

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 dróg osiedlowych (ul. Mickiewicza, Jana Pawła II, oraz droga na dz. nr 208) oraz budowie kanalizacji deszczowej dla powyższych dróg w miejscowości Borzytuchom. Przedmiotowe drogi są drogami publicznymi gminnymi kl. D (dojazdowe) przebiegającymi w terenie częściowo zabudowanym, stanowiące infrastrukturę komunikacyjną na osiedlach mieszkalnych.

Obsługa komunikacyjna:

lokalizacja wjazdu i wyjazdu:

od strony drogi wojewódzkiej nr 209 tj. ul. Zwycięstwa

Łączna długość projektowanych dróg to ok. 1200,0 mb.

Obecnie drogi posiadają nawierzchnię gruntową o zmiennej szerokości 2,2 – 4,4 m z nieuregulowaną gospodarką wodami opadowymi.

Charakterystyczne parametry techniczne inwestycji:

- droga na dz. nr 208: droga jednokierunkowa jednopasowa o nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości jezdni 3,0 m i długości ok. 340 m i spadku poprzecznym jednostronnym $i=2,5\%$ oraz od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II - droga dwukierunkowa dwupasowa o szerokości jezdni 4,5 m i długości ok. 160 m, o spadku poprzecznym dwustronnym $i=2\%$; kanalizacja deszczowa z rur tworzywowych $\varnothing 160\div 400$, $L=550\text{m}$, studnie betonowe $\varnothing 1200$ – szt. 15, wpusty uliczne – szt. 20
- ul. Mickiewicza: droga dwukierunkowa dwupasowa o nawierzchni z betonowej kostki brukowej o długości ok. 330,0 m i szerokości jezdni 4,5 m, spadku poprzecznym dwustronnym $i=2\%$ oraz miejscowo chodnik jedno- lub dwustronny o szerokości 1,5 m i plac do zawracania o wym. 12,5 m x 12,5 m; kanalizacja deszczowa z rur tworzywowych $\varnothing 160\div 400$, $L=500\text{m}$, studnie betonowe $\varnothing 1200$ – szt. 15, wpusty uliczne – szt. 20
- ul. Jana Pawła II: droga dwukierunkowa dwupasowa o nawierzchni z betonowej kostki brukowej o długości ok. 330,0 m i szerokości jezdni 4,5 m, spadku poprzecznym dwustronnym $i=2\%$ oraz placem utwardzonym o wym. 25,0 m x 50,0 m; kanalizacja deszczowa z rur tworzywowych $\varnothing 160\div 400$, $L=400\text{m}$, studnie betonowe $\varnothing 1200$ – szt. 15, wpusty uliczne – szt. 20

- pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 209: kanalizacja deszczowa z rur tworzywowych $\varnothing 160 \times 500$, L=500m, studnie betonowe $\varnothing 1200$ – szt. 15, separator z osadnikiem – szt. 1

Przedmiotowa inwestycja będzie zlokalizowana w miejscowości Borzytuchom na działkach nr:

208, 190/1, 211, 210/2, 209/12, 209/1, 213/1, 215/8, 215/9, 217/17, 217/13, 221/7, 221/4, 254/4, 392, 391, 393/4, 394/3, 395/1, 430, 372, 373, 431 w obrębie Borzytuchom.

Rodzaj i przeznaczenie gruntów, przez które mają przebiegać drogi

Inwestycja jest projektowana w granicach pasa drogowego przedmiotowych dróg gminnych, pasie drogi wojewódzkiej, gruntach prywatnych oraz dodatkowo na dz. nr 215/8 i 217/13, które należy wyłączyć z użytkowania rolnego.

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. 12400,0 m²):

- droga na dz. nr 208 – ok. 1900,0 m²
- ul. Mickiewicza – ok. 2400,0 m²
- ul. Jana Pawła II – 3100,0 m²
- kanalizacja deszczowa – 5000,0 m²

Teren pod projektowaną inwestycję spełnia obecnie, w większości (tj. bez dz. nr 215/8 i 217/13), 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 planowanymi działkami.

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.

- **droga na dz. nr 208:** jest przewidziana jako droga jednokierunkowa jednopasowa o nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości jezdni 3,0 m i długości ok. 340 m oraz dwukierunkowa dwupasowa o szerokości jezdni 4,5 m i długości ok. 160 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 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 przewidziano powierzchniowo, otwartym ściekiem przykrawężnikowym oraz odwodnieniem liniowym do projektowanych wpustów ulicznych, a następnie poprzez sieć kanalizacji deszczowej PCV $\varnothing 200\div 400$, wylotem do rowu melioracyjnego. Na trasie projektowanego kanału deszczowego przewidziano studnie rewizyjne betonowe $\varnothing 1200$. Wylot do rowu melioracyjnego wykonać jako betonowy. Dno rowu melioracyjnego, melioracyjnego także skarpy umocnić narzutem kamiennym na długości 2 m za wylotem.

Konstrukcja nawierzchni jezdni – 44 cm:

- w-wa ścierna z betonu asfaltowego 0/12.8 – gr. 4cm,
- skropienie emulsją asfaltową – 0,2kg/m²,
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16- gr. 4cm,
- skropienie emulsją asfaltową – 0,4kg/m²,
- w-wa podbudowy z betonu asfaltowego 0/25 – gr. 6 cm,
- skropienie emulsją asfaltową – 0,6kg/m²,
- w-wa podbudowy z kruszywa łamanego, stabiliz. mech. – gr. 20cm,
- w-wa odsączająca z pospółki o współczynniku filtracji $k > 8\text{m/dobę}$ – gr. 10cm.

Kanalizacja deszczowa:

- kanalizacja deszczowa z rur tworzywowych $\varnothing 160\div 400$, L=550m,
- studnie betonowe $\varnothing 1200$ – szt. 15,
- wpusty uliczne – szt. 20

- **ul. Mickiewicza:** droga dwukierunkowa dwupasowa o nawierzchni z betonowej kostki brukowej o długości ok. 330,0 m i szerokości jezdni 4,5 m, miejscowo chodnik jedno- lub dwustronny o szerokości 1,5 m oraz plac do zawracania o wym. 12,5 m x 12,5 m. Jezdnia będzie posiadać spadek dwustronny o pochyleniu $i=2,0\%$, skierowany do osi jezdni. W osi projektowanej drogi należy wykonać ściek korytkowy otwarty z betonowej kostki brukowej o szerokości 50 cm i głębokości 4 cm, zbierający wodę opadową z projektowanej inwestycji. Jako oporniki nawierzchni przewidziano krawężniki betonowe o świetle 12 cm. W miejscu zjazdów indywidualnych na posesje 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 przewidziano powierzchniowo, otwartym ściekiem w środku jezdni oraz odwodnieniem liniowym do projektowanych wpustów ulicznych, a następnie poprzez sieć kanalizacji deszczowej PCV $\varnothing 200\div 400$, do projektowanej kanalizacji deszczowej w ulicy Jana Pawła II. Na trasie projektowanego kanału deszczowego przewidziano studnie rewizyjne betonowe $\varnothing 1200$.

Kanalizacja deszczowa:

- kanalizacja deszczowa z rur tworzywowych $\varnothing 160\div 400$, L=500m,
- studnie betonowe $\varnothing 1200$ – szt. 15,
- wpusty uliczne – szt. 20

- **ul. Jana Pawła II:** droga dwukierunkowa dwupasowa o nawierzchni z betonowej kostki brukowej o długości ok. 330,0 m i szerokości jezdni 4,5 m, oraz placem utwardzonym o wym. 25,0 m x 50,0 m. Jezdnia będzie posiadać spadek dwustronny o pochyleniu $i=2,0\%$, skierowany do osi jezdni. W osi projektowanej drogi należy wykonać ściek korytkowy otwarty z betonowej kostki brukowej o szerokości 50 cm i głębokości 4 cm, zbierający wodę opadową z projektowanej inwestycji. Jako oporniki nawierzchni przewidziano krawężniki betonowe o świetle 12 cm. W miejscu zjazdów indywidualnych na posesje 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 przewidziano powierzchniowo, otwartym ściekiem w środku jezdni oraz odwodnieniem liniowym do projektowanych wpustów ulicznych, a następnie poprzez sieć kanalizacji deszczowej PCV $\varnothing 200\div 500$, wylotem do rowu melioracyjnego. Przed wprowadzeniem wód deszczowych do rowu zostaną one oczyszczone w separatorze z osadnikiem. Na trasie projektowanego kanału deszczowego przewidziano studnie rewizyjne betonowe $\varnothing 1200$. Wylot do rowu melioracyjnego wykonać jako betonowy. Dno rowu melioracyjnego, melioracyjnego także skarpy umocnić narzutem kamiennym na długości 2 m za wylotem.

Konstrukcja nawierzchni jezdni ul. Mickiewicza i ul. Jana Pawła II – 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 – 19 cm:

- warstwa ścieralna z kostki brukowej – 6 cm
- podsypka cem.-piask. 1:4 – 3 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech.– 10 cm.

Kanalizacja deszczowa:

- kanalizacja deszczowa z rur tworzywowych $\varnothing 160\div 400$, $L=900\text{m}$,
- studnie betonowe $\varnothing 1200$ – szt. 30,
- wpusty uliczne – szt. 20
- separator z osadnikiem – szt. 1

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.

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

4) ewentualne warianty przedsięwzięcia:

- wariant nie podejmowania realizacji inwestycji,
- wariant realizacji inwestycji:
 - wariant „I” – **wariant realizacji projektowanej inwestycji**
 - wariant „II” – **wariant innej lokalizacji, zastosowania innych parametrów przy realizacji inwestycji**
 - wariant „III” **wariant innego rozwiązania technicznego i rozwiązań konstrukcyjnych**

a. Wariant nie podejmowania realizacji inwestycji

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 wiązało się z poważnymi konsekwencjami. Przy założeniu braku inwestycji, koszt utrzymania drogi będzie coraz wyższy, a parametry techniczne coraz słabsze.

b. Wariant realizacji inwestycji

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 zostanie 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 realizacji inwestycji:

- „I” (wariant realizacji projektowanej inwestycji),

- „II” (wariant innej lokalizacji oraz zastosowania innych parametrów przy realizacji inwestycji)

- „III” (wariant innego rozwiązania konstrukcyjnego)

Wariant „I” przewiduje zaprojektowanie dróg zgodnie z p.3. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii w powyższym rozwiązaniu - zgodnie z p.5 powyższego opracowania..

Wariant „II” przewiduje zmianę lokalizacji drogi na dz. nr 208 tj. przesunięcie krawędzi istniejącej drogi w granicach pasa drogowego, zmniejszając krętość drogi wraz z poszerzeniem drogi do szerokości 4,5m na całej długości czyniąc ją dwukierunkową oraz zaprojektowanie niwelety jezdni po istniejącym terenie. Wariant ten przewiduje również odprowadzenie wód opadowych do przepompowni ścieków a następnie za pomocą pomp poprzez przewód tłoczny do istniejącej kanalizacji deszczowej. Układ taki wymaga jednak budowy przyłączy energetycznych do przepompowni ścieków i stałą obsługę przepompowni ścieków oraz zużycie energii elektrycznej podczas eksploatacji.

Wariant „III” przewiduje zaprojektowanie dróg zgodnie z p.3, natomiast nawierzchnia będzie z płyt Yomb gr. 12,5 cm na warstwie podbudowy z kruszywa łamanego (gr. 20 cm) i podsypce piaskowej (gr. 10 cm).

Zaprojektowane drogi zgodnie z p. 3 są rozwiązaniem optymalnym, najkorzystniejszym przyrodniczo, społecznie i inwestorsko. Droga na dz. nr 208 ze względu na wąski pas drogowy została zaprojektowana jako jednokierunkowa o szerokości 3,0, bez konieczności wykupienia terenów pod drogę od prywatnych właścicieli. Jest to rozwiązanie wystarczające, gdyż droga prowadzi przez teren niezabudowany, a w przyszłości będzie obsługiwała do 10 gospodarstw, w związku z tym natężenie ruchu będzie znikome.

Od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II jezdni zmienia szerokość do 4,5 m, stając się drogą dwukierunkową. Jezdnia drogi na dz. nr 208 jest prowadzona maksymalnie w miejscu istniejącej jezdni, aby nie naruszać istniejących skarp. Niweletę jezdni na terenie ścisłej zabudowy zaprojektowano po istniejącym terenie, natomiast na terenie niezabudowanym przewidziano niweletę opisującą, by uniknąć robót ziemnych (wykonanie koryta pod nawierzchnie jezdni), natomiast wyniesiona konstrukcja jezdni zapewni lepsze warunki odwodnienia całego korpusu drogowego.

Projektowany układ sieci kanalizacji deszczowej zakłada odprowadzenie grawitacyjne ścieków do istniejących rowów melioracyjnych. Układ taki nie wymaga stałego monitorowania ilości ścieków a także nie jest wymagana stała obsługa sieci. Układ taki wymaga tylko okresowej kontroli.

Wariant „II” wymagałby poszerzenia pasa drogowego, w tym celu należałoby wykupić grunty od prywatnych właścicieli (rozwiązanie niekorzystne ekonomicznie i społecznie), wyłączyć z użytkowania dodatkowe grunty rolne (rozwiązanie niekorzystne przyrodniczo), natomiast przesunięcie krawędzi istniejącej drogi w celu zmniejszenia jej krętości spowoduje konieczność wykonywania niezbędnych robót ziemnych, ze względu na ukształtowanie terenów przyległych do istniejącej drogi. Również zaprojektowanie niwelety jezdni na całej długości drogi po istniejącym terenie będzie wiązało się z koniecznością wykonania koryta pod nawierzchnię jezdni co nie tylko zwiększy koszty przebudowy ale przede wszystkim będzie to rozwiązanie niekorzystne przyrodniczo (uciążliwość dla zdrowia i środowiska -hałas, zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby- powodowane pracą urządzeń). Rozwiązania w zakresie ochrony rzeźby terenu polegają na ograniczeniu zakresu prac ziemnych .Układ pompowy sieci kanalizacji deszczowej wymagałby dodatkowych wkładów na przepompownię ścieków, przyłącza energetyczne, oraz stałą obsługę przepompowni.

Rozwiązanie konstrukcyjne w wariantcie „III” pomimo znacznie mniejszych kosztów nie zapewni odpowiedniej stabilności i nośności konstrukcji jezdni projektowanych dróg gminnych oraz będzie powodowało spływ wód opadowych przez warstwy konstrukcyjne jezdni do gruntu. Brak w tym rozwiązaniu projektu kanalizacji deszczowej. Może to spowodować niekontrolowany spływ wód na terenie objętym opracowaniem, mogący być przyczyną procesów erozyjnych lub zanieczyszczać okresowo wody gruntowe i powierzchniowe. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii w powyższym rozwiązaniu:

- płyty Yomb – 7400,0 m²,
- woda – ok. 300 m³,
- cement – ok. 90 t,
- krawężnik betonowy – ok. 2300 mb,
- olej napędowy – ok. 15.000 l,
- pospółka – ok. 750 m³,
- kruszywo łamane –1500 m³,
- beton zwykły – ok. 120 m³,
- obrzeża betonowe – ok. 300 m,

Rozwiązania techniczne przyjęte w wariantcie I 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 II.

Rozwiązania w wariantcie II i III nie są uzasadnione ze względów rozwiązań technicznych oraz są niekorzystne przyrodniczo.

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

c. Wnioski

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania NIE ZALECA SIĘ WARIANTU ZEROWEGO I WARIANTU „II” tej inwestycji.

WARIANT „I” JEST ROZWIĄZANIEM OPTYMALNYM POD WZGLĘDEM ROZWIĄZAŃ TECHNICZNYCH, POD WZGLĘDEM FINANSOWYM I OCHRONY ŚRODOWISKA.

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

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

- mieszanka mineralno-asfaltowa – ok. 600 t,
- woda – ok. 300 m³,
- cement – ok. 90 t,
- krawężnik betonowy – ok. 2300 mb,
- olej napędowy – ok. 15.000 l,
- kostka brukowa gr.8cm– ok. 1400 m²
- kostka brukowa gr.6cm– ok. 450 m²
- pospółka – ok. 750 m³,
- kruszywo łamane –1500 m³,
- beton zwykły – ok. 120 m³,
- obrzeża betonowe – ok. 300 m,
- rury z tworzywa sztucznego Ø 160÷500mm dł. 1950m
- studnie bet. Ø 1200mm ilość - 60 szt.
- wpusty uliczne, betonowe – 60 szt.
- separator oleju – 1szt.
- piaskownik – 1 szt.
- podsypka - 800m³

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 zadane.
- 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, beton asfaltowy).
- 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. Jedynie pod drogi na terenie zabudowanym należy wykonać koryto. W trakcie prac budowlanych związanych z realizacją przedsięwzięcia należy chronić otwarte wykopy w obrębie gruntów spoiwych przed ich zalaniem. Niedopuszczalne jest zostawienie w wykopach 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.
- Usytuowanie kanałów sieci kanalizacji deszczowej na głębokości min. 1 metr pod poziomem terenu zapobiegnie zwiększeniu emisji hałasu z kanałów kanalizacyjnych do środowiska. Budowa kanalizacji deszczowej zapobiegnie degradacji środowiska spowodowanej niekontrolowanymi spływami wód opadowych. Ponadto wszystkie wody opadowe będą oczyszczane wstępnie w wpustach ulicznych z osadnikiem a następnie w separatorze i osadniku. Planowana inwestycja nie spowoduje jakiegokolwiek uciążliwości dla środowiska na terenie objętym opracowaniem a także poza granicami tego terenu. Ponadto:
 - wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo do projektowanych wpustów ulicznych a następnie za pomocą kanalizacji deszczowej do rowów melioracyjnych. Wody opadowe przed wprowadzeniem do kanalizacji deszczowej będą podczyszczone w prefabrykowanych urządzeniach do podczyszczania wód opadowych (separator i osadnik).
 - uporządkowanie przepływu wód opadowych spowoduje minimalizację nie kontrolowanych spływów wód na terenie objętym opracowaniem, mogących być przyczyną procesów erozyjnych lub zanieczyszczać okresowo wody gruntowe i powierzchniowe,
 - ograniczenie do niezbędnego minimum wycinki roślinności rosnących na trasie realizacji przedsięwzięcia, a powstałe zrębki resztek materii organicznej zostaną rozdrobnione mechanicznie i rozsypane na przyległym terenie.

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 jednorodziną 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 parkingu 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 spalnego 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 terenu inwestycji odbywać się będzie spadkami poprzecznymi i podłużnymi powierzchniowo do projektowanych wpustów ulicznych i studni betonowych, a następnie poprzez kanały z tworzyw sztucznych, wylotami do rowów melioracyjnych.

Przed wprowadzeniem wód deszczowych do rowu (odcinek za ul. Zwycięstwa) zostaną one oczyszczone w separatorze z osadnikiem.

Rozwiązanie to spowoduje minimalizację niekontrolowanych spływów wód z terenu nawierzchni utwardzonych, mogących być przyczyną procesów erozyjnych lub zanieczyszczać okresowo wody gruntowe i powierzchniowe terenów przyległych do pasa drogowego.

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:

Ze względu na to, że oddziaływanie na środowisko będzie tylko chwilowe i zmieści się w granicach działek objętych realizacją przedsięwzięcia, a do granicy Państwa odległość jest większa niż 100 km – planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

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) rezerваты 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.”

Projektowane drogi gminne znajdują się w otulinie 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”, natomiast wody opadowe z ulicy Jana Pawła II i Zwycięstwa, po oczyszczeniu w separatorze z osadnikiem, odprowadzane będą do rowu melioracyjnego (działka o numerze ewidencyjnym 430) na terenie Parku Krajobrazowego „Dolina 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 fitocenozy 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 śródlądne 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 Borzytuchoń, 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 zagrożeń 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.

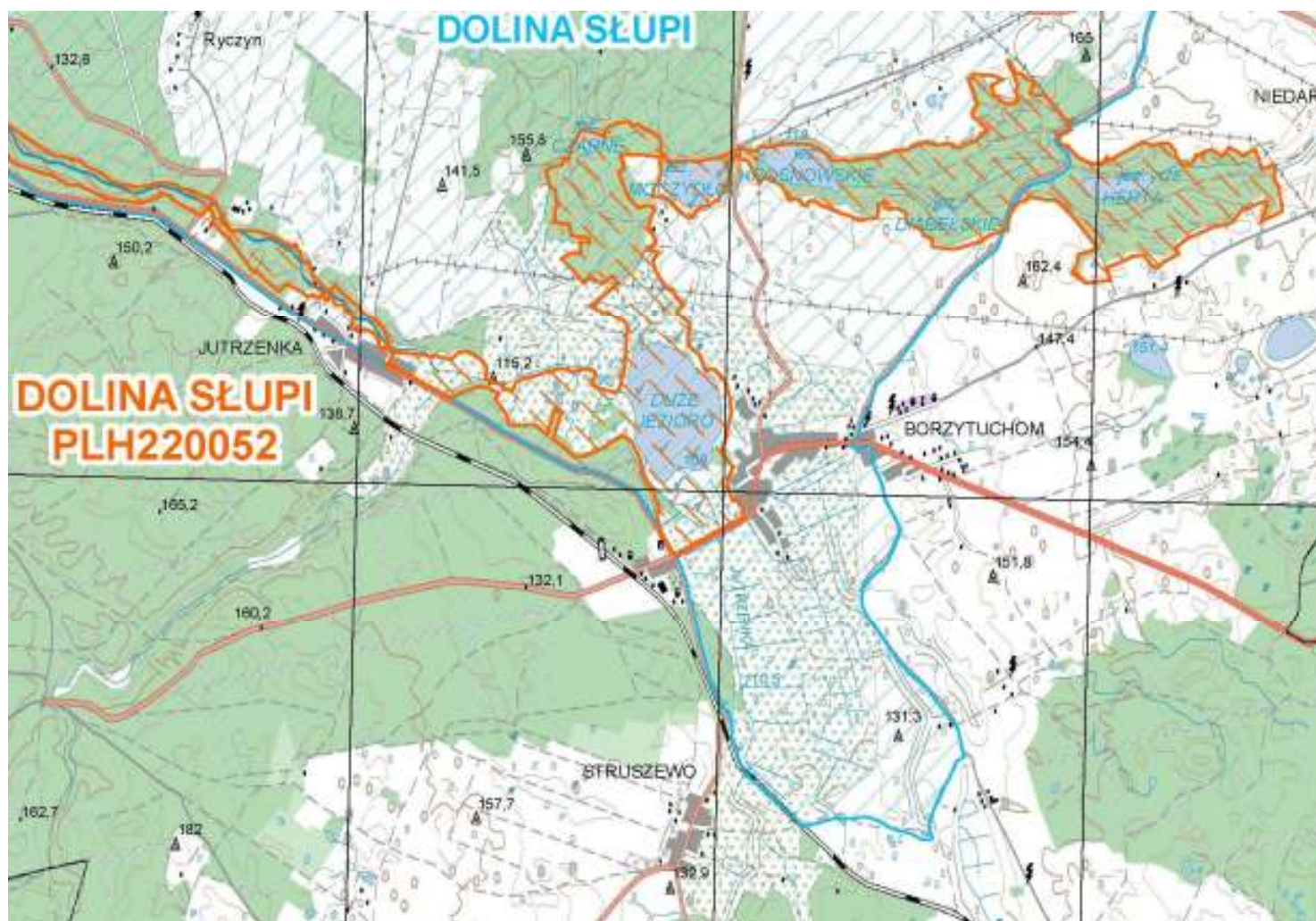
W pobliżu miejscowości Borzytuchoń przewidziano obszar o kodzie PLH220052 „Dolina Rzeki Słupii”, jako potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk. Obszar ten obejmuje dolinę rzeki Słupii z jej dopływami, od Sulęcyna do ujścia. Na terenie tym znajdują się liczne jeziora lobeliowe z reliktową roślinnością – Duże Jezioro, jez. Czarne, jez. Moczydło, jez. Krosnowskie, jez. Diabelskie i jez. Herta. Znaczną część obszaru pokrywają lasy.

Wykazano najważniejsze zagrożenia dla obszaru:

- budowle 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 Mickiewicza, ul. Jana Pawła II i drogi na dz. nr 208 w miejscowości Borzytuchoń, nie wykaże

znaczącego wpływu na siedliska i gatunki, dla których ten obszar zaprojektowano. Obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, znajduje się w granicach działek na których zaprojektowano inwestycję.



- 
 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 ul. Mickiewicza, ul. Jana Pawła II i drogi na dz. nr 208 położona jest na terenie Parku Krajobrazowego „Dolina Słupi” (m. Borzytuchom) oraz w jego otulinie. Łączna powierzchnia planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 0,124 ha co stanowi 0,0000121 % 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 Słupii” 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.....

mgr inż. Bartosz Dębski