



Maciej Bernard Gorysz  
Zastępca Dyrektora Oddziału  
w Białymstoku

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
w Białymstoku  
SEKRETARIAT  
W I S T A  
Data: 2015-03-31  
Nr z rejestru: ..... Podpis: .....

Sup  
K Andrimowicz  
30015

Białystok, dnia 30 marca 2015 r.

O.BI.I2.4110.dśu.1.5.jw.2015



**Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
w Białymstoku**

ul. Dojlidy Fabryczne 23  
15-554 Białystok

Odpowiadając na przekazane pismem z dnia 19 marca 2015 r., znak: WOOŚ-II.4200.2.2014.UM pismo prezesa Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu w Warszawie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku przedkłada w załączeniu wyjaśnienia do zgłoszonych przez Fundację uwag i wniosków dotyczących planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S61 na odcinku koniec obwodnicy Suwałk – Budzisko (gr. państwa) z obwodnicą Szypliszek.

Z-ca Dyrektora Oddziału  
mgr inż. Maciej Bernard Gorysz

**W załączeniu:**

- wyjaśnienie do pisma prezesa  
Zarządu Fundacji CZT w Warszawie

**Sprawa prowadzi:**

Joanna Woźniewska  
Wydział Ochrony Środowiska  
tel. (85) 66 45 815  
[jwozniewska@qddkia.gov.pl](mailto:jwozniewska@qddkia.gov.pl)

Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Białymstoku

ul. Zwycięstwa 2  
15-703 Białystok  
tel. (85) 66-1 58 00  
fax (85) 66-1 77 00

e-mail: sekretariat.bialystok@qddkia.gov.pl  
[www.qddkia.gov.pl](http://www.qddkia.gov.pl)

#### **Ad. B.1.**

Zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o *transporcie drogowym* (Dz. U. 2013, poz. 1414) organem odpowiedzialnym za ustanawianie odcinkowych pomiarów prędkości oraz lokalizację fotoradarów jest Inspekcja Transportu Drogowego. Zalecenie takie wykracza więc poza kompetencje GDDKiA i GDOŚ.

#### **Ad. B.2.**

Zobowiązania dla Wykonawcy dotyczące utrzymania we właściwym stanie nawierzchni dróg i drogowych obiektów inżynierskich w związku z prowadzoną budową wynikają bezpośrednio z przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260 ze zm.) oraz ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2013 r. poz. 1399 ze zm.).

W tym zakresie obowiązek ten może być wykonany w różny sposób, m.in. poprzez zastosowanie myjek do mycia kół samochodów wyjeżdżających z budowy lub czyszczenie zanieczyszczonych dróg specjalistycznymi urządzeniami (myjącymi i zmiatającymi). Na obecnym etapie nie jest możliwe określenie jakie rozwiązania będą właściwe i najskuteczniejsze w danych warunkach terenowych.

#### **Ad. B.3.**

W rozporządzeniach Wspólnoty Europejskiej dotyczących homologacji, rejestracji i wprowadzania do obrotu poszczególnych typów pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń określono szczegółowe harmonogramy wprowadzania w życie poszczególnych norm (Euro 5 i Euro 6).

Zgodnie z Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (dot. pojazdów należących do kategorii M1, M2, N1 i N2 o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg - m. in samochodów osobowych, vanów, lekkich samochodów do przewozu towarów lub osób oraz pojazdów o specjalnym przeznaczeniu):

- norma Euro 5 - obowiązuje od 1 września 2009 r. w odniesieniu do udzielania homologacji, a od 1 czerwca 2011 r. w odniesieniu do rejestracji i wprowadzania do obrotu nowych pojazdów;
- norma Euro 6 - obowiązuje od 1 września 2014 r. w odniesieniu do udzielania homologacji, a od 1 czerwca 2015 r. w odniesieniu do rejestracji i wprowadzania do obrotu nowych pojazdów.

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 dotyczącym homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów (dot. samochodów ciężarowych oraz autobusów), norma Euro 6 zaczęła obowiązywać:

- od dnia 31 grudnia 2012 r. - w odniesieniu do udzielania homologacji nowym typom pojazdów lub silników,
- od dnia 31 grudnia 2013 r. - w odniesieniu do rejestracji i wprowadzania do obrotu nowych pojazdów.

Biorąc po uwagę opisane w raporcie możliwe oddziaływania drogi w zakresie emisji do powietrza w trakcie realizacji przedsięwzięcia, tj. jego zakres ograniczony do terenu budowy oraz przemijalny charakter - wprowadzanie dodatkowych ograniczeń nie jest uzasadnione. Budowa drogi przewidziana jest na lata 2019-2021, kiedy większość wykorzystywanych i wszystkie nowo rejestrowane pojazdy będą spełniały normę Euro 6.

Ponadto wprowadzenie takiego ograniczenia byłoby sprzeczne z obowiązującymi na terenie Unii Europejskiej przepisami.

#### **Ad. B.4.**

Polichlorek winylu stosowany jest w budownictwie - do produkcji wykładzin podłogowych, stolarki okiennej i drzwiowej, akcesoriów (w postaci różnych listew wykończeniowych), rur i kształtek do wykonywania instalacji w budynkach, jako elewacja (siding), folii, elektroizolacji (np. przewodów i kabli elektrycznych); w medycynie (dreny, sondy, cewniki, strzykawki), do wyrobu opakowań, elementów urządzeń, płyt gramofonowych, drobnych przedmiotów; pokrywanie powierzchni sportowych oraz innych, zakrytych i otwartych (igelit), w elektrotechnice (izolacja w przewodach i kablach).

Pianki PU stosuje w przemyśle meblarskim (gąbki tapicerskie i materacowe), samochodowym (gąbki tapicerskie, sztywne pianki do zderzaków, elementów wystroju wnętrza i amortyzatorów) oraz obuwniczym i tekstylnym (tkaniny z podszewkami gąbczastymi, tkaniny ociepleniowe) oraz jako gąbki do kąpeli, materiały izolacyjne, kity uszczelniające, spoiwa oraz kleje do metali, tworzyw sztucznych i skóry.

Przy budowie przedmiotowej inwestycji będą prawdopodobnie wykorzystywane wyroby zawierające ww. substancji i należeć do nich będą głównie: (PChW) rury, przewody i kable energetyczne i teletechniczne oraz (PU) kity uszczelniające, spoiwa oraz kleje do metali i tworzyw sztucznych. Wszystkie stosowane do budowy wyroby posiadać będą wymagane przepisami atesty dopuszczające ich stosowanie.

Zasady produkcji, obrotu lub stosowania substancji i mieszanin niebezpiecznych oraz substancji lub mieszanin stwarzających zagrożenie gdy rodzą nieuzasadnione ryzyko dla zdrowia człowieka lub środowiska lub gdy wynika to z porozumień międzynarodowych regulowane są przez przepisy ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz. U. Nr 63, poz. 322 ze zm.).

Obecnie nie zostały wydane żadne przepisy w sprawie ograniczenia produkcji, obrotu lub stosowania wyrobów zawierających polichlorek winylu lub poliuretan.

Biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia (budowa drogi ekspresowej) należy uznać, iż jednostkowe wykorzystanie tych wyrobów nie będzie skutkowało wzrostem negatywnego oddziaływania na środowisko lub zdrowie i życie ludzi.

W związku z powyższym wprowadzanie dla tej inwestycji specjalnego zakazu stosowania wyrobów zawierających polichlorek winylu oraz poliuretan będzie nieuzasadnione oraz niezgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

#### **Ad. C.1.**

W przypadku wariantu I. i II. droga ekspresowa prowadzona jest głównie po nowym śladzie. W wariantcie III. drogą ekspresową poprowadzono tak, aby w jak największym stopniu wykorzystać istniejący pas drogowy.

W przypadku wariantu I. i II. dotychczasowa droga krajowa nr 8 zostanie drogą gminną przeznaczoną dla ruchu autobusowego oraz lokalnego. W przypadku wariantu III. wzdłuż drogi ekspresowej poprowadzono dodatkową drogę autobusową.

Dla wszystkich wariantów zaprojektowano ponadto drogi umożliwiające dojazd do przecinanych przez S61 działek. Po droga tych odbywał się będzie również niewielki ruch lokalny.

Zarówno droga autobusowa, jak i drogi dojazdowe, będą mogły być wykorzystywane do ruchu rowerowego. Zapewniają one możliwość bezpiecznego przemieszczania się po obu stronach drogi ekspresowej oraz pomiędzy zlokalizowanymi w tym rejonie wsiami, miejscowościami i miejscami atrakcyjnymi turystycznie.

W związku tym nie zachodzi konieczność budowania oddzielnych dróg rowerowych wzdłuż drogi S61.

### Ad. C.2.

Planowana inwestycji przecina Północny Korytarz Ekologiczny na odcinku o długości 1500 m w wariantcie I (od km 786+500 do km 788+000) i 4 500 m w wariantcie II i III (od km 786+500 do km 791+000). Na odcinku przecięcia PKE, w przypadku wszystkich rozpatrywanych wariantów, zaprojektowano przejścia dla zwierząt średnich i dużych:

#### Wariant I.

Lokalizacja [km]	Rodzaj przejścia	Minimalne parametry strefy dostępnej dla zwierząt [szer. m / wys. m]
786+595	Przejście dolne dla małych i średnich zwierząt	10 x 3,0
787+685	Przejście dolne dla małych, średnich i dużych zwierząt	10 x 4,5

#### Wariant II.

Lokalizacja [km]	Rodzaj przejścia	Minimalne parametry strefy dostępnej dla zwierząt [szer. m / wys. m]
786+090	Przejście dolne dla małych i średnich zwierząt	8 m x 3,5 m
787+230	Przejście górne dla małych, średnich i dużych zwierząt	szer. 50 m
787+900	Przejście dolne dla małych i średnich zwierząt	5 m x 4 m
790+110	Przejście dolne dla małych, średnich i dużych zwierząt	20 x 4,5

\*szerokość i wysokość całego przepustu

#### Wariant III.

Lokalizacja [km]	Rodzaj przejścia	Minimalne parametry strefy dostępnej dla zwierząt [szer. m / wys. m]
786+680	Przejście dolne dla małych, średnich i dużych zwierząt	5 x 5
787+618	Przejście górne dla małych, średnich i dużych zwierząt	szer. 50
788+600	Przejście dolne dla małych, średnich i dużych zwierząt	30 x 3,5
790+846	Przejście dolne dla małych, średnich i dużych zwierząt	10 x 4,5

\*szerokość i wysokość całego przepustu

Lokalizacja przejścia dla zwierząt zintegrowanego z drogą powiatową 116B (wiadukty: WE-23 w km 786+965 wariantu I., WE-24 w km 786+700 wariantu II., WE-25 w km 787+040 wariantu III.) ze względu na planowane natężenie ruchu, nawet przy zastosowaniu środków minimalizujących oddziaływaniu drogi, nie gwarantuje możliwości wykorzystania tego przejścia przez zwierzęta. Ponadto wzdłuż drogi powiatowej w bezpośrednim sąsiedztwie ww. wiaduktów w wariantach I. i III. występuje zabudowa zagrodowa, co dodatkowo zniechęca zwierzęta do wykorzystania tego typu obiektów. W wariantach II. natomiast w odległości ok. 400 m od wiaduktu zlokalizowano przejście górne.

W przypadku wariantu inwestycyjnego w odległości około 1000 m od siebie zlokalizowane zostały 2 przejścia: dla zwierząt średnich i dla zwierząt dużych. Ich lokalizacja związana jest z ciekami naturalnymi (przejście w km 786+595) oraz sąsiedztwem rozległych terenów leśnych (przejście w km 787+685). Zarówno usytuowanie przejścia w dolinie rzeki jak i w bezpośredniej przyległości do kompleksu leśnego, przy zagospodarowaniu przedstawionym w raporcie, zwiększa gwarancję jego wykorzystania przez zwierzęta.

Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, iż ilość i parametry zaprojektowanych przejść dla zwierząt pozwalają na zachowanie ciągłości przecinanego korytarza migracyjnego.

#### **Ad. C.3.**

W uzupełnieniu raportu z dnia 6 lutego 2015 r. została przedstawiona tabela, w której podano parametry przejść dla zwierząt, tj. minimalne wymagane szerokości i wysokości strefy dostępnej wyłącznie dla zwierząt (w tym szerokość suchego pasa i suchych półek w obiektach zintegrowanych z ciekami) oraz dodatkowe wymagane zabezpieczenia (ekrany antyolśnieniowy, szczeliny doświetleniowe).

#### **Ad. C.3 (4).**

Na stronach 82.-83. przedłożonego raportu przedstawiono opis zastosowanej metody obliczeniowej służącej do oceny oddziaływania drogi na klimat akustyczny oraz skuteczności zaproponowanych działań minimalizujących to oddziaływanie (ekranów akustycznych). Zastosowana metoda obliczeniowa zgodna jest z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i normami.

Przed położnymi najbliższymi budynkami narażonymi na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu wyznaczono dodatkowe punkty obliczeniowe, co pozwala na racjonalne i dokładniejsze zaprojektowanie parametrów wymaganych ekranów akustycznych.

Dodatkowo wyznaczone punkty służą do porównania wyników otrzymanych podczas prowadzonych analiz obliczeniowych z wynikami otrzymanymi podczas pomiarów hałasu w środowisku prowadzonych po wybudowaniu inwestycji. Zgodnie bowiem z wytycznymi rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem - punkty pomiarowe na terenie zabudowanym lokalizuje się przy elewacji budynków objętych ochroną przed hałasem w związku, w odległości od 0,5 m do 2 m od elewacji tych budynków, w świetle okna kondygnacji ekspozycyjnej na hałas.

W tabelach 60. - 62. raportu przedstawiono wyniki obliczeń hałasu w punktach obserwacji zlokalizowanych przed budynkami objętymi ochroną przeciwhałasową po zastosowaniu ekranów akustycznych.

W przypadku wariantu wskazanego do realizacji (Wariant I) do niewielkich (od 0,6 dB do 1,8 dB) przekroczeń hałasu dojdzie w 6 punktach i to jedynie w porze nocnej w roku 2035.

Dodatkowo na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko, która zostanie przeprowadzona dla tego przedsięwzięcia, przeprowadzona zostanie kolejna analiza akustyczna, z uwzględnieniem dokładnej niwelety drogi oraz ewentualnych zmian w zagospodarowaniu terenu, do których może dojść po wydaniu decyzji środowiskowej.

Pozwoli to na dokładniejsze zaprojektowanie parametrów ekranów oraz zapewnienie dotrzymania wymaganych norm środowiskowych w tym zakresie.

#### **Ad. D.**

Wyznaczenie lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt przeprowadzone zostało w oparciu o wyniki inwentaryzacji, prace studialne oraz zalecenia przedstawione w opinii prof. dr hab. W. Jędrzejewskiego dotyczącej lokalizacji przejść dla ssaków na drodze S61 na odcinku od obwodnicy Suwałk za węzłem „Szwajcaria” do przejścia granicznego w Budzisku.

Wyniki inwentaryzacji przedstawione zostały, również w formie graficznej, w raporcie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia oraz uzupełnieniach do tego dokumentu przedkładanych podczas trwającej procedury.