

KARTA INFORMACYJNA O PRZEDSIĘWZIĘCIU

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 o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.Nr 199, poz. 1227)

Planowane przedsięwzięcie zaliczane jest do przedsięwzięć wyszczególnionych w §3 ust.1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 57, poz. 2573 z późn. zm.), dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane. W związku z powyższym planowane przedsięwzięcie może wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

1) rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie ulicy Krótkiej, Jeziornej i Placu Konstytucji 3-go Maja w miejscowości Borzytuchom. Przedmiotowe ulice są drogami publicznymi gminnymi kl. D (dojazdowe) przebiegającymi w terenie zabudowanym, stanowiące infrastrukturę komunikacyjną na osiedlach mieszkalnych.

Obsługa komunikacyjna:

lokalizacja wjazdu i wyjazdu:

od strony drogi wojewódzkiej nr 209 (ul. Krótka i ul. Plac Konstytucji 3-go Maja) od strony drogi powiatowej nr 1752G (ul. Jeziorna).

Łączna długość projektowanych dróg to ok. 820,0 mb.

Obecnie drogi posiadają nawierzchnię gruntową o zmiennej szerokości 2,5 – 5,6 m z nieuregulowaną gospodarką wodami opadowymi.

Charakterystyczne parametry techniczne inwestycji:

- ul. Krótka: droga dwukierunkowa o długości ok. 190 m i szerokości jezdni 3,5 m, z mijanką o szerokości 2,0 m i długości 25,0 m bez skosów.
- ul. Jeziorna: droga dwukierunkowa o długości ok. 280 m i szerokości każdego z dwóch pasów ruchu -2,25 m oraz chodnik o szerokości 2,0 m z miejscowymi przewężeniami do szer. 1,80 m.
- ul. Plac Konstytucji 3-go Maja: ciąg pieszo-jezdny o ruchu dwukierunkowym o długości ok. 350 m i szerokości 5,0 m oraz ściek przykrawężnikowy o szerokości 0,5m, zbudowany z prefabrykatów betonowych trójkątnych.

Przedmiotowa inwestycja będzie zlokalizowana w miejscowości Borzytuchom na działkach nr:

- ul. Krótka na działce o numerze ewidencji geodezyjnej: 284/1, 283/21, 284/11, 331/2, 254/4 w obrębie Borzytuchom.
- ul. Jeziorna na działce o numerze ewidencji geodezyjnej: 12/3, 128/1, 120, 127/18, 125/2, 95, 123/13, 124 w obrębie Borzytuchom.
- ul. Plac Konstytucji 3-go Maja na działce o numerze ewidencji geodezyjnej: 209/18, 254/4, 208 w obrębie Borzytuchom.

Rodzaj i przeznaczenie gruntów, przez które mają przebiegać drogi

Inwestycja jest projektowana w granicach pasa drogowego przedmiotowych dróg gminnych oraz dodatkowo w granicach pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 209 (ul. Krótka i ul. Plac Konstytucji 3-go Maja) oraz drogi powiatowej nr 1752G (ul. Jeziorna).

Zabytki chronione na terenie planowanej inwestycji lub w bezpośrednim jej zasięgu

Brak w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Pokrycie szatą roślinną

Na terenie planowanego przedsięwzięcia brak jest drzew i krzewów. Na głębokości ok. 15 cm, poza istniejącą jezdnią, zalega miejscowo humus.

2) powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowy sposób jej wykorzystywania, pokrycie szatą roślinną oraz cel przedsięwzięcia:

Projektowana inwestycja jest inwestycją liniową.

Powierzchnia projektowanej inwestycji (łącznie ok. 5000 m²):

- ul. Krótka – ok. 800 m²,
- ul. Jeziorna – ok. 2000 m²,
- ul. Plac Konstytucji 3-go Maja – ok. 2000 m²,

Teren pod projektowaną inwestycję spełnia obecnie funkcję dróg publicznych gminnych o nawierzchni gruntowej w miejscowości Borzytuchom,.

Na terenie projektowanej inwestycji miejscowo zalega humus na głębokości ok. 15 cm.

Potrzeba realizacji projektu to:

- poprawa bezpieczeństwa mieszkańców miejscowości,
- poprawa warunków funkcjonowania i podniesienie standardu życia lokalnej społeczności,
- poprawa warunków komunikacji,
- poprawa estetyki krajobrazu.

3) rodzaj technologii:

Technologia przebudowy ulic :

Prace budowlane będą się odbywały bez konieczności zajęcia terenów poza pasem drogowym.

Przebudowę należy rozpocząć od robót mających na celu przygotowanie terenu do ułożenia nowych warstw konstrukcyjnych, do których zalicza się: pomiary liniowe przy liniowych robotach ziemnych i usunięcie humusu z pasa przeznaczonego pod realizację przedsięwzięcia. Należy wykonać koryto na warstwy konstrukcyjne nawierzchni, następnie je wyprofilować i zagęścić oraz ułożyć nowe warstwy nawierzchni. Nie przewidziano wymiany gruntów zalegających w podłożu, ze względu na grupę nośności podłoża G1. Roboty ziemne będą ograniczone do niezbędnego minimum.

ul. Krótka

Jest przewidziana jako droga dwukierunkowa o długości ok. 190 m i szerokości jezdni 3,5 m, z mijanką o szerokości 2,0 m i długości 25,0 m bez skosów. Jezdnia będzie posiadać spadek jednostronny o pochyleniu $i=2,5\%$. Jako oporniki nawierzchni przewidziano krawężniki betonowe o świetle 12 cm.

W miejscu zjazdów indywidualnych na posesje i zjazdów publicznych należy obniżyć krawężnik, na szerokości 5,0 m oraz w miejscu furtek na szerokość 2,0 m - do 2 cm ponad poziom projektowanej nawierzchni. Odprowadzenie wód opadowych z terenu inwestycji powierzchniowo, spadkami podłużnymi i spadkiem poprzecznym, w granicach pasa drogowego.

ul. Jeziorna

Jest przewidziana jako droga dwukierunkowa o długości ok. 280 m i szerokości każdego z dwóch pasów ruchu -2,25 m oraz chodnik o szerokości 2,0 m z miejscowymi przewężeniami do szer. 1,80 m.

Jezdnia będzie posiadać spadek dwustronny o pochyleniu $i=2,0\%$. Jako oporniki nawierzchni przewidziano krawężniki betonowe o świetle 12 cm. W miejscu zjazdów indywidualnych na posesje i zjazdów publicznych należy obniżyć krawężnik/chodnik dla pieszych, na szerokości 5,0 m oraz w miejscu furtek na szerokość 2,0 m - do 2 cm ponad poziom projektowanej nawierzchni. Odprowadzenie wód opadowych poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej PCV – \varnothing 250 i PCV – \varnothing 315 do rowu melioracyjnego (na trasie projektowanego kanału deszczowego przewidziano studnie rewizyjne betonowe \varnothing 1000). Wylot do rowu melioracyjnego wykonać jako betonowy. Dno rowu melioracyjnego, melioracyjnego także skarpy umocnić narzutem kamiennym na długości 2 m. za wylotem.

ul. Plac Konstytucji 3-go Maja

Jest przewidziana jako ciąg pieszo-jezdny o ruchu dwukierunkowym o długości ok. 350 m i szerokości 5,0 m oraz ściek przykrawężnikowy o szerokości 0,5m, zbudowany z prefabrykatów betonowych trójkątnych. Jezdnia będzie posiadać spadek dwustronny o pochyleniu $i=2,0\%$. Jako oporniki nawierzchni przewidziano krawężniki betonowe o świetle 12 cm. W miejscu zjazdów indywidualnych na posesje i zjazdów publicznych należy obniżyć krawężnik, na szerokości 5,0 m oraz w miejscu furtek na szerokość 2,0 m - do 2 cm ponad poziom projektowanej nawierzchni.

Odprowadzenie wód opadowych powierzchniowo otwartym ściekiem przykrawężnikowym oraz odwodnieniem liniowym do projektowanych wpustów ulicznych, a następnie poprzez kanał deszczowy dwoma wylotami do rowu melioracyjnego w pasie drogi wojewódzkiej.

Pod ul. Plac Konstytucji 3 Maja w miejscu skrzyżowań z drogą wojewódzką nr 209 przebiegają przepusty umożliwiające przepływ wody płynącej rowami melioracyjnymi wzdłuż drogi wojewódzkiej z jednej strony drogi na drugą. Ze względu na zły stan techniczny, istniejące przepusty należy zastąpić prefabrykowanymi przepustami rurowymi jednootworowymi żelbetowymi WIPRO-kl.II o \varnothing 400 mm i długości 10,0 m, o sekcjach dł. 2500 mm łączonych na pióro-wpust (głębokość połączenia - 12 cm). Na całej długości przepustu należy ułożyć fundament gr. 10 cm z pospółki. Nad przepustami zaprojektowano monolityczne płyty żelbetowe o grubości 15 cm wykonane z betonu B-20. Przed wlotem i wylotem przepustów należy zabezpieczyć dno koryta i obie skarpy przed rozmywaniem oraz nanoszeniem ziemi – nieczystości z drogi. Należy umocnić dno rowu narzutem kamiennym i wykonać darniowanie skarp na płask z humusem.

Dla jezdni oraz chodników przedmiotowych ulic zaprojektowano nawierzchnię utwardzoną ulepszoną z betonowej kostki brukowej, o grubości warstw konstrukcyjnych j.n..

Jezdnia ul. Jeziornej, ul. Plac Konstytucji 3-go Maja i ul. Krótkiej z mijanką – 41 cm:

- warstwa ścieralna z kostki brukowej – 8 cm
- podsypka cem.-piask. 1:4 – 3 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – 20 cm
- warstwa odsączająca z pospółki o współczynniku filtracji $k>8\text{m}/\text{dobę}$ – 10 cm.

Chodnik – 24 cm:

- warstwa ścieralna z kostki brukowej – 6 cm
- podsypka cem.-piask. 1:4 – 3 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech.– 15 cm.

Ograniczenia czasowe dotyczące prowadzenia robót

Ze względu na hałas w terenie zabudowanym, występujący podczas prac budowlanych, należy ograniczyć roboty do pory dziennej. Oddziaływanie prac budowlanych będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny.

Możliwość wystąpienia kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną i sposób jej usunięcia

Występujące kolizje (wskazane przez administratorów sieci wraz ze sposobami ich usunięcia):

- telekomunikacyjne kable doziemne występują na skraju lub w obrębie poszerzanej ulicy, krawężnika – należy je przełożyć poza obręb planowanej inwestycji. W przypadku braku możliwości przełożenia należy zabezpieczyć rurą dwudzielną na całej długości kolizji (do 30 m). Brak możliwości powyższej przebudowy spowoduje konieczność przebudowy zgodnie z normami TP (profil, przekrój i parametry kabli istniejących), wykonanie złączy równoległych, przełączenie bezprzerwowo istniejących łączy. Po wykonaniu w/w prac – usunięcie nieczynnych odcinków kabli doziemnych. Słupki telekomunikacyjne znajdujące się w jezdni należy przestawić w miejsca niekolizyjne. Należy uwzględnić przebudowę istniejących przyłączy do budynków mieszkalnych. W przypadku niwelacji terenu elementy sieci telekomunikacyjnej odpowiednio zagłębić lub dodatkowo zabezpieczyć.
- Kanalizacja sanitarna, wodociąg - przed przystąpieniem do robót obudowy zasuw domowych i hydrantowych wyregulować do projektowanych rzędnych drogi, kolidujące hydranty wymienić na podziemne.
- W miejscach zbliżeń i skrzyżowań z kablami energetycznymi założyć na kable osłony dwudzielne „AROT”. Należy przestawić słup oświetleniowy kolidujący z projektowaną ul. Krótką.

Zmiany w gospodarce zielenią w związku z inwestycją

Na terenie planowanej inwestycji brak jest drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia. W związku z tym nie przewidziano nasadzeń kompensacyjnych.

Rodzaje i usytuowanie urządzeń technicznych drogi i zmiany w tym zakresie

Na przedmiotowych drogach brak jest urządzeń technicznych (bariery skrajne, bariery w pasie dzielącym, osłony przeciwoślenniowe, osłony energochłonne, ogrodzenia dróg i inne urządzenia zabezpieczające przed wkroczeniem zwierząt na drogę, słupki przeszkodowe, sygnalizatory wiatru, mgły i gołoledzi, urządzenia do pomiaru, sterowania i kontroli ruchu) gwarantujących bezpieczeństwo korzystania z dróg ze względu na klasę przedmiotowych dróg (urządzenia stosuje się na wyższych klasach dróg), ich usytuowanie (osiedla mieszkalne), ograniczenia terenowe. Przewidziano znaki drogowe pionowe w obrębie skrzyżowań z drogą wojewódzką nr 209 i drogą powiatową nr 1752G, zgodnie z uzgodnioną dokumentacją.

Rodzaje i usytuowanie obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu i zmiany w tym zakresie

Na przedmiotowych drogach klasy D, obsługujących osiedla mieszkalne, nie ma możliwości lub potrzeby stosowania urządzeń takich jak: MOP, punkty kontroli samochodów ciężarowych, MPO, zatoki postojowe, zatoki autobusowe, place do zawracania. Przewidziano jedynie na dwukierunkowej ul. Krótkiej o szerokości 3,5 m mijankę umożliwiającą wymijanie pojazdów samochodowych.

Rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń:

W celu przeprowadzenia prawidłowej realizacji planowanego przedsięwzięcia zostaną wykorzystane, w fazie budowy, poniższe maszyny:

- spycharka gąsienicowa,
- ładowarka kołowa
- zgarniarka samojezdna,
- równiarka samojezdna,
- zrywarka przyczepna
- skrapiaarka do bitumu przewoźna,
- piła do cięcia płytek,
- samochód dostawczy, samowyładowczy i skrzyniowy,
- walec statyczny, wibracyjny samojezdny
- zagęszczarka, walec wibracyjny samojezdny,
- koparka kołowa, podsiębierna,
- ciągnik kołowy,
- żuraw samojezdny
- malowarka do pasów.

4) ewentualne warianty przedsięwzięcia:

wariant „0” tzw. zerowy – polegający na nie podejmowaniu realizacji inwestycji,

wariant „I” – wariant zastosowania innych parametrów przy realizacji inwestycji w wymiarze technicznym

wariant „II” – wariant realizacji projektowanej inwestycji.

1. Wariant „0” tzw. zerowy

Wariant zaniechania realizacji projektu jest wariantem niekorzystnym. Spowoduje on pogłębienie istniejących, złych, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunków na przedmiotowych drogach gminnych. Wpłynie na znaczną degradację środowiska spowodowaną nieuregulowaną gospodarką wodami opadowymi i nieuregulowanymi spływami na tereny przyległe do dróg. Ze względu na postępującą intensyfikację natężenia ruchu pojazdów wzrośnie uciążliwość akustyczna dróg w stosunku do istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Brak będzie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz pozostałych uczestników ruchu i zapewnienia im bezpiecznego przemieszczenia wzdłuż drogi oraz brak estetyki otoczenia drogi poprzez pozostawienie i nie uporządkowanie układu drogowego. Istniejąca nawierzchnia projektowanych dróg gminnych będzie podlegać postępującej degradacji. Zaniechanie realizacji projektu będzie się wiązało z poważnymi konsekwencjami. Przy założeniu braku inwestycji, koszt utrzymania drogi będzie coraz wyższy, a parametry techniczne coraz słabsze.

Wariant realizacji inwestycji: „I” (wariant zastosowania innych parametrów w wymiarze technicznym przy realizacji inwestycji)

wariant „I” realizacji inwestycji – rodzaj technologii

Wariant „I” zakłada nawierzchnię dróg z betonu asfaltowego. Wariant ten zakłada także budowę ścieżek rowerowych w pasie drogowym oraz wymianę oświetlenia elektrycznego.

Technologia przebudowy ulic:

Przebudowę należy rozpocząć od robót mających na celu przygotowanie terenu do ułożenia nowych warstw konstrukcyjnych, do których zalicza się: pomiary liniowe przy liniowych robotach ziemnych i usunięcie humusu z pasa przeznaczonego pod realizację przedsięwzięcia. Należy wykonać koryto na warstwy konstrukcyjne nawierzchni, następnie je wyprofilować i zagęścić oraz ułożyć nowe warstwy nawierzchni. Nie przewidziano wymiany gruntów zalegających w podłożu, ze względu na grupę nośności podłoża G1. Roboty ziemne będą ograniczone do niezbędnego minimum.

ul. Krótka

Jest przewidziana jako droga dwukierunkowa o długości ok. 190 m i szerokości jezdni 5,0 m. Jezdnia będzie posiadać spadek jednostronny o pochyleniu $i=2,5\%$. Jako oporniki nawierzchni przewidziano krawężniki betonowe o świetle 12 cm.

W miejscu zjazdów indywidualnych na posesje i zjazdów publicznych należy obniżyć krawężnik, na szerokości 5,0 m oraz w miejscu furtek na szerokość 2,0 m - do 2 cm ponad poziom projektowanej nawierzchni. Odprowadzenie wód opadowych z terenu inwestycji powierzchniowo, spadkami podłużnymi i spadkiem poprzecznym, w granicach pasa drogowego.

ul. Jeziorna

Jest przewidziana jako droga dwukierunkowa o długości ok. 280 m i szerokości każdego z dwóch pasów ruchu -2,5 m oraz chodnik o szerokości 2,0 m.

Jezdnia będzie posiadać spadek dwustronny o pochyleniu $i=2,0\%$. Jako oporniki nawierzchni przewidziano krawężniki betonowe o świetle 12 cm. W miejscu zjazdów indywidualnych na posesje i zjazdów publicznych należy obniżyć krawężnik/chodnik dla pieszych, na szerokości 5,0 m oraz w miejscu furtek na szerokość 2,0 m - do 2 cm ponad poziom projektowanej nawierzchni.

Odprowadzenie wód opadowych poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej PCV – \varnothing 250 i PCV – \varnothing 315 do rowu melioracyjnego (na trasie projektowanego kanału deszczowego przewidziano studnie rewizyjne betonowe \varnothing 1000). Wylot do rowu melioracyjnego wykonać jako betonowy. Dno rowu melioracyjnego, melioracyjnego także skarpy umocnić narzutem kamiennym na długości 2 m. za wylotem.

ul. Plac Konstytucji 3-go Maja

Jest przewidziana jako ciąg pieszo-jezdny o ruchu dwukierunkowym o długości ok. 350 m i szerokości 6,0 m oraz ściek przykrawężnikowy o szerokości 0,5m, zbudowany z prefabrykatów betonowych trójkątnych. Jezdnia będzie posiadać spadek dwustronny o pochyleniu $i=2,0\%$. Jako oporniki nawierzchni przewidziano krawężniki betonowe o świetle 12 cm. W miejscu zjazdów indywidualnych na posesje i zjazdów publicznych należy obniżyć krawężnik, na szerokości 5,0 m oraz w miejscu furtek na szerokość 2,0 m - do 2 cm ponad poziom projektowanej nawierzchni.

Odprowadzenie wód opadowych powierzchniowo otwartym ściekiem przykrawężnikowym oraz odwodnieniem liniowym do projektowanych wpustów ulicznych, a następnie poprzez kanał deszczowy dwoma wylotami do rowu melioracyjnego w pasie drogi wojewódzkiej.

Pod ul. Plac Konstytucji 3 Maja w miejscu skrzyżowań z drogą wojewódzką nr 209 przebiegają przepusty umożliwiające przepływ wody płynącej rowami melioracyjnymi wzdłuż drogi wojewódzkiej z jednej strony drogi na drugą. Ze względu na zły stan techniczny, istniejące przepusty należy zastąpić prefabrykowanymi przepustami rurowymi jednootworowymi żelbetowymi WIPRO-kl.II o \varnothing 400 mm i długości 10,0 m, o sekcjach dł. 2500 mm łączonych na pióro-wpust (głębokość połączenia - 12 cm). Na całej długości przepustu należy ułożyć fundament gr. 10 cm z pospółki. Nad przepustami zaprojektowano monolityczne płyty żelbetowe o grubości 15 cm wykonane z betonu B-20. Przed wlotem i wylotem przepustów należy zabezpieczyć dno koryta i obie skarpy przed rozmywaniem oraz nanoszeniem ziemi – nieczystości z drogi. Należy umocnić dno rowu narzutem kamiennym i wykonać darniowanie skarp na płask z humusem.

Dla chodników przedmiotowych ulic zaprojektowano nawierzchnię utwardzoną ulepszoną z betonowej kostki brukowej, o grubości warstw konstrukcyjnych j.n..

Chodnik – 24 cm:

- warstwa ścieralna z kostki brukowej – 6 cm
- podsypka cem.-piask. 1:4 – 3 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech.– 15 cm.

Dla jezdni przedmiotowych ulic zaprojektowano nawierzchnię utwardzoną asfaltową z asfaltobetonu, o grubości warstw konstrukcyjnych j.n..

Jezdnia ul. Jeziornej, ul. Plac Konstytucji 3-go Maja i ul. Krótkiej:

- 2x warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – 15 cm, frakcje 0-32
- warstwa odsączająca z pospółki o współczynniku filtracji $k > 8 \text{ m/dobę}$ – 15 cm
- skropienie emulsją asfaltową $0,6 \text{ kg/m}^2$
- warstwa wiążąca – asfaltobeton – 5cm, frakcja 0-16
- skropienie emulsją $0,2 \text{ kg/m}^2$
- warstwa ścieralna asfaltobeton – 4cm, frakcja 0-12,8

Ograniczenia czasowe dotyczące prowadzenia robót

Ze względu na hałas w terenie zabudowanym, występujący podczas prac budowlanych, należy ograniczyć roboty do pory dziennej. Oddziaływanie prac budowlanych będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny.

Możliwość wystąpienia kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną i sposób jej usunięcia

Występujące kolizje (wskazane przez administratorów sieci wraz ze sposobami ich usunięcia):

- telekomunikacyjne kable doziemne występują na skraju lub w obrębie poszerzanej ulicy, krawężnika – należy je przełożyć poza obręb planowanej inwestycji. W przypadku braku możliwości przełożenia należy zabezpieczyć rurą dwudzielną na całej długości kolizji (do 30 m). Brak możliwości powyższej przebudowy spowoduje konieczność przebudowy zgodnie z normami TP (profil, przekrój i parametry kabli istniejących), wykonanie złączy zrównoleglających, przełączenie bezprzerwowo istniejących łączy. Po wykonaniu w/w prac – usunięcie nieczynnych odcinków kabli doziemnych. Słupki telekomunikacyjne znajdujące się w jezdni należy przestawić w miejsca niekolizyjne. Należy uwzględnić przebudowę istniejących przyłączy do budynków mieszkalnych. W przypadku niwelacji terenu elementy sieci telekomunikacyjnej odpowiednio zagłębić lub dodatkowo zabezpieczyć.
- Kanalizacja sanitarna, wodociąg - przed przystąpieniem do robót obudowy zasuw domowych i hydrantowych wyregulować do projektowanych rzędnych drogi, kolidujące hydranty wymienić na podziemne.
- W miejscach zbliżeń i skrzyżowań z kablami energetycznymi założyć na kable osłony dwudzielne „AROT”. Należy przestawić słup oświetleniowy kolidujący z projektowaną ul. Krótką.

Zmiany w gospodarce zielenią w związku z inwestycją

Na terenie planowanej inwestycji brak jest drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia. W związku z tym nie przewidziano nasadzeń kompensacyjnych.

Rodzaje i usytuowanie urządzeń technicznych drogi i zmiany w tym zakresie

Na przedmiotowych drogach brak jest urządzeń technicznych (bariery skrajne, bariery w pasie dzielącym, osłony przeciwołśnieniowe, osłony energochłonne, ogrodzenia dróg i inne urządzenia zabezpieczające przed wkroczeniem zwierząt na drogę, słupki przeszkodowe, sygnalizatory wiatru, mgły i gołoledzi, urządzenia do pomiaru, sterowania i kontroli ruchu) gwarantujących bezpieczeństwo korzystania z dróg ze względu na klasę przedmiotowych dróg (urządzenia stosuje się na wyższych klasach dróg), ich usytuowanie (osiedla mieszkalne), ograniczenia terenowe. Przewidziano znaki drogowe pionowe w obrębie skrzyżowań z drogą wojewódzką nr 209 i drogą powiatową nr 1752G, zgodnie z uzgodnioną dokumentacją.

Rodzaje i usytuowanie obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu i zmiany w tym zakresie

Na przedmiotowych drogach klasy D, obsługujących osiedla mieszkalne, nie ma możliwości lub potrzeby stosowania urządzeń takich jak: MOP, punkty kontroli samochodów ciężarowych, MPO, zatoki postojowe, zatoki autobusowe, place do zawracania.

Rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń:

W celu przeprowadzenia prawidłowej realizacji planowanego przedsięwzięcia zostaną wykorzystane, w fazie budowy, poniższe maszyny:

- spycharka gąsienicowa,
- ładowarka kołowa
- zgarniarka samojezdna,
- równiarka samojezdna,
- zrywarka przyczepna
- skraplarka do bitumu przewoźna,
- piła do cięcia płyt,ek,
- rozkładarka mas bitumicznych
- samochód dostawczy, samowyładowczy i skrzyniowy,
- walec statyczny, wibracyjny samojezdny
- zagęszczarka, walec wibracyjny samojezdny,
- koparka kołowa, podsiębierna,
- ciągnik kołowy,
- żuraw samojezdny
- malowarka do pasów.

2. Wariant realizacji inwestycji (Wariant II)

Z uwagi na to, że analizowane drogi istnieją już od wielu lat, wariant polegający na wdrożeniu inwestycji nie ma większego wpływu na środowisko przyrodnicze.

Planowane przedsięwzięcie, w fazie eksploatacji, nie wpłynie negatywnie na stan środowiska, nie przekształci lub nie zmieni sposobu wykorzystania terenów przyległych do inwestycji, pozostanie zachowana struktura krajobrazu. Równowaga przyrodnicza zostanie zachowana, a korzystanie ze środowiska nie będzie wykraczać poza ramy korzystania powszechnego.

Inwestycja nie doprowadzi do intensyfikacji ruchu samochodowego, a jedynie polepszy warunki i komfort eksploatacji przedmiotowych dróg gminnych. Przedsięwzięcie nie pogorszy jakości powietrza, nie zwiększając emisji spalin, zredukuje negatywne oddziaływanie na środowisko hałasu i wibracji, poprawiając klimat akustyczny. Pozostanie utrzymana ilość i jakość wód podziemnych. Inwestycja nie jest szkodliwa dla zdrowia ludzi.

Jedynie w czasie budowy będzie zauważalne minimalne oddziaływanie sprzętu ciężkiego, powodującego czasowy hałas i wibracje.

Wariant inwestycyjny przyniesie następujące korzyści: zostaną dostosowane parametry dróg gminnych do obecnie obowiązujących przepisów technicznych, zostanie poprawiony stan nawierzchni, jej równość podłużna i poprzeczna, a w związku z tym poprawi się klimat akustyczny drogi. Zostaną zlikwidowane niebezpieczne koleiny, zostanie poprawione odwodnienie nawierzchni. Zaprojektowane odwodnienie dróg gminnych spowoduje minimalizację nie kontrolowanych spływów wód z pasa drogowego, mogących być przyczyną procesów erozyjnych

lub zanieczyszczać okresowo wody gruntowe i powierzchniowe. Nie zostanie zwiększona ilość wód opadowych odprowadzanych z terenu przeznaczonego pod realizację inwestycji w porównaniu z dotychczasową oraz ilość zanieczyszczeń i innych substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Nie zostaje pogorszony stan wód i ekosystemów lądowych. Wariant podstawowy spowoduje oszczędności wynikające ze zmniejszenia kosztów eksploatacji samochodów oraz ze zmniejszenia kosztów uciążliwości dla środowiska, podniesie atrakcyjność inwestycyjną i osiedleńczą.

Wariant realizacji dopuszcza etapową realizację zadania objętego opracowaniem.

Wariant „II” przewiduje drogi o szerokości jezdni zgodnie z punktem 3 karty informacyjnej przedsięwzięcia. Odprowadzenie wód opadowych z projektowanych dróg odbywałoby się do projektowanych kanałów deszczowych.

Wykonanie przedmiotowych dróg w wariantcie I będzie wymagać poszerzenia korony drogi i wykup gruntów pod drogę. Przedmiotowa droga będzie biegła przez tereny zabudowane o ścisłej zabudowie. Ten wariant wymagałby przełożenia ogrodzeń, przebudowy sieci teletechnicznej i energetycznej włącznie z przesunięciem słupów. Dodatkowo projektowane ścieżki rowerowe oraz kanalizacja deszczowa na całej długości przedmiotowych dróg gminnych znacznie podniosłaby koszt całkowity inwestycji.

Na podstawie oszacowanych kosztów przebudowy, stwierdzono, iż wariant „I” jest zdecydowanie droższy od wariantu „II”. Uzyskaną wartość wariantu I należałoby jeszcze zwiększyć o ok. 20% - o koszty związane ze znacznym poszerzeniem korony drogi (ewentualne koszty wykupu gruntów itp.) i zmianą projektowanej nawierzchni na beton asfaltowy.

Rozwiązanie w postaci wariantu „I” równocześnie będzie bardziej uciążliwe dla środowiska ze względu na większe zastosowanie sprzętu ciężkiego i większy ruch kołowy w czasie wykonywania projektowanych dróg.

Rozwiązania techniczne przyjęte w wariantcie II są zgodne z wytycznymi znajdującymi się w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz.430), a jednocześnie nie generują tak wysokich kosztów wykonania inwestycji jak rozwiązania w wariantcie I.

Zaprojektowane drogi o szerokości pasa ruchu zgodnie z punktem 3 niniejszej karty informacyjnej są rozwiązaniem optymalnym, gdyż nie wymagają poszerzenia pasa drogowego, a jednocześnie są rozwiązaniem wystarczającym gdyż stanowią drogi osiedlowe gdzie będą obsługiwać do 30 gospodarstw, w związku z tym natężenie ruchu będzie zachowane w granicach norm.

W związku z tym w wariantcie „I” nie są uzasadnione – ani ze względów rozwiązań technicznych ani ze względów finansowych jak również ze względu na ochronę środowiska ponieważ przy realizacji robót kumulowałyby większą ilość sprzętu w tym również ciężkiego.

Wariant „II” spowoduje oszczędności wynikające ze zmniejszenia kosztów eksploatacji samochodów oraz ze zmniejszenia kosztów uciążliwości dla środowiska, podniesie atrakcyjność inwestycyjną i osiedleńczą.

3. Wnioski

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania nie zaleca się wariantu zerowego ani wariantu „I” tej inwestycji.

Wariant „II” jest rozwiązaniem optymalnym pod względem ochrony środowiska, przyjętych rozwiązań technicznych, jak również pod względem finansowym, również ze względu na uwarunkowania związane z istniejącą zabudową mieszkaniową wzdłuż projektowanych dróg.

5) przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Realizacja przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa dróg gminnych w miejscowości Borzytuchom spowoduje wykorzystanie na etapie realizacji inwestycji materiałów takich jak:

„Wariant I”

Ul. Krótka

- woda – 120 m³,
- cement – 40 t,
- krawężnik betonowy – 430 mb,
- olej napędowy – 9.000 l,
- piasek zwykły – 50 m³,
- pospółka – 50 m³,
- tłuczeń kamienny – 300 t,
- kostka brukowa gr.8cm– 360 m²
- mieszanka mineralno-asfaltowa - 100 m³

Ul. Jeziorna

- mieszanka mineralno-asfaltowa – 150 m³,
- beton zwykły – 62 m³,
- cement – 95 t,
- tłuczeń kamienny – 500 t,
- kostka brukowa gr.6cm– 360 m²
- krawężnik betonowy – 580 mb,
- obrzeża betonowe – 280 m,
- olej napędowy – 14.000 l,
- piasek zwykły – 110 m³,
- pospółka – 70 m³,
- woda – 220 m³,

Ul. Plac Konstytucji 3 Maja

- woda – 300 m³,
- beton zwykły – 110 m³,
- cement – 130 t,
- tłuczeń kamienny – 900 t,
- kostka brukowa gr.8cm– 700 m²,
- obrzeża betonowe – 350 m,
- piasek zwykły – 650 m³,
- pospółka – 550 m³,

- rury żelbetowe WIPRO 400 – 20 mb,
- ściek betonowy trójkątny 20x50 cm – 730 szt,
- krawężnik betonowy – 850 mb,
- olej napędowy – 28.000 l,
- mieszanka mineralno-asfaltowa - 200 m³

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię w fazie eksploatacji inwestycji wynosi :

- elektryczną: brak,
- ciepłą: brak,
- gazową: brak.

„Wariant II „-realizacyjny

Ul. Krótka

- woda – 70 m³,
- cement – 29 t,
- krawężnik betonowy – 430 mb,
- olej napędowy – 5.000 l,
- piasek zwykły – 120 m³,
- pospółka – 120 m³,
- tłuczeń kamienny – 370 t,
- kostka brukowa gr.8cm– 900 m²

Ul. Jeziorna

- mieszanka mineralno-asfaltowa – 23 t,
- beton zwykły – 34 m³,
- cement – 53 t,
- tłuczeń kamienny – 700 t,
- kostka brukowa gr.6cm– 360 m²
- kostka brukowa gr.8cm– 1400 m²
- krawężnik betonowy – 580 mb,
- obrzeża betonowe – 280 m,
- olej napędowy – 8.000 l,
- piasek zwykły – 270 m³,
- pospółka – 170 m³,
- woda – 120 m³,

Ul. Plac Konstytucji 3-go Maja

- woda – 170 m³,
- beton zwykły – 60 m³,
- cement – 73 t,
- tłuczeń kamienny – 1200 t,
- kostka brukowa gr.8cm– 2300 m²,
- obrzeża betonowe – 350 m,
- piasek zwykły – 365 m³,
- pospółka – 305 m³,
- rury żelbetowe WIPRO 400 – 20 mb,
- ściek betonowy trójkątny 20x50 cm – 730 szt,
- krawężnik betonowy – 850 mb,
- olej napędowy – 15.700 l,

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię w fazie eksploatacji inwestycji wynosi :

- elektryczną: brak,
- ciepłą: brak,
- gazową: brak.

Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji.

Wszystkie zużyte surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się wykorzystywania takich materiałów jak: woda, kruszywo naturalne i łamane, beton asfaltowy, mieszanka betonowa, paliwo, energia.

6) rozwiązania chroniące środowisko:

- w trakcie prowadzenia robót budowlanych należy zapewnić bezpieczeństwo ludzi i mienia oraz zadbać o to, aby prowadzone roboty stwarzały jak najmniejszą uciążliwość (hałas, zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby) powodowanymi pracą urządzeń, dla zdrowia i środowiska – prace budowlane należy realizować w porze dziennej z przestrzeganiem reżimów technologicznych i przepisów bhp. Oddziaływanie prac budowlanych będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny,

- należy utrzymywać w czystości teren zajęty na czas realizacji inwestycji jak i teren wokół inwestycji,

- zaplecza techniczne będą odizolowane od gruntu i wód gruntowych, stanowiska dla sprzętu technologicznego zostaną zadaszone.

- przy wykonywaniu prac należy zwrócić szczególną uwagę na stan techniczny wykorzystywanych maszyn i urządzeń budowlanych, niedopuszczalne jest stosowanie maszyn mogących spowodować wyciek substancji ropopochodnych do gruntów lub wód powierzchniowych.

- wszelkie potrzeby sanitarne ekip prowadzących budowę będą zabezpieczone w przenośnych urządzeniach sanitarnych bądź na terenie baz ekip budowlanych.

- paliwa będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska. Większość materiałów będzie wytwarzana poza terenem inwestycji i dowożona na miejsce wbudowania (np. mieszanka betonowa).

- powstające podczas budowy odpady nie są zaliczane do niebezpiecznych i zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206)) powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628 z późn. zm.).

- usunięty humus z terenów wyznaczonych do realizacji przedsięwzięcia zostanie zagospodarowany na miejscu w celu wyrównania terenu w granicach pasa drogowego.

- rozwiązania w zakresie ochrony rzeźby terenu polegają na ograniczeniu zakresu prac ziemnych do terenu aktualnego zainwestowania. W trakcie prac budowlanych związanych z realizacją przedsięwzięcia należy chronić otwarte wykopki w obrębie gruntów spoistych przed ich zalaniem. Niedopuszczalne jest zostawienie w wykopkach jakichkolwiek odpadów budowlanych. Nie przestrzeganie powyższego może spowodować znaczne pogorszenie właściwości geotermalnych.

- w trakcie realizacji robót budowlanych należy zapewnić ograniczenie emisji zanieczyszczeń pyłowych do powietrza poprzez zraszanie powierzchni terenu, na którym prowadzone będą przedmiotowe prace.

- zastosować technologię oraz materiały budowlane przyjazne środowisku i posiadające wymagane prawem certyfikaty, materiały i sprzęt należy przechowywać w wyznaczonych miejscach.

7) rodzaje wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

Oddziaływanie dróg tymczasowych na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w trzech podstawowych zakresach:

- emisja hałasu
- emisja zanieczyszczeń do atmosfery
- odprowadzenie wód opadowych

Emisja hałasu i emisja zanieczyszczeń do atmosfery związane będą z ruchem pojazdów samochodowych podczas budowy oraz podczas eksploatacji projektowanych dróg gminnych.

Emisja hałasu

Na omawianym terenie głównym źródłem hałasu będzie hałas drogowy emitowany z samochodów jeżdżących po drogach osiedlowych.

Tereny w sąsiedztwie projektowanych dróg zajmują zabudowania jednorodzinne.

Dopuszczalny poziom hałasu w środowisku dla terenu przeznaczonego pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną wynosi:

$LA_{eq} = 55$ dB w godz. od 6-22 (pora dzienna);

$LA_{eq} = 45$ dB w godz. od 22-6 (pora nocna);

W fazie budowy zwiększony będzie nieznacznie ponadnormatywny poziom hałasu, który będzie miał charakter tymczasowy i jest niezbędny do wykonania planowanej inwestycji.

Natomiast w fazie eksploatacji poziom hałasu zostanie zmniejszony w stosunku do obecnego ze względu na poprawę stanu nawierzchni, ich równości podłużnej i poprzecznej.

Emisja zanieczyszczeń do atmosfery

Źródłami zanieczyszczenia powietrza związanymi z funkcjonowaniem projektowanych dróg i parkingów będą spaliny z silników pojazdów. Charakterystyczne dla komunikacji samochodowej substancje chemiczne to w skali lokalnej tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory i ołów, a w skali makro dwutlenek węgla (gaz cieplarniany) i dwutlenek siarki. Do podstawowych czynników decydujących o wielkości emisji związanej z ruchem drogowym należą:

- typ pojazdu – wielkość i rodzaj silnika, rodzaj normy dotyczącej toksyczności i obowiązującej w czasie dopuszczenia pojazdu do ruchu;
- parametry ruchu pojazdów – natężenie ruchu, prędkość;
- typ emisji – z silnika nagrzanego lub rozgrzewającego się od danej temperatury otoczenia.

Uwzględniając strukturę pojazdów, szacunki wieku i typów pojazdów wg spalanej paliwa oraz prognozowane parametry ruchu przyjęto następujące bazowe wartości średniej emisji jednostkowej najistotniejszych substancji chemicznych zanieczyszczających środowisko:

- NO_x – 0,08 g/km;

- CO - 3,10 g/km;

- HC – 0,03 g/km.

O uciążliwości zanieczyszczeń atmosfery decydują ich stężenia (ilości substancji chemicznej w jednostce objętości powietrza). Normy dopuszczalnych stężeń określa *Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 6 czerwca 2002r. w sprawie dopuszczalnych poziomów niektórych substancji*

w powietrzu oraz marginesów tolerancji dla dopuszczalnych poziomów niektórych substancji (Dz.U.2002, Nr 87, poz. 796)

Sytuacja związana z zanieczyszczeniem powietrza w miejscu przebudowywanych dróg ulegnie nieznacznemu pogorszeniu w fazie budowy, jednak będzie miała charakter tymczasowy i jest niezbędna do wykonania planowanej inwestycji. W fazie eksploatacji nie ulegnie ona pogorszeniu, gdyż ilość dróg w stosunku do stanu istniejącego nie ulegnie zwiększeniu, ilość pojazdów zwiększy się nieznacznie, natomiast postęp techniczny w zakresie ograniczenia emisji substancji zanieczyszczających z silników spalinowych powoduje, że zmniejszenie emisji jednostkowej jest obecnie szybsze niż przyrost ilości samochodów. W konsekwencji, dzięki zastępowaniu starych samochodów nowymi, następuje wyraźne zmniejszenie emisji substancji zanieczyszczających do powietrza.

Odprowadzanie wód opadowych

Odprowadzenie wód opadowych z ul. Krótkiej będzie się odbywać powierzchniowo, spadkami podłużnymi i spadkiem poprzecznym, w granicach pasa drogowego.

Odprowadzenie wód opadowych z ul. Jeziornej poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej PCV – Ø 250 i PCV – Ø 315 do rowu melioracyjnego.

Odprowadzenie wód opadowych z ul. Konstytucji 3-go Maja będzie się odbywać powierzchniowo otwartym ściekiem przykrawężnikowym oraz odwodnieniem liniowym do projektowanych wpustów ulicznych, a następnie poprzez kanał deszczowy dwoma wylotami do rowu melioracyjnego w pasie drogi wojewódzkiej.

Zaprojektowane odwodnienie dróg gminnych spowoduje minimalizację niekontrolowanych spływów wód z pasa drogowego, mogących być przyczyną procesów erozyjnych lub zanieczyszczać okresowo wody gruntowe i powierzchniowe. Nie zostanie zwiększona ilość wód opadowych odprowadzanych z terenu przeznaczonego pod realizację inwestycji w porównaniu z dotychczasową oraz ilość zanieczyszczeń i innych substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Nie zostaje pogorszony stan wód i ekosystemów lądowych.

Warunki odprowadzenia wód opadowych są określone w pozwoleniu wodnoprawnym nr OŚ.GW.6223/4/2-5/07 z dnia 16 lipca 2007r.

Gospodarowanie odpadami

Na etapie budowlanym przewiduje się powstawanie odpadów (gleba i ziemia, masy roślinne). Odpady będą selektywnie gromadzone na placu budowy, a następnie unieszkodliwiane w następujący sposób: ziemia i gleba – rekultywacja terenów własnych, masy roślinne – do wytworzenia kompostu.

Faza eksploatacji nie wiąże się z powstawaniem odpadów. Nie zachodzi konieczność planowania i podejmowania środków technicznych minimalizujących oddziaływanie gospodarki odpadami na stan środowiska.

- 8) możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko: brak .
9) obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

- 1) parki narodowe;
- 2) rezerwaty przyrody;
- 3) parki krajobrazowe;
- 4) obszary chronionego krajobrazu;
- 5) obszary Natura 2000;
- 6) pomniki przyrody;
- 7) stanowiska dokumentacyjne;

- 8) *użytki ekologiczne;*
9) *zespoły przyrodniczo-krajobrazowe;*
10) *ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów."*

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach Parku Krajobrazowego „Dolina Słupi” należącego do obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 PLB 220002 „Dolina Słupi”, oraz graniczy z potencjalnym obszarem Natura 2000 „Dolina Rzeki Słupi”.

Cenne obszary i pomniki przyrody na terenie gminy Borzytuchom to:

- Grodzisko Borzytuchom - rezerwat przyrody leśny o powierzchni 27,03 ha, położony w strefie moreny czołowej o bardzo zróżnicowanej rzeźbie terenu. Występuje tu zbiór fitocenoz leśnych, torfowych i wodnych. Wierzchołek "Diabelskiej Góry porastają buki w formie miodników tworząc gęste zarośla oraz egzemplarze 200-letnie o obwodzie 300 cm. Rosną tutaj również potężne 160-letnie dęby i 100-letnie świerki. W runie spotyka się szereg gatunków roślin chronionych m.in. marzankę wonną, konwalię majową, widłaka jałowcowatego. Na szczególną uwagę zasługuje niewielkie zarastające śródleśne jezioro, wokół którego wykształciło się torfowisko przejściowe, tworzone głównie przez mchy torfowce i zbiorowiska turzyc.

- pomniki przyrody: dąb szypułkowy, buk pospolity, lipa drobnolistna.

- na obszarze Parku Krajobrazowego "Dolina Słupi" została utworzona, na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, ostoja ptasia sieci Natura 2000 - "Dolina Słupi" PLB220002. Granice ostoi ptasiej pokrywają się z granicami Parku Krajobrazowego. Zgodnie z wytycznymi Dyrektywy Ptasiej Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, poz. 2313) wyznaczono 72 obszary specjalnej ochrony ptaków. Obszar PLB220002 to Park Krajobrazowy „Dolina Słupi” o powierzchni 37033,20 ha z tego 4480,0 ha to powierzchnia Parku na terenie gminy Borzytuchom, co stanowi 12,10 % powierzchni Parku.

Przebudowa dróg gminnych oraz ich eksploatacja nie naruszy przepisów Dyrektywy Ptasiej.

Zgodnie ze standardowym formularzem danych dla OSO w pkt. 6 „Działalność człowieka na terenie obszaru i w jego otoczeniu i inne czynniki wpływające na ten obszar” wynika, że sieć transportowa ma „0” wpływ. W związku z tym realizacja planowanej inwestycji, tj. przebudowa ulic, które leżą na terenie oraz w sąsiedztwie wyznaczonego obszaru PLB220002 nie będzie stwarzała zagrożenia dla występujących tam gatunków ptaków.

Wymienione formy ochrony przyrody nie będą zagrożone wpływem realizowanego przedsięwzięcia.

Należy podkreślić, że realizacja planowanego przedsięwzięcia, jest inwestycją celu publicznego. W związku z tym realizacja przedsięwzięcia polegającego na przebudowie dróg gminnych nie jest sprzeczna z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) .

Potencjalne specjalne obszary ochrony siedlisk

Na podstawie wyników inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej w latach 2006 i 2007 organizacje pozarządowe, wojewódzkie zespoły specjalistyczne we współpracy z Ministerstwem Środowiska, dokonały wyboru miejsc występowania siedlisk przyrodniczych i ostoi gatunków, które mogą być potencjalnie włączone do sieci Natura 2000 jako specjalne obszary ochrony siedlisk.

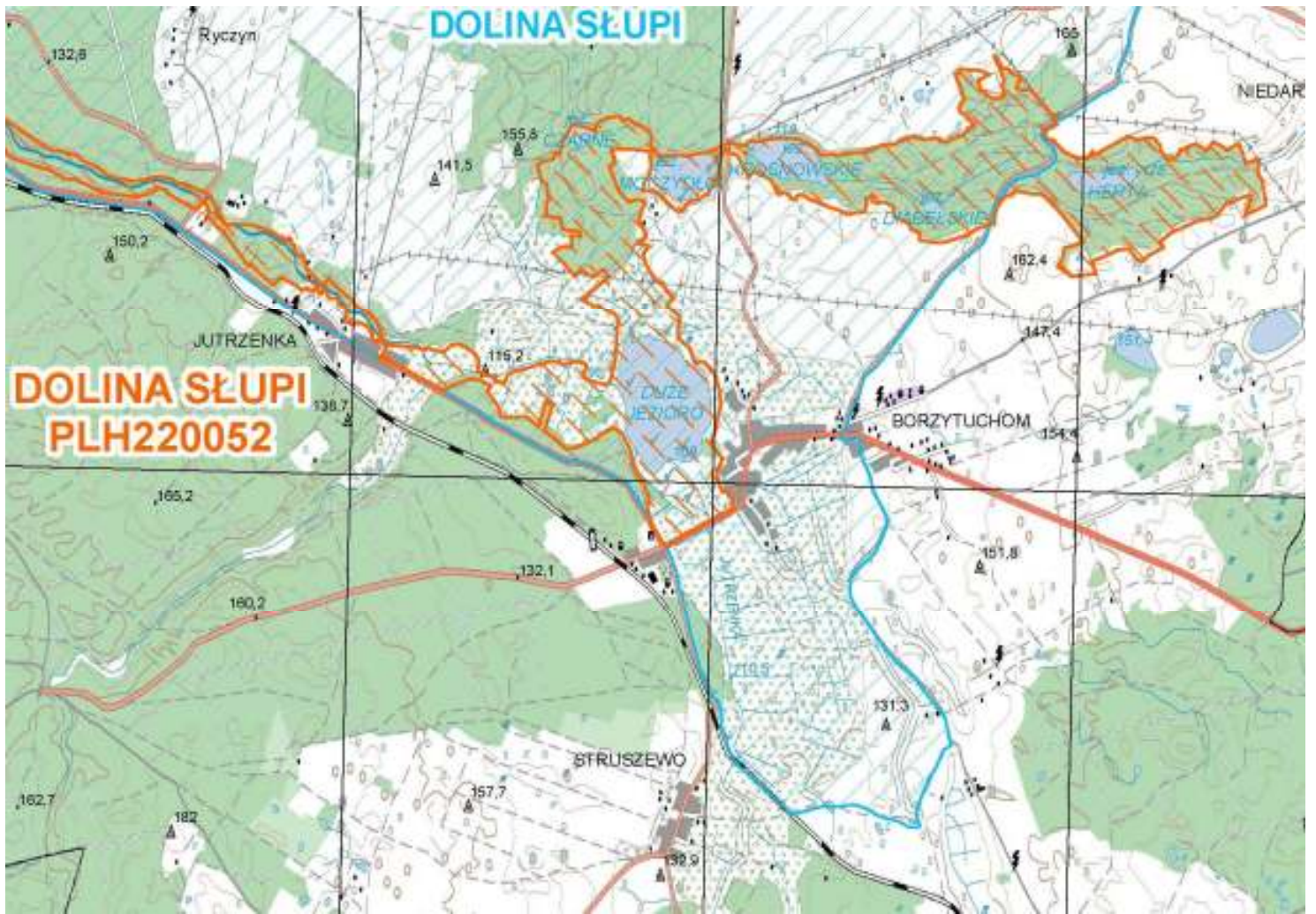
W pobliżu miejscowości Borzytuchom przewidziano obszar o kodzie PLH220052 „Dolina Rzeki Słupi”, jako potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk. Obszar ten obejmuje dolinę rzeki Słupi

z jej dopływami, od Sulęczyna do ujścia. Na terenie tym znajdują się liczne jeziora lobeliowe z reliktową roślinnością – Duże Jezioro, jez. Czarne, jez. Moczydło, jez. Krosnowskie, jez. Diabelskie i jez. Herta. Znaczną część obszaru pokrywają lasy.

Wykazano najważniejsze zagrożenia dla obszaru:

- budowie hydrotechniczne na Słupi w Słupsku, Skarszowie Dolnym, Krzyni, Konradowie, Gałęźni Małej, Soszycy
 - zaniechanie wypasu i wykaszania łąk
 - hodowle ryb łososiowatych
 - wycinanie lasów na stokach i krawędzi doliny
- nie do końca opracowany system oczyszczania wód w dorzeczu Słupi

Inwestycja polegająca na przebudowie istniejących dróg przebiegających w terenie zabudowanym, stanowiących infrastrukturę komunikacyjną na osiedlach mieszkalnych: ulicy Krótkiej, Jeziornej i Placu Konstytucji 3 Maja w miejscowości Borzytuchom, nie wykaże znaczącego wpływu na siedliska i gatunki, dla których ten obszar zaprojektowano. Obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, znajduje się w granicach pasa drogowego projektowanych dróg.



- 
 PLH220052
 Dolina Słupi
 potencjalny specjalny obszar
 ochrony siedlisk
- 
 sąsiadujące potencjalne specjalne
 obszary ochrony siedlisk
- 
 sąsiadujące potencjalne obszary
 specjalnej ochrony ptaków
- 
 sąsiadujące specjalne obszary
 ochrony siedlisk
- 
 sąsiadujące obszary specjalnej
 ochrony ptaków

Podsumowując należy stwierdzić:

1. planowana inwestycja, tj. przebudowa ulicy Krótkiej, Jeziornej i Placu Konstytucji 3-go Maja położona jest na terenie Parku Krajobrazowego „Dolina Słupi” (m. Borzytuchom) oraz w jego otulinie. Łączna powierzchnia planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 0,468 ha co stanowi 0,000013 % całej powierzchni Parku Krajobrazowego (37033,20 ha), a zarazem i obszaru OSO PLB220002,
2. przebudowa dróg gminnych w miejscowości Borzytuchom nie wpłynie na pogorszenie jakości środowiska, wpłynie pozytywnie na jakość otaczającej nas przyrody,
3. przedmiotowa inwestycja jest przedsięwzięciem celu publicznego, tj. przyczyni się do poprawy warunków funkcjonowania i podniesienia standardu życia lokalnej społeczności oraz poprawy bezpieczeństwa mieszkańców miejscowości,
4. zgodnie ze standardowym formularzem danych dla OSO w pkt. 6 „Działalność człowieka na terenie obszaru i w jego otoczeniu i inne czynniki wpływające na ten obszar” wynika, że sieć transportowa ma „0” wpływ na przedmiotowy obszar,
5. ptaki wymienione w załączniku I Dyrektywy Ptasiej, a występujące na terenie Parku Krajobrazowego „Dolina Słupi” nie będą narażone na szkodliwe oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia, ponieważ jego sposób użytkowania się nie zmieni po jego realizacji, wyjątek może stanowić moment budowy , któremu może towarzyszyć nadmierny hałas emitowany przez maszyny.
6. potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk o kodzie PLH220052 „Dolina Rzeki Słupi” znajduje się poza granicami planowanej inwestycji i nie będzie zagrożony wpływem planowanej inwestycji.
7. Przebudowa przedmiotowych ulic umożliwi większą płynność ruchu samochodów i wzrost bezpieczeństwa ruchu. Dzięki temu oraz dzięki nowej, lepszej jakościowo nawierzchni, ograniczone zostanie oddziaływanie drogi na środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń do atmosfery i emisji hałasu. Dzięki temu poprawie ulegną ekologiczne warunki życia ludzi i warunki siedliskowe funkcjonowania przyrody ożywionej. Ułożenie nowej nawierzchni ulepszonej z asfaltobetonu (uszczelnienie powierzchni) spowoduje minimalizację niekontrolowanych spływów wód z pasa drogowego, mogących być przyczyną procesów erozyjnych lub zanieczyszczać okresowo wody gruntowe i powierzchniowe.
8. Realizacja przedmiotowej inwestycji stanowi element Strategii Rozwoju Transportu (SRT), której założeniem jest tworzenie trwałego wzrostu gospodarczego, w tym program inwestycji rozbudowujących i modernizujących infrastrukturę transportową. Prorozwojowe inwestycje transportowe wyróżniają się dużą społeczną widzialnością i bezpośrednim wpływem na poprawę komfortu życia.

10) Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu:

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska obszary ograniczonego użytkowania mogą być tworzone między innymi dla tras komunikacyjnych jeżeli z przeprowadzonego postępowania administracyjnego wyniknie, że nie zostaną dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem planowanej inwestycji. Planowane przedsięwzięcie, w fazie eksploatacji:

- nie wpłynie negatywnie na stan środowiska, nie przekształci i nie zmieni sposobu wykorzystania terenów przyległych do inwestycji, pozostanie zachowana struktura krajobrazu.
- równowaga przyrodnicza zostanie zachowana, a korzystanie ze środowiska nie będzie wykraczać poza ramy korzystania powszechnego. Inwestycja ma jedynie na celu , jak wspomniano wcześniej, poprawę warunków funkcjonowania i podniesienia standardu życia lokalnej społeczności oraz poprawę bezpieczeństwa mieszkańców miejscowości,

- przedsięwzięcie nie pogorszy jakości powietrza, nie zwiększając emisji spalin, zredukuje negatywne oddziaływanie na środowisko hałasu i wibracji, poprawiając klimat akustyczny. Pozostanie utrzymana ilość i jakość wód podziemnych oraz zostanie uregulowana gospodarka wodami opadowym.

W związku z tym nie ma obowiązku tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla przedmiotowych tras komunikacyjnych.

Sporządził: mgr inż Michał Fijałkowski

mgr inż Ewa Żebrowska-Kalisz