inwestycja nie pogorszy klimatu akustycznego.

Na etapie realizacji przewiduje się wystąpienie emisji niezorganizowanej gazów i pyłów związanej z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego (emisja ze spalania paliw w silnikach pojazdów mechanicznych). Przebudowa istniejącej drogi, która obecnie jest źródłem emisji gazów cieplarnianych, przyczyni się do zmniejszenia emisji gazów poprzez poprawę infrastruktury drogi, sprawniejszy i płynniejszy przejazd pojazdów, co bezpośrednio przełoży się na mniejsze zużycie paliw. W porównaniu więc do stanu istniejącego, przedsięwzięcie będzie prowadziło do zmniejszenia ilości emitowanych obecnie gazów. W celu rekompensaty za wycinkę zieleni wykonane zostaną

nasadzenia kompensacyjne. Fale upałów mogą mieć wpływ na analizowaną drogę, związane to będzie z nagrzewaniem się wierzchniej warstwy drogi i możliwością rozjeżdżania jej przez samochody typu ciężkiego. Jednak nie spowodują zwiększenia zapotrzebowania na energię i wodę. Do wykonania nawierzchni należy stosować nowoczesne asfalty modyfikowane, które zachowują swoje właściwości w szerszym zakresie temperatur oraz mieszanki mineralno-asfaltowe o mniejszej zawartości asfaltu, który jest częścią nawierzchni, najbardziej podatną na wysokie temperatury.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest następująco względem obszarowych form ochrony przyrody:

Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej:

- km ok. 2+800 - 5+000 - odległość ok. 70 m od otuliny parku,
- kolizja z otuliną parku od km ok. 5+020 - 25+150,
- kolizja z obszarem parku krajobrazowego od km ok. 25+150 - 31+600,
- kolizja z otuliną parku od km ok. 31+600 - 33+550,

Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Rominckiej:

- km ok. 2+580 - 4+550 - odległość ok. 10 m od granicy obszaru,
- kolizja z obszarem od km ok. 4+550 - 25+150,
- kolizja z obszarem od km ok. 31+600 - 33+550,

Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórz Szeskich:

- km ok. 2+600 - 4+550 - odległość ok. 20 m od granicy obszaru,

Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Błędzianki:

- km ok. 4+600 - 5+050 - odległość ok. 20 m od granicy obszaru,

Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Puszcza Romincka:

- km ok. 2+800 - 5+800 - odległość ok. 0,09 -1,1 km,
- km ok. 5+800 - 9+200 - droga przebiega południową granicą obszaru,
- km ok. 9+200 - km ok. 9+750 - odległość ok. 0,1-1 km od obszaru,
- km ok. 9+750 - km ok. 11 +200 - kolizja z obszarem,
- km ok. 11 +200 - km ok. 25+100 - odległość ok. 30 - 800 m,
- km ok. 25+150 - 31+200 - kolizja z obszarem,
- km ok. 31+200 - 33+900 - odległość ok. 50 - 700 m od obszaru.

Przedsięwzięcie koliduje z korytarzem ekologiczny (Puszcza Romincka):

- na odcinku km ok. 4+950 - km ok. 10+100,
- na odcinku km ok. 10+800 - 11+200,
- na odcinku 25+050 - 31 +800,

oraz z korytarzem ekologicznym Puszcza Borecka - Puszcza Romincka na odcinku km ok. 4+950 - 5+050. Pomniki przyrody zlokalizowane są w odległości od 5 m do 1500 m. Aleje o najwyższych walorach historyczno - przyrodniczo - krajobrazowych znajdują się wzdłuż dróg powiatowych: nr 1936N (aleja jarzębów szwedzkich) - włączenie w DW 651 w km 25+130 oraz nr 1898N (aleja jesionowa na odcinku Pluszkiejmy - granica lasu) - włączenie w DW 651 w km 13+300.

Załącznik nr 1 do decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach
Wójta Gminy Dubeninki
z dnia 02.07.2019 r.
znak: IGP.6220.9.33.2016

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap-granica województwa: odcinek Gołdap – Dubeninki, odcinek Dubeninki – granica województwa”.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko - mazurskim, w powiecie gołdapskim, na terenie gmin Gołdap i Dubeninki. Całkowita długość trasy rozbudowywanej drogi wojewódzkiej DW 651 wynosi około 39,5 km. Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 651 z dostosowaniem jej do parametrów drogi klasy technicznej G.

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nakierowana jest na zwiększenie: bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego, płynności ruchu, komfortu przejazdu, przepustowości trasy, skrócenie czasu przejazdu. Całość prac wpłynie również na poprawę dostępności oraz atrakcyjności gospodarczej. W ramach planowanej inwestycji uporządkowane zostanie odwodnienie pasa drogowego DW 651, przebudowane zostaną obiekty inżynierskie oraz istniejące uzbrojenie terenu.

Wykonana zostanie wycinka drzewostanu kolidującego z rozwiązaniami projektowymi i zagrażającego bezpieczeństwu, a w granicach projektowanego pasa drogowego urządzone zostaną tereny zieleni.

Projektowany do przebudowy odcinek drogi wojewódzkiej (odcinek Gołdap - Dubeninki) usytuowany jest na terenie gmin Gołdap i Dubeninki. Początek istniejącej DW651 zlokalizowany jest w miejscowości Gołdap, na skrzyżowaniu z ulicami plac Zwycięstwa i Lipową. Początkowy odcinek istniejącej drogi wojewódzkiej (długości ok. 1,2 km) biegnie ulicami Paderewskiego i Suwalską. Na ww. odcinku drogi Inwestor zaplanował zmianę przebiegu trasy. W ramach projektu przewidziano przebieg DW651 w km ok. -0+026 - ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Zatorową, 1 Maja oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską).

Na przeważającej części ww. odcinka po obydwu stronach drogi zlokalizowane są ciągi piesze i pieszo - rowerowe. W obszarze miejscowości Gołdap zlokalizowane są liczne skrzyżowania z drogami gminnymi i powiatowym. W km proj. 1+620, w ciągu ulicy Kolejowej zlokalizowany jest istniejący obiekt mostowy nad rzeką Gołdapą. Odwodnienie drogi realizowane jest systemem kanalizacji deszczowej. Od ronda z ulicą Suwalską istniejąca droga wojewódzka nr 651 posiada przekrój półliczny, z ciągiem pieszo - rowerowym, usytuowanym po lewej stronie drogi. Od skrzyżowania z ulicą Suwalską, zlokalizowanego na wlocie do miejscowości Botkuny (km 1+920) istniejąca DW651 posiada przekrój drogowy, z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami. Po lewej stronie drogi, za rowem przydrożnym biegnie ścieżka rowerowa (stanowiąca fragment szlaku rowerowego GREEN VELO). W km 3+650 zlokalizowany jest przejazd rowerowy, stanowiący przeprowadzenie ciągu GREEN VELO na prawą stronę DW651. Na dalszym odcinku (od przejazdu rowerowego do włączenia do drogi gminnej nr 137041N w km 3+960) istniejąca ścieżka rowerowa biegnie w odległości ok. 2,5 m od prawej krawędzi DW651. Pomiędzy jezdnią drogi a ścieżką rowerową usytuowana została poręcz ochronna. Z uwagi na brak rowu, po prawej stronie w/w odcinka drogi wykonane zostały ścieki betonowe. Na dalszej części przebiegu (do wlotu do miejscowości Jurkiszki) geometria drogi wojewódzkiej charakteryzuje się dużą krętością, z łukami poziomymi

o niewielkich promieniach. W km 4+520 zlokalizowany jest istniejący wiadukt w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadający ograniczoną skrajnię pionową, w znacznym stopniu pogarszającą parametry użytkowe drogi wojewódzkiej.

W km 5+040 zlokalizowany jest obiekt mostowy nad rzeką Jarką. Od miejscowości Jurkiszki do miejscowości Galwecie bezpośrednie sąsiedztwo drogi wojewódzkiej stanowią tereny leśne. W km 8+000 po północnej stronie drogi wojewódzkiej usytuowane jest jezioro Ostrówek. W obszarze zabudowanym miejscowości Galwecie, po lewej stronie drogi wojewódzkiej zlokalizowany jest ciąg pieszy. Na odcinku od skrzyżowania z drogą do m. Kociołek (km 11+230) do km 13+000 (wylot z m. Pluszkiejmy) w bezpośrednim sąsiedztwie drogi zlokalizowane są jeziora Czarne i Kociołek, usytuowane po południowej stronie DW651. W obszarze zabudowanym miejscowości Pluszkiejmy, charakteryzującym się zwartą zabudową, usytuowaną po obydwu stronach drogi, chodniki nie występują. Pomiędzy miejscowościami Pluszkiejmy i Rogajny bezpośrednie sąsiedztwo drogi wojewódzkiej stanowią pola uprawne. Odcinek od km 15+350 do km 16+300, stanowiący teren zabudowany miejscowości Rogajny charakteryzuje się zwartą zabudową usytuowaną po obydwu stronach drogi. Na ww. odcinku drogi chodniki nie występują. Na odcinku od km 16+900 do km 17+250 droga wojewódzka przebiega przez teren miejscowości Zawiszyn. W km 17+515 zlokalizowany jest początek miejscowości Dubeninki. Za skrzyżowaniem z ul. Michała Kajki po lewej stronie drogi wojewódzkiej usytuowane są 2 cmentarze (w km 18+120 oraz w km 18+450). Teren zabudowany miejscowości Dubeninki biegnie od km 18+650 do km 19+650. Na ww. odcinku istniejąca droga wojewódzka charakteryzuje się dużą krętością oraz znacznymi pochyleniami w przekroju podłużnym. Obszar miejscowości Dubeninki charakteryzuje się zwartą zabudową, na przeważającej części odcinka występują obustronne chodniki. Na odcinku od km 20+850 do km 21+200 trasa drogi wojewódzkiej charakteryzuje się dużą krętością - 3 następujące po sobie łuki poziome o promieniach 30-50 m. Koniec tego odcinka stanowi wylot z terenu zabudowanego miejscowości Dubeninki. Istniejąca DW651 posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości od 5,0 do 6,0 m.

Na odcinku Dubeninki - granica województwa początek stanowi w/w wylot z obszaru zabudowanego miejscowości Dubeninki. Od miejscowości Kiepojcie do km 22+980 po lewej stronie drogi wojewódzkiej biegnie istniejąca ścieżka rowerowa GREEN VELO (za rowem przydrożnym DW651). Od km 22+980 ścieżka rowerowa biegnie po prawej stronie drogi wojewódzkiej, aż do połączenia z drogą powiatową nr 1936N (km 24+730). Obszar zabudowany miejscowości Błąkały usytuowany jest od km 25+000 do km 25+400. Na ww. odcinku zlokalizowana jest zwarta zabudowa mieszkaniowa w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni. Na odcinku od km 25+560 do km 25+760 usytuowana jest serpentyna drogowa (2 łuki o promieniach 30 m, połączone odcinkiem prostym - różnica wysokości 12 m). W km 26+070 zlokalizowany jest istniejący obiekt mostowy nad rzeką Błędzianką. Na odcinku od km 26+700 do km 30+500 droga wojewódzka przebiega przez Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej. Od km 30+500 do km 33+700 istniejąca DW651 biegnie przez teren miejscowości Żytkiejmy. Na ww. odcinku geometria drogi wojewódzkiej charakteryzuje się dużą krętością. Zlokalizowana po obydwu stronach drogi zabudowa stanowi istotne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu oraz w sposób istotny ogranicza przepustowość drogi wojewódzkiej. Na odcinku od km 33+700 do końca zakresu opracowania istniejąca DW651 przebiega przez tereny o niewielkim stopniu zurbanizowania, głównie w otoczeniu terenów rolniczych. Na odcinku od km 34+700 do km 35+050 droga wojewódzka przebiega przez teren zabudowany miejscowości Lenkupie. Na terenie miejscowości chodniki nie występują. Od km 37+730 do końca zakresu opracowania po lewej stronie drogi wojewódzkiej biegnie istniejąca ścieżka rowerowa, stanowiąca część szlaku rowerowego GREEN VELO. Końcowy odcinek drogi wojewódzkiej (od km 38+200) usytuowany jest na terenie miejscowości Żerdziny. Koniec zakresu inwestycji, wyznaczony przez granicę województw

warmińsko - mazurskiego i podlaskiego, usytuowany jest w rejonie trójstyku granic Polski, Rosji i Litwy.

Istniejąca DW651 posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości od 5,0 do 6,0 m. W wariantcie 1 rekomendowanym przez Inwestora przyjęto następujące parametry przebudowywanej drogi wojewódzkiej

- Poza terenem zabudowy zaprojektowano jezdnię o szerokości 6,0m, a na terenie zabudowy przewidziano szerokości jezdni na poziomie: 7,0m przekrój uliczny, 6,5m przekrój półuliczny,
- Trasa drogi wojewódzkiej poprowadzona została w obrębie istniejącego pasa drogowego, za wyjątkiem niezbędnych korekt przebiegu DW651, obejmujących:
- projektowany nowy przebieg drogi wojewódzkiej w km ok. -0+026 – ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Zatorową, 1 Maja oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską); o łącznej długości 1862 m.
- o korektę promienia łuku poziomego na odcinku od km ok. 4+800 do km ok. 5+240 mającą na celu ominięcie istniejącego wiaduktu w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadającego ograniczoną skrajnię pionową;
- o korektę geometrii drogi na odcinku od km ok. 21+400 do km ok. 21+600, polegającą na poprowadzeniu trasy w nowym śladzie, z ominięciem 3 następujących po sobie łuków poziomych o promieniach 30-50m;
- o projektowane obejście miejscowości Żytkiejmy na odcinku od km 31+200 do km 34+000.

Pozostałe zmiany geometrii trasy polegać będą głównie na drobnych korektach promieni łuków poziomych oraz prostowaniu odcinków trasy - w miarę możliwości terenowych. Dokonane zmiany w sposób istotny wpłyną będą na podwyższenie parametrów użytkowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze wojewódzkiej nr 651. W wariantcie 1 istnieje konieczność wyburzenia 1 budynku usługowego na terenie miejscowości Gołdap oraz 2 budynków gospodarczych, zlokalizowanych w km 5+670 po prawej stronie drogi wojewódzkiej, oraz przebudowy 2 istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. 1 Maja oraz w ciągu ulicy Stadionowej.

W wariantcie 2 alternatywnym przyjęto następujące parametry przebudowywanej drogi wojewódzkiej:

- zaprojektowano jezdnię o szerokości 7,0 m (z pasami ruchu 3,5 m) na całej długości trasy;
- zaproponowano korekty geometrii trasy głównej DW651 umożliwiające utrzymanie prędkości 90 km/h (zgodnej z ustawą Prawo o ruchu drogowym) na przeważającej części odcinka trasy;
- obejmujące projektowany nowy przebieg drogi wojewódzkiej w km ok. 0+128 - ok. 1+836 ulicami: Gumbińską, Przytorową, oraz Kolejową (do skrzyżowania typu rondo z ul. Suwalską) o łącznej długości 1708 m;
- pozostawienie przebiegu drogi w miejscowości Żytkiejmy na odcinku od km 31+200 do km 34+000 (2,8 km).

Trasa drogi wojewódzkiej poprowadzona została w obrębie istniejącego pasa drogowego, za wyjątkiem niezbędnych korekt przebiegu DW651, obejmujących:

- korektę promienia łuku poziomego na odcinku od km ok. 4+800 do km ok. 5+240 mającą na celu ominięcie istniejącego wiaduktu w ciągu nieczynnej linii kolejowej, posiadającego ograniczoną skrajnię pionową;
- korektę geometrii drogi na odcinku od km ok. 21+400 do km ok. 21+600, polegającą na poprowadzeniu trasy w nowym śladzie, z ominięciem 3 następujących po sobie łuków poziomych o promieniach 30-50 m.

W wariantcie 2 istnieje konieczność przebudowy 2 istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. Gumbińskiej oraz Stadionowej. Analiza rozwiązań wykazała, iż wykonanie przebudowy drogi według wariantu 2 (alternatywnego) spowoduje niewspółmierne do korzyści - straty, w istniejącym otoczeniu trasy. Poszerzenie jezdni do szerokości 7 m wiązałoby się z koniecznością wycinki drzewostanu, wyburzenia oprócz 2 budynków gospodarczych, zlokalizowanych w km ok. 5+670 po prawej stronie drogi wojewódzkiej, dodatkowych 5 budynków w miejscowości Żytkiejmy, w tym 3 mieszkalnych, na odcinku miejscowości Żytkiejmy pozostawienie 29 budynków w odległości <8,0 m od krawędzi jezdni, co jest niezgodne z wymaganiami art. 43 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W wariantcie 2 istnieje konieczność rozbiórki istniejących przejazdów kolejowych w ciągu ul. 1 Maja. Ponadto, poszerzenie drogi wojewódzkiej do 7,0 m spowoduje konieczność przebudowy istniejącej ścieżki rowerowej GREEN VELO na odcinku o łącznej długości 3865 m, na wskazanych w poniższej tabeli odcinkach drogi.

Łącznie na całej długości drogi DW 651 Gołdap - granica województwa o długości ok. 39,5 km przewiduje się wycinkę:

- w wariantcie 1 - 1688 szt. drzew,

w wariantcie 2 - 1738 szt. + 273 szt. na odcinku w miejscowości Żytkiejmy.

W wariantcie 2 dodatkowo istnieje konieczność wycinki 273 drzew, które w wariantcie 1 zostaną pozostawione w związku z zaplanowaną w tym wariantcie obwodnicą m. Żytkiejmy.

W związku z powyższym łączna ilość drzew do wycinki w wariantcie 2 to 2011 szt. Do pozostawienia w pasie drogowym DW 651 przewiduje się w wariantcie 1 - 921 szt oraz w/w 273 drzewami, a w wariantcie 2- 948 szt.

Na terenach leśnych wycinka przeprowadzona zostanie w granicy linii zajętości. Wycinka drzew wpłynie na polepszenie warunków wzrostu występującemu w oddaleniu od krawędzi drogi szpalerowi 2-rzędu. Znaczny odsetek drzew to jesiony, które znajdują się w złym stanie zdrowotnym. Wymiana drzewostanu będzie z korzyścią wpływać na środowisko, wyeliminuje drzewa często w złym stanie fitosanitarnym, obcego pochodzenia (jak gatunki topoli), z wypróchnieniem, posuszem, zaburzoną statyką. W ramach zadania inwestycyjnego planuje się nasadzenia zastępcze, mające na celu wprowadzenie odnowy drzewostanu, w odległości pozwalającej na ich bezpieczny wzrost. Każde drzewo rosnące przy krawędzi jezdni DW 651, posiada oznaki niekorzystnych warunków.

Do realizacji wybrano wariant nr 1, który swym zakresem obejmuje:

a) Roboty drogowe

- rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 651 – z doprowadzeniem do parametrów drogi klasy G;
- wzmocnienie nawierzchni do nośności 100 kN/oś; (z możliwością zwiększenia nośności do 115kN/oś);
- budowę stanowiska kontroli pojazdów dla służb ITD;
- budowę zatok autobusowych w miejscu istniejących przystanków;
- budowę ciągów pieszych oraz pieszo – rowerowych na odcinkach drogi, przechodzących przez tereny zabudowy;
- przebudowę istniejących skrzyżowań wraz z korektą ich geometrii;
- przebudowę oraz budowę nowych zjazdów indywidualnych oraz publicznych;
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego drogi wojewódzkiej;
- usytuowanie barier ochronnych.

b) Przebudowę istniejących obiektów inżynierskich

- przebudowę istniejących obiektów mostowych nad rzeką Gołdapą oraz na odcinku Gołdapy zwanym rzeką Jarką i rzeką Błędzianką
 - przebudowę i budowę obiektów mostowych i przepustów pod koroną drogi
- c) Budowę wiaduktu kolejowego w miejscu przekroczenia drogi wykopem nieczynnej linii kolejowej
- d) Budowę oświetlenia
- e) Przebudowę istniejących sieci:
- istniejących linii niskiego (do 1 kV) i średniego napięcia 15 kV jako napowietrzne i kablowe
 - istniejących sieci wodociągowych
 - przebudowy istniejących sieci kanalizacji deszczowej i sanitarnej
 - przebudowa istniejących sieci teletechnicznych jako napowietrzne i kablowe
- f) Budowę kanalizacji deszczowej
- g) Przebudowę istniejącego odwodnienia drogi i budowę nowego na wybranych odcinkach
- h) Wyposażenie systemu odwodnienia w urządzenia podczyszczające wody opadowe
- i) Wycinkę istniejącego drzewostanu kolidującego z rozwiązaniami projektowymi
- j) Zagospodarowanie zieleni -urządzenie terenów zielonych w granicach projektowanego pasa drogowego.

W ramach projektu przewiduje się wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 651, z warstwy nawierzchniowej ścieralnej SMA 11, wiążąca beton asfaltowy.

Przewidziano wykonanie nowej nawierzchni pozostałych elementów projektowanego układu drogowego, w tym: nawierzchni zatok postojowych i ciągów pieszych i pieszo –rowerowych z kostki betonowej, zatok autobusowych z kostki kamiennej.

Podczas prac przewidzianych do realizacji w obrębie cieków planuje się:

- a) wykonanie w korytach rzek i rowów prac konserwacyjnych,
- b) w obrębie obiektów mostowych i przepustów dla rzek:
 - Gołdapa (km drogi 1+626), Bludzia (km drogi 21+552), Błędzianka (w km drogi 26+456), Żytkiejmska Struga (Wobałka - km 34+539) zastosowane zostaną umocnienia skarp z materiałów naturalnych o większej wytrzymałości i odporności na wymywanie w zakresie umocnień skarp tj. materacy gabionowych i kieszki faszynowej dla obiektów na rzekach. W przypadku ww. rzek konieczne będzie wykonanie umocnienia dna narzutem kamiennym. W przypadku rzeki Gołdapy wzmocnienie zapobiegnie zniszczeniom koryta rzeki przede wszystkim przed powstającą w okresie zimowym krą (z zachowaniem istniejących rzędnych dna) oraz zrzutami wód powodziowych ze zbiornika przeciwpowodziowego (powyżej obiektu mostowego).
 - Jarka w obrębie wylotu z przepustu z trasy zalewowej zostanie wykonane umocnienie skarpy z materacy gabionowych, kieszki faszynowej i narzutu kamiennego w dnie na wlocie i wylocie obiektu. Koryta w obrębie wylotów wód opadowych powinno posiadać umocnienie z materacy gabionowych i narzutu kamiennego. Na rzece Jarka w obrębie obiektu mostowego znajduje się istniejące umocnienie koryta w postaci narzutów kamiennych z kamienia polnego, na skarpach dodatkowo spoinowanego zaprawą cementową. W ramach remontu przewiduje się prace polegające na odmuleniu, oczyszczeniu i uzupełnieniu ubytków lub wyrw w istniejącym umocnieniu oraz dostosowaniu go do projektowanego obiektu mostowego i przejścia ekologicznego dla zwierząt. Rzeką Jarką w obrębie wylotu z przepustu P3 umocniona zostanie za pomocą materacy gabionowych, narzutów kamiennych i kieszki faszynowej,

- c) wykonanie kaskad na rowach R-4, leśny nr 2, leśny nr 3, leśny nr 4, Rbn-5, R-B1, R-A2 ze stopni żerdziowych, które ustabilizuje dno ograniczając erozję koryta zachowując jednocześnie ciągłość przepływu oraz brodów na rowach R-B, R-C, Rbn-5, Rbn-6 i rzece Wobalka (Żytkiejmskiej Strudze) do przepędzania bydła które mogą pełnić również funkcję poidel dla zwierząt, co ograniczy skutki niszczenia koryt cieków przez zwierzęta, zminimalizuje zagrożenie zaburzenia ciągłości przepływu;
- d) zapewnienie stabilności korpusu przedmiotowej drogi w miejscu istniejącego i równoległe przebiegającego do drogi systemu melioracji szczegółowej znajdującego się obecnie w niewielkiej odległości od ww. drogi, poprzez usprawnienie systemu odprowadzenia wód melioracyjnych w powyższym miejscu polegające na wykonaniu 50 m drenażu melioracyjnego,
- e) przebudowę istniejącej infrastruktury melioracyjnej kolidującej z projektowaną drogą.

Podczas realizacji inwestycji nastąpi czasowe zajęcie dodatkowego pasa terenu dla potrzeb budowy oraz miejsc dla baz budowlano - technicznych (zaplecza budowy i dojazdu wzmożonego ruchu ciężkiego sprzętu budowlanego). W miejscu przewidywanym pod zaplecze mogą znajdować się tereny z zabudową usługową, magazynową, nieużytki, ewentualnie z nielicznymi drzewami i krzewami, które łatwo zabezpieczyć osłonami. Nie zainwestowany teren może być wykorzystywany do postoju maszyn oraz barakozów personelu. Pod lokalizację placu budowy winno się w pierwszej kolejności brać pod uwagę tereny pozostające we własności Skarbu Państwa oraz w trwałym zarządzie Inwestora, na terenach których będzie realizowane przedsięwzięcie. Nie wolno dopuścić do przedostania się z rejonu postoju maszyn wód deszczowych skażonych ropopochodnymi do środowiska (w tym, w kierunku cieków i rzek). Na obecnym etapie nie zaplanowano dokładnie organizacji zaplecza socjalnego i sanitarnego personelu realizującego inwestycję. Istotne jest jednak odpowiednie dobranie miejsc parkowania i przestoju maszyn i pojazdów związanych z budową (bezpieczeństwo ruchu, hałas zlokalizowany w tym miejscu w czasie trwania inwestycji, zabezpieczenia przed zniszczeniem darni i blisko rosnących drzew itp.). Zaplecza należy lokalizować w miejscach przerzedzeń alei bądź występowania ich po jednej stronie ze szczególną uwagą na zachowanie drzew nie podlegających wycince ze względu na kolizję z projektowaną infrastrukturą. W szczególności zaplecze budowy musi być zlokalizowane poza rzutem korony z pasem bezpieczeństwa 1,5 m poza systemem korzeniowym (odległość od pnia: rzut korony+1,5 m). Powyższe zabezpieczy drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do gleby.

Podstawowy element odwodnienia drogi wojewódzkiej nr 651 stanowią rowy przydrożne trawiaste o przekroju trapezowym. Wody opadowe z projektowanych systemów odwodnienia sprowadzone zostaną do naturalnych odbiorników, które stanowią istniejące cieki i rowy melioracyjne. Sposób odwodnienia uzgodniony zostanie z zarządcami odbiorników i prowadzony będzie na warunkach uzyskanych pozwoleń wodnoprawnych. W ramach planowanej inwestycji przewidziana została budowa odcinków kanalizacji deszczowej w następujących lokalizacjach:

- w miejscowościach Gołdap i Dubeninki - odwodnienie drogi o przekroju ulicznym - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych;
- na odcinkach drogi wojewódzkiej o przekroju półulicznym (z jednostronnym ciągiem pieszym) - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych; zrzut wody opadowej przykanalikiem do rowu;
- na odcinkach drogi wojewódzkiej, dla których przewidziano wykonanie ścieków betonowych przykrawędziowych - odebranie wód opadowych z projektowanych studni wpustowych; zrzut wody opadowej przykanalikiem do rowu;
- odwodnienie miejsc bezodpływowych (lokalne minima terenowe bez odbiornika) - odebranie wód opadowych z projektowanych rowów drogowych; odprowadzenie wód opadowych do odbiornika poprzez odcinek kanału deszczowego.

W ramach realizacji inwestycji przewidziano zastosowanie urządzeń podczyszczających. Urządzenia zaprojektowano przed zrzutami wód opadowych do cieków oraz przed zrzutem wód opadowych do pozostałych cieków zlokalizowanych w granicach Parku Krajobrazowego Puszcza Romincka i Obszarze Natura 2000 Puszcza Romincka.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Pregoty, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami dorzecza Pregoty, wyznaczony Rozporządzeniem Rady Ministrów z 18.10.2016 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1959), w regionie wodnym Łyny i Węgorapy.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu i wibracji, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego, pojazdów i innych urządzeń. Oddziaływanie to będzie miało zasięg lokalny, w rejonie robót budowlanych, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. W związku z powyższym, w miejscach sąsiadujących z zabudową mieszkaniową należy prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu prowadzić jedynie w godzinach dziennych. W wariantcie realizowanym planowana obwodnica miejscowości Żytkiejmy, pozwoli na odsunięcie terenu prac od zabudowy mieszkalnej. Oddziaływanie na klimat akustyczny i w zakresie wibracji w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót.

Na etapie użytkowania przedmiotowej drogi źródłem hałasu będzie odbywający się po niej ruch pojazdów. W przedłożonym raporcie oos przedstawiono wyniki zasięgu oddziaływania hałasu w związku z eksploatacją przedmiotowej inwestycji drogowej, obliczone przy użyciu oprogramowania SoundPLAN 7.1. opartego na modelu obliczeniowym zgodnym z francuską krajową metodą obliczeniową "NMPB-Routes-96", do której odnosi się francuska norma "XPS 31- 133". Wyniki symulacji prognozy ruchu na 2030 r. (10 lat po oddaniu do użytkowania) wykazały lokalne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach i budynkach podlegających ochronie akustycznej. W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami podjęto działania, mające na celu ograniczenie wpływu drogi na klimat akustyczny. W przypadku rozbudowy drogi wojewódzkiej DW 651 nie ma możliwości zastosowania ekranów akustycznych. Przyczyną są tu głównie ograniczenia techniczne w postaci lokalizacji zabudowy blisko krawędzi jezdni (tym samym brak miejsca pomiędzy drogą a zabudową na posadowienie ekranów akustycznych) oraz obecność skrzyżowań i zjazdów indywidualnych, drastycznie zmniejszających skuteczność ekranowania. Na odcinku 1 Gołdap - Dubeninki występują przekroczenia rzędu 2-8 dB. W miejscach stwierdzonych przekroczeń zastosowano cichą nawierzchnię, której lokalizację wskazano w sentencji niniejszego postanowienia. Na odcinku 2 Dubeninki - granica województwa przekroczenia wartości dopuszczalnych są nieliczne, niskie, nie przekraczające błędów metody obliczeniowej. W związku z tym na odcinkach tych nie przewidziano środków minimalizujących. Po zastosowaniu cichej nawierzchni, oddziaływanie akustyczne wskazuje na nieistotne przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu o wartości 0,3-1 dB które mieszczą się w granicach błędów obliczeniowych (3 dB). Wprowadzenie cichej nawierzchni poprawi komfort mieszkańców, zwłaszcza tych, których zabudowania usytuowane są w bliskiej odległości od drogi. Zapewnienie optymalnie dobranej organizacji ruchu, w celu uzyskania płynności ruchu na omawianym odcinku drogi stanowić będzie dodatkowe zabezpieczenie przed ewentualną uciążliwością akustyczną. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że inwestycja nie pogorszy klimatu akustycznego.

Na etapie realizacji przewiduje się wystąpienie emisji niezorganizowanej gazów i pyłów związanej z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego (emisja ze spalania paliw w silnikach pojazdów mechanicznych). Przebudowa istniejącej drogi, która obecnie jest źródłem emisji gazów cieplarnianych, przyczyni się do zmniejszenia emisji gazów poprzez poprawę infrastruktury drogi, sprawniejszy i płynniejszy przejazd pojazdów, co bezpośrednio przełoży się na mniejsze zużycie paliw. W porównaniu więc do stanu istniejącego, przedsięwzięcie będzie prowadziło do zmniejszenia ilości emitowanych obecnie gazów. W celu rekompensaty za wycinkę zieleni wykonane zostaną

nasadzenia kompensacyjne. Fale upałów mogą mieć wpływ na analizowaną drogę, związane to będzie z nagrzewaniem się wierzchniej warstwy drogi i możliwością rozjeżdżania jej przez samochody typu ciężkiego. Jednak nie spowodują zwiększenia zapotrzebowania na energię i wodę. Do wykonania nawierzchni należy stosować nowoczesne asfalty modyfikowane, które zachowują swoje właściwości w szerszym zakresie temperatur oraz mieszanki mineralno-asfaltowe o mniejszej zawartości asfaltu, który jest częścią nawierzchni, najbardziej podatną na wysokie temperatury.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest następująco względem obszarowych form ochrony przyrody:

Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej:

- km ok. 2+800 - 5+000 - odległość ok. 70 m od otuliny parku,
- kolizja z otuliną parku od km ok. 5+020 - 25+150,
- kolizja z obszarem parku krajobrazowego od km ok. 25+150 - 31+600,
- kolizja z otuliną parku od km ok. 31+600 - 33+550,

Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Rominckiej:

- km ok. 2+580 - 4+550 - odległość ok. 10 m od granicy obszaru,
- kolizja z obszarem od km ok. 4+550 - 25+150,
- kolizja z obszarem od km ok. 31+600 - 33+550,

Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórz Szeskich:

- km ok. 2+600 - 4+550 - odległość ok. 20 m od granicy obszaru,

Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Błędzianki:

- km ok. 4+600 - 5+050 - odległość ok. 20 m od granicy obszaru,

Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Puszcza Romincka:

- km ok. 2+800 - 5+800 - odległość ok. 0,09 - 1,1 km,
- km ok. 5+800 - 9+200 - droga przebiega południową granicą obszaru,
- km ok. 9+200 - km ok. 9+750 - odległość ok. 0,1-1 km od obszaru,
- km ok. 9+750 - km ok. 11 +200 - kolizja z obszarem,
- km ok. 11 +200 - km ok. 25+100 - odległość ok. 30 - 800 m,
- km ok. 25+150 - 31+200 - kolizja z obszarem,
- km ok. 31+200 - 33+900 - odległość ok. 50 - 700 m od obszaru.

Przedsięwzięcie koliduje z korytarzem ekologiczny (Puszcza Romincka):

- na odcinku km ok. 4+950 - km ok. 10+100,
- na odcinku km ok. 10+800 - 11+200,
- na odcinku 25+050 - 31 +800,

oraz z korytarzem ekologicznym Puszcza Borecka - Puszcza Romincka na odcinku km ok. 4+950 - 5+050. Pomniki przyrody zlokalizowane są w odległości od 5 m do 1500 m. Aleje o najwyższych walorach historyczno - przyrodniczo - krajobrazowych znajdują się wzdłuż dróg powiatowych: nr 1936N (aleja jarzębów szwedzkich) - włączenie w DW 651 w km 25+130 oraz nr 1898N (aleja jesionowa na odcinku Pluszkiejmy - granica lasu) - włączenie w DW 651 w km 13+300.

WÓJT GMINY

Ryszard Zieliński