

Ełk dnia 12.05.2010 r.

MK-7632/4/10

**DECYZJA  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust.1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 i art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późn.zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn.zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 12.02.2010 r. (data wpływu 18.02.2010 r.) Wojciecha Wielgata – Zakład Usług Drogowych „DROTECH” z siedzibą w Ełku przy ul. E.Orzeszkowej 14A/6 działającego w imieniu Gminy Miasta Ełk w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn. „Przebudowa ulicy Sikorskiego w Ełku na odcinku od ulicy Łukasiewicza do ulicy Dolnej”

**orzekam**

**realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

**Charakterystyka przedsięwzięcia i karta informacyjna przedsięwzięcia stanowią załączniki do niniejszej decyzji.**

**UZASADNIENIE**

Pismem złożonym w Urzędzie Miasta Ełku w dniu 18.02.2010 r. Wojciech Wielgat - Zakład Usług Drogowych „DROTECH” z siedzibą w Ełku przy ul. E.Orzeszkowej 14A/6 działający w imieniu Gminy Miasta Ełk na podstawie pełnomocnictwa z dnia 16.02.2010 r. znak: OR.BO.0113/124/09 Prezydenta Miasta Ełku Tomasza Andrukiewicza złożył wniosek wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa ulicy Sikorskiego w Ełku na odcinku od ulicy Łukasiewicza do ulicy Dolnej”.

Informacja o postępowaniu administracyjnym:

Obwieszczeniem znak MK-7632/4/10 z dnia 03.03.2010 r. roku na podstawie art. 73 ust. 1 i art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, poinformowano strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wniesieniem uwag i wniosków w sprawie. Strony postępowania nie wniosły żadnych uwag ani wniosków w sprawie. Informację o wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie prowadzonym przez Urząd Miasta Ełk pod pozycją : 4/10/w.ś. w zestawieniu formularzy A.

**NINIEJSZA DECYZJA  
JEST OSTATECZNA**

Ełk, dnia 14.06.2010r.

  
podpis *Gorczyca*



Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć, o których mowa w art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko) – wymienione jest również w § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U.Nr 257, poz. 2573 ze zm.). Inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć wyszczególnionych w Załączniku II dyrektywy Rady Wspólnot Europejskich nr 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* tutejszy organ wystąpił pismem z dnia 08.03.2010 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ełku o wydanie opinii, co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenia ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, załączając do wystąpienia kopię wniosku wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia, pełnomocnictwo oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem z dnia 23.03.2010 r. znak: RDOŚ-28-WOOS-6613-150/10/mp wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ełku w ustawowym terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku nie wydał opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko*, niewydanie opinii przez organ Państwowej Inspekcji Sanitarnej w terminie, o którym mowa w art. 64 ust. 4 ustawy traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Na podstawie art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko*, Prezydent Miasta Ełku wydał w dniu 12.04.2010 r. postanowienie o nie stwierdzeniu potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. O wydaniu postanowienia poinformowano strony obwieszczeniem z dnia 13.04.2010 r., na podstawie art. 49 Kpa. Postanowienie umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku pod pozycją: 5/10/p.ś. w zestawieniu formularzy B.

Analizując przedmiotowy wniosek tutejszy organ ustalił co następuje.

Teren planowanej inwestycji objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zwanego „EŁK – ŁUKASIEWICZA” i jest zgodny z ustaleniami planu.

Zakres inwestycji obejmuje przebudowę ulicy Sikorskiego w Ełku na odcinku od skrzyżowania z ulicą Łukasiewicza do skrzyżowania z ulicą Dolną. Długość odcinka ulicy objętego przebudową wynosi ok. 860 m, a szerokość jezdni 7,0 m. Zakres prac przewiduje wykonanie robót rozbiórkowych konstrukcji jezdni i chodnika, wykonanie nowej konstrukcji jezdni, nowych nawierzchni chodników, zjazdów indywidualnych i publicznych, parkingów, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego, przebudowę sieci oświetlenia ulicznego, budowę sieci kanalizacji deszczowej oraz przebudowę odcinków sieci uzbrojenia podziemnego kolidujących z planowaną przebudową ulicy.

Przedsięwzięcie usytuowane będzie wzdłuż istniejącej zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz usługowej, zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego ulic. Obecny teren objęty przedsięwzięciem posiada odcinki drogi o nawierzchni bitumicznej i brukowcowej. Zlokalizowane wzdłuż jezdni ulicy chodniki i zjazdy posiadają nawierzchnię z drobnowymiarowych elementów betonowych. Projektuje się budowę ulicy o nawierzchni z betonu asfaltowego. Nawierzchnia chodników, ścieżek rowerowych, zjazdów i parkingów zlokalizowanych wzdłuż ulicy wykonana będzie z kostki brukowej betonowej.

Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci nielicznych trawników, zlokalizowane wzdłuż ulicy oraz zlokalizowane na trawnikach i poboczach drzewa. W trakcie realizacji inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew i innej roślinności. Drzewa, w sąsiedztwie których prowadzone będą prace budowlane zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i deskami. W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. od późnej jesieni do wczesnej wiosny.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczących emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Hałas będzie miał zasięg lokalny lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane wykonywane będą tylko w godzinach dziennych (6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>). W miarę możliwości, urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Uciążliwości związane z budową drogi będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w chwili ukończenia prac budowlanych.

W okresie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw przez sprzęt budowlany; koparki, równiarki, układarki, walce itp. Ponadto podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko pylenia. Jednak zasięg tych uciążliwości ograniczy się do najbliższego otoczenia a emisja substancji zanieczyszczających będzie miała charakter krótkoterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Zaplecze budowy i bazy materiałowo - sprzętowej zlokalizowane zostaną poza obszarami bezpośredniego sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej, terenami znajdującymi się w pobliżu cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Teren zaplecza budowy będzie odpowiednio uszczelniony. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno – bytowe odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość usuwana będzie przez uprawnione podmioty.

W trakcie budowy powstawać będą odpady pochodzące z rozbiórki istniejących nawierzchni dróg. Powstałe odpady będą segregowane, a następnie poddane odzyskowi na placu budowy. Odpady nienadające się do ponownego wykorzystania będą unieszkodliwiane. Powstałe w trakcie robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Wierzchnia warstwa gleby zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej.

Wody opadowe z utwardzonych powierzchni drogi zbierane będą poprzez istniejące i projektowane wpusty kanalizacji deszczowej i odprowadzane poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej do rzeki Elk (w treści wniosku mylnie zapisano „do kanału Młyńskiego”), po uprzednim ich podczyszczeniu przez osadniki piasku i separatory substancji ropopochodnych. Odpady z urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe odbierane będą przez firmy posiadające stosowne zezwolenia.

Po analizie wniosku pod kątem uwzględnienia łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na*



środowisko, w ocenie tutejszego organu realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

W szczególności stwierdzono, że inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami specjalnej ochrony Natura 2000 oraz poza innymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.). Najbliższe obszary Natura 2000 to specjalne obszary ochrony siedlisk : Jezioro Woszczelskie (kod PLH 280034) i Murawy na Pojezierzu Ełckim (kod PLH280041) znajdują się w kierunku zachodnimi północnym od Miasta Ełku, w odległości w linii prostej odpowiednio ok. 6,0 km i 7,0 km od planowanej inwestycji.

Skala, lokalizacja oraz charakter oddziaływań planowanego przedsięwzięcia wskazują, że nie wpłynie ono negatywnie na obszary Natura 2000, w szczególności na gatunki i siedliska chronione w jego ramach, jak również nie wpłynie na ogólną spójność sieci Natura 2000, w tym zachowanie ciągłości między obszarami wchodzącymi w jej skład.

Teren przedsięwzięcia nie kwalifikuje się do obszarów leśnych, górskich, wodno-błotnych lub o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarów wybrzeży, obszarów przylegających do jezior lub stanowiących strefy ochrony ujęć wód powierzchniowych i podziemnych, służących do zaopatrzenia ludności w wodę.

Ze względu na znaczną odległość przedmiotowej inwestycji od granic państw sąsiednich (ok. 70 km), inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny i nie spowodują istotnych zmian w środowisku, jak również nie powinny wpłynąć negatywnie na istniejące walory krajobrazowe. Ponadto, z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji oraz zagospodarowanie terenów sąsiednich, nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, czy ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej będzie zerowe.

W ocenie organu, przedmiotowa inwestycja przy zachowaniu wszystkich założeń technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Biorąc pod uwagę powyższe, należało stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

## POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Prezydenta Miasta Ełku, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Z up. PREZYDENTA  
NACZELNIK WYDZIAŁU MIENIA KULTURALNEGO  
*inż. Andrzej Semenczuk*

### Otrzymują:

1. Gmina Miasto Ełk, 19-300 Ełk, ul. Piłsudskiego 4
2. Strony postępowania - poprzez podanie do publicznej wiadomości (art. 49 Kpa.)
3. a / a

### Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ełku

**Zwolnione z opłaty skarbowej**

na podstawie załącznika do ustawy o opłacie

skarbowej z dnia 16 listopada 2006r.

części III ust. 44 pkt 4 art. 7 ust. 3.

(Dz.U. nr 225 poz. 1635)



**Załącznik nr 1 do decyzji Prezydenta Miasta Elku z dnia 12.05.2010 r. , znak :MK -7632/4/10  
o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa ulicy Sikorskiego w  
Elku na odcinku od ulicy Łukasiewicza do ulicy Dolnej”**

### **Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się przebudowę ulicy Sikorskiego w Elku na odcinku od skrzyżowania z ulicą Łukasiewicza do skrzyżowania z ulicą Dolną. Długość ulicy wynosi około 860 mb, szerokość jezdni 7,0 m. Klasa ulicy Z, kategoria ruchu KR3.

Zakres prac przewiduje wykonanie robót rozbiórkowych konstrukcji jezdni i chodnika, wykonanie robót ziemnych (nasypy i wykopy), wykonanie nowej konstrukcji jezdni, nowych chodników, zjazdów indywidualnych i publicznych i parkingów. Planuje się też wykonanie oznakowania pionowego i poziomego ulic, budowę sieci kanalizacji deszczowej, przebudowę sieci oświetlenia ulicznego, przebudowę odcinków sieci uzbrojenia podziemnego kolidującego z planowaną przebudową ulicy.

Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz usługowej, zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego ulic.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanej inwestycji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadami wynika, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia obowiązujących wymagań ochrony środowiska.

Podczas realizacji przedsięwzięcia prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Zaplecza budowy zlokalizowane będą poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej, a także poza terenami nadrzecznymi, cieków wodnych, jezior oraz obszarów podmokłych. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy zostaną w miarę możliwości wytyczone w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

Zaplecza budowy wyposażone zostaną w sanitariaty, a ścieki bytowe odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Nie przewiduje się wycinki drzew i innej roślinności. Drzewa, które nie są przewidziane do wycinki, a w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i obicie deskami.

W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny.

Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych.

Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej.

W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Ponadto dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosowane będą sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, tankowanie odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacjach paliw.

W trakcie budowy drogi mogą powstawać odpady pochodzące z rozbiórek istniejących nawierzchni dróg. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją odpady z remontów i przebudów dróg (17 01 81) nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych. Nie przewiduje się powstania odpadów z grupy 17 03 03 „Smoła i produkty smołowe”, które są zaliczane do niebezpiecznych (istniejąca nawierzchnia drogi nie zawiera warstw smołowych). Powstałe odpady pochodzące z rozbiórek będą podlegały segregacji pod względem możliwości wykorzystania jako materiałów z odzysku. Odpady nienadające się do ponownego wykorzystania będą unieszkodliwiane.

Eksploatacja drogi wiązać się będzie z odprowadzaniem wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe będą zbierane poprzez istniejące i projektowane wpusty kanalizacji deszczowej i odprowadzane poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej do rzeki Ełk, po uprzednim ich podczyszczeniu przez osadniki piasku i separatory substancji ropopochodnych.

Z up. PREZYDENTA  
RADZELNIK WYDZIAŁU MIENIA KRAJOWALNEGO  
  
inż. Andrzej Semczuk



Z up. PREZYDENTA  
RADZIELNIK WYDZIAŁU MIENIA KOMUNALNEGO  
  
inż. Andrzej Semetko

## Karta informacyjna przedsięwzięcia

Sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227) zawierająca w szczególności dane:

### a) rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie ulicy Sikorskiego w Elku na odcinku od skrzyżowania z ulicą Łukasiewicza do skrzyżowania z ulicą Dolną. Długość ulicy około 860 mb. Szerokość jezdni 7,0 m. Klasa ulicy Z. Kategoria ruchu KR3.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie robót rozbiórkowych konstrukcji jezdni i chodnika,
- wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy),
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni,  
wykonanie nowych nawierzchni chodników, zjazdów indywidualnych i publicznych, parkingów,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,
- budowę sieci kanalizacji deszczowej,
- przebudowę sieci oświetlenia ulicznego,
- przebudowę odcinków sieci uzbrojenia podziemnego kolidującego z planowaną przebudową ulicy.

Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej i usługowej zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego ulic.

Wykaz numerów ewidencyjnych działek, na których będzie realizowane przedsięwzięcie:

1264/1, 1264/2, 1312/6, 1314/1, 1321/1, 1432/6, 1432/8, 1667/2, 2781/72, 2781/73, 2781/84, 2781/86, 2785/1, 2785/2 – obręb 2 Elk

### b) powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną:

Podstawowe dane o powierzchni planowanych elementów ulic są następujące:

- powierzchnia jezdni bitumicznych – około 6.200 m<sup>2</sup>
- pozostałe powierzchnie utwardzone – około 4.200 m<sup>2</sup>, w tym:
  - chodniki – około 1.800 m<sup>2</sup>,
  - ścieżki rowerowe – około 1.800 m<sup>2</sup>,
  - zjazdy – około 550 m<sup>2</sup>,
  - parkingi – około 50 m<sup>2</sup>,
- powierzchnia terenów zieleni - około 4.500 m<sup>2</sup>

W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada odcinki dróg o nawierzchni bitumicznej i brukowcowej. Zlokalizowane wzdłuż jezdni ulic chodniki i zjazdy posiadają nawierzchnię z drobnowymiarowych elementów betonowych.

Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci nielicznych trawników zlokalizowane wzdłuż ulic oraz zlokalizowane na trawnikach i poboczach drzewa.

Nie przewiduje się wycinki drzew i innej roślinności.

**c) rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):**

Planowane przedsięwzięcia nie wnoszą istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terów objętych wnioskiem.

W obecnym stanie ulica posiada nawierzchnię bitumiczną i brukowcową. Na przeważającej długości ciągu komunikacyjnego brak jest zagospodarowania pasa drogowego.

Projektuje się budowę ulicy o nawierzchni z betonu asfaltowego. Nawierzchnia chodników, ścieżek rowerowych, zjazdów, parkingów zlokalizowanych wzdłuż ulic będzie wykonana z kostki brukowej betonowej. W zakresie planowanego przedsięwzięcia mieści się także przebudowa oświetlenia ulicznego i budowa sieci kanalizacji deszczowej oraz przebudowa kolidujących z przebudową ulicy fragmentów sieci uzbrojenia podziemnego (na warunkach, które wydadzą właściciele sieci uzbrojenia).

**d) ewentualne warianty przedsięwzięcia:**

Dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ulicy Sikorskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Łukasiewicza do skrzyżowania z Dolną możliwe jest rozważenie następujących wariantów przedsięwzięcia:

**„Wariant bezinwestycyjny”**

Wariant bezinwestycyjny polegać będzie na remoncie nawierzchni ulicy i chodników o istniejącym przebiegu. Zakres robót, jaki można wykonać, obejmowałby remont częściowy istniejących nawierzchni na tych odcinkach (bitumicznej w technologii powierzchniowego utwardzenia), lub remonty częściowe masą bitumiczną. Wykonanie tego rodzaju prac nie poprawi profilu poprzecznego i podłużnego, nie wzmocni podbudowy, jak też nie wpłynie na poprawę odwodnienia jezdni. Bez wykonania robót budowlanych z zakresu przebudowy dróg nie jest możliwe wyposażenie drogi w równe, bez ubytków, ciągi piesze oraz nie będzie możliwości usprawnienia warunków ruchowych. Wykonanie remontów częściowych będzie kosztem niewspółmiernie dużym do krótkotrwałych efektów. Zarówno społeczność lokalna, jak i społeczność korzystająca z istniejącego ciągu drogowego w dalszym ciągu będzie miała drogę nie spełniającą ich oczekiwań i o nieodpowiednich parametrach technicznych. Użytkownicy korzystając z tej drogi w dalszym ciągu ponosić będą znaczne koszty związane z naprawą uszkodzonych pojazdów samochodowych wskutek stanu technicznego nawierzchni jezdni.

**„Wariant inwestycyjny”**

**1. Przebiegi alternatywne**

W przypadku analizowanej ulicy trudno jest mówić o przebiegach alternatywnych. Trasa ta przebiega tak jak obecnie od co najmniej kilkudziesięciu lat. Wystarczające wydaje się więc dostosowanie ulicy (parametry łuków poziomych i pionowych) do obowiązujących przepisów. Zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę dróg po zupełnie nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (długotrwałe wywłaszczenia, duże koszty wykupu gruntów, wydłużenie ciągu drogi, zmiany w środowisku przyrodniczym) a także społeczne przemawiają za tym, by omawiane ciągi komunikacyjne zachowały istniejący przebieg, ponieważ łączą się z innymi ciągami dróg w sieć dróg w m. Elk.

**2. Ukształtowanie trasy w planie**

W terenie zabudowanym pole manewru w zakresie rozwiązań projektowych ogranicza istniejące zagospodarowanie terenu i szerokość pasa drogowego (istniejące zjazdy publiczne i indywidualne, bliskość zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej, konieczność wyposażenia drogi w ciągi piesze i rowerowe). Powyższe uniemożliwia więc zasadniczą zmianę trasy w planie. Wariantowość rozwiązań projektowych ograniczono do wyboru trasy przebiegającej w miejscu istniejącym w celu maksymalnego wykorzystania istniejącej nawierzchni jako podbudowy nowych nawierzchni.

**3. Warianty niwelety**

Ciąg komunikacyjny przebiega wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz terenów usługowych. Sposób obsługi tych terenów, skrzyżowania z drogami bocznymi oraz konieczność prawidłowego odwodnienia nawierzchni jezdni i pozostałych terenów utwardzonych ograniczają



możliwości kształtowania niwelety. Wybrano wariant minimalizujący koszty budowy kanalizacji deszczowej przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego odwodnienia pasa drogowego.

#### 4. Szerokość jezdni

Ze względu na szerokość pasa drogowego, oraz lokalizację istniejących urządzeń uzbrojenia podziemnego w pasach drogowych przyjęto podstawową szerokość jezdni dla tej klasy drogi równą 7,0 m. Zwiększenie szerokości jezdni ponosiłoby za sobą duże koszty związane z przebudową istniejącej sieci uzbrojenia podziemnego. Biorąc pod uwagę koszty budowy przyjmowanie wyższej klasy drogi, tak aby miała ona większą szerokość przy prognozowanych natężeniach ruchu nie miałoby uzasadnienia ekonomicznego.

#### 5. Konstrukcja jezdni

Konstrukcja istniejących jezdni po rozebraniu stanowić może podbudowę nowej nawierzchni. Taki też wariant wybrano określając założenia projektowe. Biorąc pod uwagę klasę drogi, oczekiwane natężenia ruchu oraz efektywność kosztową przyjęto, że najbardziej optymalnym wariantem przebudowy dróg będzie wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego oraz pozostałych nawierzchni z kostki brukowej betonowej. Wybranie innego rozwiązania materiałowego do budowy dróg i zagospodarowania pasa drogowego (np. nawierzchnie z materiałów kamiennych), nie spełniłoby oczekiwań co do funkcji i sposobu użytkowania ciągu komunikacyjnego oraz wpłynęłoby niekorzystnie na koszty związane z przedmiotową inwestycją.

Przeprowadzona analiza wariantów dowodzi, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie „Wariant inwestycyjny”. Przyjęte rozwiązania techniczno – technologiczne przyniosą największe korzyści społeczne i mają uzasadnienie ekonomiczne z tytułu niższego kosztu przebudowy odcinków dróg.

#### e) przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

- |   |  |
|---|--|
| - woda  | - w trakcie budowy do celów technologicznych: 200 m <sup>3</sup> ,   |
| - surowce                                     | - nie wystąpią,  |
| - materiały                                   | do budowy ulicy:   |
|   | - materiały betonowe: 1.800 Mg,  |
|   | - beton asfaltowy: około 3.000 Mg,   |
|   | - kruszywa mineralne: około 4.000 Mg,  |
|   | - emulsja asfaltowa: około 7,10 Mg.  |
| - paliwa                                      | w trakcie budowy:  |
|   | - olej napędowy: 11,0 Mg,  |
|   | - etylina: 4,50 Mg   |
| szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi: |  |
| - elektryczną                                 | - zużycie energii elektrycznej zmniejszy się ze względu na zastosowanie energooszczędnych źródeł światła w oświetleniu ulic, |
| - ciepłą                                      | - nie wystąpi,   |
| - gazową                                      | - nie wystąpi.   |

#### f) rozwiązania chroniące środowisko:

W ramach przebudowy ulic przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań przyczyniających się do ochrony środowiska:

W trakcie budowy ciągu komunikacyjnego:

- Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować poza: obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami znajdującymi się w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Należy uszczelnić teren zaplecza budowy, w tym składy materiałów i bazy transportowe. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
- Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

- W trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów.
- Drzewa, które nie są przewidziane do wycinki, a w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i obicie deskami.
- W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny).
- Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych. Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej.
- W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Ponadto dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosowane będą sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia.
- W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacjach paliw.

W trakcie eksploatacji przebudowanej ulicy:

- Oczyszczenie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i utwardzonych nawierzchni poprzez ich ujęcie i odprowadzenie do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej, gdzie oczyszczana będzie przed wprowadzeniem do otwartych zbiorników wodnych poprzez system osadników i separatorów, których wydajność dostosowana zostanie do powierzchni zlewni. Odpady z urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe odbierane będą przez firmy posiadające stosowne zezwolenia. Zmniejszenie zapylenia poprzez utwardzenie nawierzchni ulic. Utwardzenie nawierzchni ulic i ciągów pieszych przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji zapylenia.
- Zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni ulic. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni ulic przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu.
- Zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza – wprowadzenie zmian w organizacji ruchu usprawnieni ruchu pojazdów i czas przejazdu na przebudowywanym odcinku ulic co przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.
- Przebudowa oświetlenia ulicznego przy zastosowaniu wysokowydajnych źródeł światła przyczyni się wprost do zmniejszenia zużycia energii elektrycznej.

#### **g) rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:**

W związku z przebudową drogi należy spodziewać się okresowej emisji do środowiska niżej wyszczególnionych ilości substancji i energii:

**Emisja odpadów z grupy 17** – tj odpadów z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, a w tym:

- 17 05 04 – gleba i ziemia – o ile w toku przebudowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej budowy drogi w miejscu przebywania ekip roboczych.

Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje. Emisja odpadów wystąpi tylko w fazie budowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas budowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. nr 62 z 2001 r., poz. 628 z późniejszymi zmianami) – zostać zgłoszony Organowi.

**Emisja hałasu** związana z pracą maszyn drogowych jak koparki, równiarki, układarki, walce itp.



Obecnie i docelowo tereny przylegające do drogi są obciążone w sposób stały hałasem, generowanym przez pojazdy korzystające z dróg. Pas przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu pochodzącego od ruchu komunikacyjnego można oszacować dla „terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi” i „terenów zabudowy zagrodowej”, dla których to terenów obowiązują poziomy dopuszczalne hałasu komunikacyjnego w „środowisku”  $L_{Aeq\ dop}$  w dzień = 60 dB, a  $L_{Aeq}$  w nocy = 50 dB na kilkadziesiąt metrów od granicy jezdni w dzień i do 150 m od granicy jezdni w nocy. Dlatego prowadzenie na drodze prac budowlanych, co ograniczy, zwolni i utrudni ruch pojazdów, na pewno nie przyniesie wzrostu emisji hałasu w miejscu prowadzenia prac – a zasadniczo, w dłuższym, normatywnym okresie czasu jakimi są 16 godzin dnia i 8 godzin nocy hałas wokół drogi, w miejscu prowadzenia prac remontowych – spadnie.

**Emisja zanieczyszczeń do powietrza** związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie pasa drogi będzie zanedbywalnie mała. Praca kilku maszyn napędzanych silnikami Diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Korzystając z metodyki prof. nzw. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka - pracy naukowo-badawczej pt „Opracowanie oprogramowania do wyznaczania charakterystyk emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów w celu oceny oddziaływania na środowisko” Ministerstwo Środowiska W-wa luty 2003r., można oszacować, że z pojazdów korzystających z drogi przy ruchu szacowanym na lata 2008 – 2013 emisja podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych wynosi na dobę, z 1 km:

- tlenków azotu – kilka kg/dobę,
- niespalonych węglowodorów – poniżej 1 kg/dobę,
- benzen – poniżej 1 kg/dobę.

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby budowy ulic, w czasie 16 godzin na dobę może być oszacowana na:

- tlenki azotu – 1 – 2 kg na 16 godzin pracy,
- niespalone w silniku węglowodory – ok. 0,2 kg na 16 godzin pracy,
- benzen z niespalonego paliwa – kilkanaście gramów na dobę.

Oznacza to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę, których ilość oszacowano na 9 szt. stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza ze strumienia pojazdów.

Emisja ze strumienia pojazdów dodatkowo się zmniejszy z uwagi, na częściowe i czasowe ograniczenie ruchu w obrębie budowanej drogi. Ponadto, ciągły postęp w technice silników, w tym silników diesla, w które wyposażone są pojazdy ciężkie, wprowadzanie nowych regulaminów dla pojazdów – owocują stałym i konsekwentnym, zauważalnym przez „sąsiadów” dróg - spadkiem emisji z silników do powietrza.

Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni asfaltowej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie ulic żadne nadmierne skażenia powietrza.

Nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do gleby ani emisji ścieków.

Przy ostrożnym i bezpiecznym tankowaniu maszyn roboczych nie nastąpi emisja zanieczyszczeń do gleby i gruntu.

**Wody opadowe.** Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe będą zbierane poprzez istniejące i projektowane wpusty kanalizacji deszczowej i odprowadzane poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej do kanału Młyńskiego po uprzednim ich podczyszczeniu przez osadniki piasku i separatory substancji ropopochodnych.

**Odpady stałe.** W trakcie budowy drogi mogą powstawać odpady pochodzące z rozbiórek istniejących nawierzchni dróg. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją odpady z remontów i przebudów dróg (17 01 81) nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych. Nie przewiduje się powstania odpadów z grupy 17 03 03 „Smola i produkty smołowe”, które są zaliczane do niebezpiecznych (istniejąca nawierzchnia drogi nie zawiera warstw smołowych). Powstałe odpady pochodzące z rozbiórek będą podlegały segregacji pod względem możliwości wykorzystania jako materiałów z odzysku. Odpady nienadające się do ponownego wykorzystania będą unieszkodliwiane.

**Ścieki socjalno-bytowe.** Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

#### **h) możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:**

Oddziaływanie transgraniczne wiąże się ze zjawiskiem migracji zanieczyszczeń z terenu danego kraju na obszar innych państw. Emitowane zanieczyszczenia przenoszone są głównie z masami powietrza i wodami płynącymi.

Z uwagi na niewielki zakres przedsięwzięcia oraz znaczne oddalenie od granic państwa, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

#### **i) obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:**

Obszar działania planowanego przedsięwzięcia zlokalizowano poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położone tereny należące do obszaru Natura 2000 to:

- Ostoja Poligon Orzysz (kod PLB280014; powierzchnia 21207,98 ha) – w odległości ok. 12 km w kierunku południowo-zachodnim od m. Elk,
- Dolina Biebrzy (kod PLH200008; powierzchnia 121002,6 ha) - w odległości ok. 26 km w kierunku południowo-wschodnim od m. Elk,
- Puszcza Borecka (kod PLB280006; powierzchnia 18962,76 ha) – w odległości ok. 27 km w kierunku północno-zachodnim od m. Elk,
- Puszcza Piska (kod PLB280008; powierzchnia 172802,2 ha) - w odległości ok. 32 km w kierunku południowo-zachodnim od m. Elk,
- Puszcza Augustowska (kod PLB200002 i PLH200005)– w odległości ok. 28 km w kierunku wschodnim od m. Elk,
- Jezioro Łuknajno (kod PLB280003; powierzchnia 1380,246 ha) – w odległości ok. 40 km w kierunku zachodnim od m. Elk,
- Ostoja Wigierska (kod PLH200004; powierzchnia 15075,51 ha) – w odległości ok. 45 km w kierunku północno-wschodnim od m. Elk.

Nie jest prawdopodobne aby realizacja przedsięwzięcia mogła negatywnie wpływać na gatunki roślin i zwierząt oraz siedliska przyrodnicze, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych czy innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich lub leśnych, obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z wystąpieniem awarii przemysłowej, o której mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2002r. Nr 58, poz. 535).

Przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem (ponadlokalnym), długotrwałym, nieodwracalnym i skumulowanym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych, wystąpieniem awarii przemysłowej o której mowa w rozporządzeniu Ministra gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2002r. Nr 58, poz. 535).



Inwestor będzie starać się o pozyskanie środków pomocowych Unii Europejskiej celem sfinansowania realizacji przedmiotowej inwestycji. Na dzień dzisiejszy nie jest możliwe wskazanie w ramach którego z Funduszy Europejskich oraz projektu.

*Prace Włocławek*