

Biskupiec, dnia 05.07.2010r.

DECYZJA Nr 13/2010
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 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 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 i 72a rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. *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.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Biskupiec, złożonego przez pełnomocnika – Pana Wincentego Kulbackiego (*Biuro Inwestycyjne Projektowanie i Nadzory, ul. Jana III Sobieskiego 25, 82-300 Elbląg*)

orzekam

1. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Przebudowie układu komunikacyjnego - zaplecze ul. 1 Maja w Biskupcu”**, realizowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: 154/2, 155, 156, 167, 168/5, 168/6, 170, 232/1, 232/2, 233/3, 233/13, 233/14, 233/27, 233/33, 233/34, 233/35, 233/37, 233/38, 247, 248, w obrębie 4 – miasto Biskupiec, gm. Biskupiec, powiat olsztyński, województwo warmińsko-mazurskie;
2. Charakterystyka przedsięwzięcia oraz karta informacyjna przedsięwzięcia stanowią załączniki do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 07.04.2010r. do tut. Urzędu Miejskiego w Biskupcu wpłynął wniosek złożony przez Pana Wincentego Kulbackiego (*Biuro Inwestycyjne Projektowanie i Nadzory, ul. Jana III Sobieskiego 25, 82-300 Elbląg*) działającego w imieniu Inwestora - Gminy Biskupiec, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na: **„Przebudowie układu komunikacyjnego - zaplecze ul. 1 Maja w Biskupcu”**. Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, wypis z ewidencji gruntów oraz mapę obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie. Po analizie wniosku i stwierdzeniu, iż załączone dokumenty spełniają wymagania określone w art. 74 ust. 1 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 ze zm.), wszczęte zostało postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Na podstawie złożonych dokumentów stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 20, dlatego zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*(...) zastosowano art. 49 *Kodeksu postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), co oznacza, że Burmistrz Biskupca poprzez obwieszczenie zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie, wskazując jednocześnie na możliwość zapoznania się z wnioskiem przez strony oraz wnoszenia uwag i zastrzeżeń do wniosku, o organie właściwym do wydania decyzji i rozpatrzenia ewentualnych uwag oraz organach właściwych w sprawie wyrażenia opinii dotyczących przedmiotowej sprawy. Informacje zamieszczono na tablicach ogłoszeniowych w tut. Urzędzie Miejskim w Biskupcu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej (www.bip.biskupiec.pl). Zgodnie z obowiązującymi przepisami - art. 21 ust. 1 pkt 9 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* (...) dane o wniosku

zamieszczono także w publicznie dostępnym wykazie (www.biskupiec.sios.pl) - karta informacyjna Nr 70/A/2010. W przewidzianym terminie 21 dni uwag nie wniesiono.

Planowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 i 72a rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) kwalifikuje się do grupy mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany. Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...), realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a organem właściwym do jej wydania w myśl art. 75 ust. 1 pkt 4 w/w ustawy jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta - w tym przypadku Burmistrz Biskupca. Zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt 2 przedmiotowej ustawy przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko wymaga realizacja przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jeżeli omawiany obowiązek został stwierdzony na podstawie art. 63 ust., 1 tj. po uwzględnieniu szczegółowych uwarunkowań środowiskowych planowanej inwestycji. Po analizie dokumentacji stwierdzono, iż omawiane zamierzenie inwestycyjne nie będzie powodować negatywnego oddziaływania na środowisko, a więc nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (postanowienie Burmistrza Biskupca z dnia 14.06.2010r., znak: ZBI.7624-15/10).

Zgodnie z brzmieniem art. 64 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...), postanowienie wydaje się po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska i organu państwowej inspekcji sanitarnej. Mając powyższe na uwadze, zwrócono się do właściwych organów, z prośbą o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie. W odpowiedzi otrzymano opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie, w której organ podzielił pogląd Burmistrza Biskupca i stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (opinia sanitarna z dnia 06.05.2010r., znak: ZNS.4316-87/10). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, po otrzymaniu dodatkowej informacji, również uznał, że nie istnieje taka konieczność (postanowienie z dnia 18.05.2010r., znak: RDOŚ-28-WOOŚ-6613-276/10/jc).

Strony postępowania zostały poinformowane o wydanym postanowieniu w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez umieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Biskupcu oraz na stronach Biuletynu Informacji Publicznej (www.bip.biskupiec.pl). Dodatkowo informację o postanowieniu umieszczono w publicznie dostępnym wykazie (www.biskupiec.sios.pl) - karta informacyjna Nr 105/B/2010.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie układu komunikacyjnego na zapleczu ulicy 1-go Maja w Biskupcu i realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 154/2, 155, 156, 167, 168/5, 168/6, 170, 232/1, 232/2, 233/3, 233/13, 233/14, 233/27, 233/33, 233/34, 233/35, 233/37, 233/38, 247, 248, w obrębie 4 – miasto Biskupiec. Wskazany teren inwestycji objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Biskupiec. Powierzchnia przeznaczona pod inwestycję to ok. 1800 m².

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne uwzględnia przebudowę ul. Z. Krasińskiego o długości ok. 47 m oraz budowę i przebudowę przedłużenia ul. Z. Krasińskiego do włączenia w ul. 1-go Maja (o długości ok. 102 m). Przebudowę dróg zaprojektowano w większości po istniejącym śladzie drogi o nawierzchni z asfaltobetonu, gruntowej i utwardzonej płytami drogowymi. Przebudowa obejmuje również poszerzenie i zwężenie niektórych odcinków jezdni tak, aby na całej długości jezdni miała jednakową szerokość 5 m. Nowa nawierzchnia drogi wykonana zostanie z kostki brukowej betonowej.

W ramach planowanego zadania inwestycyjnego planuje się również: przebudowę oświetlenia ulicznego, przebudowę i budowę ciągów pieszych, przebudowę i budowę miejsc parkingowych, przebudowę placu manewrowego, przebudowę wjazdów na posesje. Konstrukcja miejsc postojowych, zjazdów, placu manewrowego oraz chodników będzie

wykonana z kostki brukowej betonowej. Ponadto przewiduje się budowę sieci kanalizacji deszczowej o długości ok. 160 m (odwodnienie projektowanego odcinka ul. 1 Maja nastąpi poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej wraz z wpustami ulicznymi do istniejącej sieci, zlokalizowanej w ul. 1 Maja na wysokości skrzyżowania z ul. Z. Krasieńskiego) oraz budowę kolektora kanalizacji sanitarnej o długości ok. 250 m, zlokalizowanego w ul. 1 Maja, na odcinku od istniejącej studni rewizyjnej przy skrzyżowaniu z Al. Niepodległości do rzeki Dymer, a także w ul. Ogrodowej do skrzyżowania z ul. 1 Maja z włączeniem do istniejącej studni rewizyjnej.

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem, które w trakcie realizacji prac wykonawczych będzie lokalnie oddziaływać na otoczenie. Uciążliwości te związane będą z prowadzonymi pracami budowlanymi, będzie to jednak stan przejściowy, utrzymujący się w porze dziennej do czasu zakończenia robót budowlanych. Realizacja przedmiotowego zamierzenia spowoduje krótkotrwały wzrost poziomu substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza oraz poziomu emitowanego hałasu. W/w oddziaływania będą następstwem prac sprzętu i maszyn budowlanych oraz pojazdów transportowych obsługujących plac budowy. Podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg tego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających oraz pyłących w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter krótkoterminowy i nie spowoduje istotnych bądź długotrwałych zmian w środowisku (zakłócenia te ustąpią w momencie ukończenia prac). Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem, w związku z powyższym w miarę możliwości należy unikać równoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu. Uciążliwości wynikające z prowadzenia robót budowlanych są trudne do uniknięcia jednak podlegają ograniczeniu poprzez zastosowanie dobrych praktyk budowlanych, a zwłaszcza przez prawidłowo prowadzony nadzór. Należy zaznaczyć, że oddziaływanie emisji hałasu ograniczone będzie do konkretnych prac, które będą prowadzone w określonym przedziale czasowym (jedynie w godzinach dziennych). Prace budowlane przy realizacji przedsięwzięcia będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. W kontekście oddziaływania realizacji inwestycji na powierzchnię ziemi nie przewiduje się negatywnego oddziaływania, ponieważ realizacja inwestycji wymaga usunięcia istniejących nawierzchni utwardzonych, bez konieczności ingerowania w naturalną okrywą glebową w stopniu zagrażającym np jej produktywności. Na terenie objętym planowanym przedsięwzięciem występuje szczątkowa roślinność, nieliczne krzewy, miejscami trawa. W ramach prowadzonych prac nie przewiduje się usunięcia drzew.

W efekcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia powstawać będą różne kategorie odpadów związanych przede wszystkim z realizacją prac ziemnych (odpady pochodzące m.in. z rozbiórki istniejących nawierzchni drogi), użytkowaniem sprzętu oraz funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Wszystkie powstające odpady będą segregowane i składowane na wydzielonej powierzchni, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia, celem odzysku lub unieszkodliwienia. Po zakończeniu inwestycji teren zostanie uporządkowany. Na placu budowy przewiduje się zainstalowanie przenośnego sanitariatu. Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce odpadami tj. zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, oddziaływania związane z wytwarzaniem odpadów w istotny sposób nie wpłyną na jakość środowiska, a ingerencja w poszczególne komponenty środowiska zawężona będzie do minimum.

Przedmiotowy układ komunikacyjny zlokalizowany jest w odległości ok. 18 m od koryta rzeki Dymer. Na terenach bezpośrednio sąsiadujących z rzeką nie będą prowadzone prace związane z przebudową drogi, natomiast zaplecze budowy i baza materiałowo-sprzętowa zlokalizowane będą w północnej części terenu, na wydzielonym i uszczelnionym terenie, poza obszarem sąsiadującym z rzeką Dymer, w możliwie największym oddaleniu od jej koryta. Rurociąg kanalizacji sanitarnej przeprowadzony będzie nad rzeką, na wysokości ponad 1,5 m od dna rzeki. Zastosowane materiały do budowy sieci oraz połączeń wyeliminują możliwość przenikania zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.

W fazie eksploatacji warunki korzystania z terenu będą zbliżone do obecnych. Inwestycja nie będzie naruszać środowiska przyrodniczego, ponieważ trasa budowy przebiegać będzie po jej istniejącym śladzie i znajdować się będzie obszarze zabudowanym. W trakcie budowy stosowany sprzęt posiadać będzie atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu oraz podlegać będzie stałej konserwacji. Docelowo przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka poważnej awarii przemysłowej i nie narusza środowiska przyrodniczego. Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzenie wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni jezdni. Odwodnienie powierzchniowe nastąpi poprzez system wpustów ulicznych do projektowanej kanalizacji deszczowej. Przebudowa drogi zapewni poprawę bezpieczeństwa i płynność ruchu pojazdów na omawianym terenie, a także zminimalizuje oddziaływania hałasu oraz ograniczy emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Rozpatrując wniosek pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono również, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, górskich czy też leśnych, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Teren inwestycji nie leży w zasięgu stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych oraz obszarów przylegających do jezior. Ponadto w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań (brak powiązania z innymi inwestycjami realizowanymi w pobliżu). Nie przewiduje się znaczącego wykorzystania zasobów naturalnych (jedynie na potrzeby budowy drogi). Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny (bez ryzyka transgranicznych oddziaływań) i nie spowodują istotnych zmian w środowisku, jak również nie powinny wpłynąć negatywnie na istniejące walory krajobrazowe.

Analizowany teren znajduje się poza formami ochrony przyrody, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 roku *o ochronie przyrody* (Dz.U. z 2004r., Nr 92, poz. 880 ze zm.) oraz poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliższy obszar „Puszcza Piska” (PLB 280008) zlokalizowany jest w odległości ok. 7,5 km od południowo-zachodniej granicy miasta Biskupiec.

Po przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji sprawy oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania przedsięwzięcia, skali możliwego oddziaływania, odległości od obszarów chronionych oraz ze względu na fakt, że wyniku realizacji przedsięwzięcia zachowana zostanie dotychczasowa funkcja terenów objętych inwestycją, stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji decyzji.

Od decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Burmistrza Biskupca w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.



Z up. BURMISTRZA
inż. Konrad Grabowski
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Otrzymują:

1. Pan Wincenty Kulbacki - Biuro Inwestycyjne Projektowanie i Nadzory, ul. Jana III Sobieskiego 25, 82-300 Elbląg-
pełnomocnik inwestora - Gminy Biskupiec,
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, w związku z art. 74 ust 3
ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*(...),
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, Al. Marsz. J Piłsudskiego 7/9, 10-575 Olsztyn,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie, ul. Żołnierska 16, 10-561 Olsztyn.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia polegającego na:

„Przebudowie układu komunikacyjnego - zaplecze ul. 1 Maja w Biskupcu”.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 154/2, 155, 156, 167, 168/5, 168/6, 170, 232/1, 232/2, 233/3, 233/13, 233/14, 233/27, 233/33, 233/34, 233/35, 233/37, 233/38, 247, 248 w obrębie 4 – miasto Biskupiec. W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę ul. Z. Krasińskiego o długości ok. 47 m oraz budowę i przebudowę przedłużenia ul. Z. Krasińskiego do włączenia w ul. 1-go Maja (o długości ok. 102 m). Przebudowę dróg zaprojektowano w większości po istniejącym śladzie drogi o nawierzchni z asfaltobetonu, gruntowej i utwardzonej płytami drogowymi. Przebudowa obejmuje również poszerzenie i zwężenie niektórych odcinków jezdni tak, aby na całej długości jezdni miała jednakową szerokość 5 m. Nowa nawierzchnia drogi wykonana zostanie z kostki brukowej betonowej. Planuje się również przebudowę oświetlenia ulicznego, przebudowę i budowę ciągów pieszych, przebudowę i budowę miejsc parkingowych, przebudowę placu manewrowego, przebudowę wjazdów na posesje. Konstrukcja miejsc postojowych, zjazdów, placu manewrowego oraz chodników będzie wykonana z kostki brukowej betonowej. Ponadto przewiduje się budowę sieci kanalizacji deszczowej o długości ok. 160 m (odwodnienie projektowanego odcinka ul. 1 Maja nastąpi poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej wraz z wpustami ulicznymi do istniejącej sieci, zlokalizowanej w ul. 1 Maja na wysokości skrzyżowania z ul. Z. Krasińskiego) oraz budowę kolektora kanalizacji sanitarnej o długości ok. 250 m, zlokalizowanego w ul. 1 Maja, na odcinku od istniejącej studni rewizyjnej przy skrzyżowaniu z Al. Niepodległości do rzeki Dymier, a także w ul. Ogrodowej do skrzyżowania z ul. 1 Maja z włączeniem do istniejącej studni rewizyjnej.

Omawiane przedsięwzięcie jest zamierzeniem o krótkotrwałym oddziaływaniu, ograniczonym głównie do fazy jego realizacji w związku z prowadzonymi pracami ziemnymi i będzie minimalne, zaś jej eksploatacja nie będzie się wiązać z emisją do środowiska, a także z innymi uciążliwościami.

Teren, na którym przewiduje się realizację przedsięwzięcia objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Obszar inwestycji znajduje się poza formami ochrony przyrody, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 roku *o ochronie przyrody* (Dz.U. z 2004r., Nr 92, poz. 880 ze zm.) oraz poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Planowana inwestycja nie pociąga za sobą zagrożeń dla środowiska i nie będzie powodowała transgranicznego oddziaływania na poszczególne elementy przyrodnicze. Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny i krótkotrwały-ograniczony jedynie do fazy realizacji inwestycji. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie mieć powiązania z innymi przedsięwzięciami, co nie wpłynie na kumulowanie się oddziaływań.

W fazie eksploatacji warunki korzystania z terenu będą zbliżone do obecnych. Inwestycja nie będzie naruszać środowiska przyrodniczego. Trasa budowy przebiegać będzie po jej istniejącym śladzie i znajdować się będzie na terenie zabudowanym. Przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka poważnej awarii przemysłowej. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i płynność ruchu pojazdów na omawianym terenie, zminimalizuje oddziaływania hałasu, ograniczy emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz ureguje gospodarkę wodami opadowymi i ściekowymi.

z up. BURMISTRZA
inż. Konrad Grabowski
ZASTĘPCA BURMISTRZA

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

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

Dane podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia:

Gmina Biskupiec
al. Niepodległości 2
11 – 300 Biskupiec

Nazwa przedsięwzięcia:

„Przebudowa układu komunikacyjnego – zaplecze ul. 1 Maja w Biskupcu”

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:**a) Rodzaj i skala przedsięwzięcia**

- **przebudowa układu komunikacyjnego – zaplecze ul. 1 Maja w Biskupcu polega na:**
 - przebudowie ul. Z. Krasińskiego o długości 47 mb i szer. 5,0 m,
 - budowie i przebudowie przedłużenia ul. Z. Krasińskiego o szer. 4,2 - 5,5 m, o długości 102,00 m, od ul. Z. Krasińskiego do włączenia w ul. 1 Maja pomiędzy budynkami nr 12A i 20,
 - budowie i przebudowie ciągów pieszych,
 - budowie i przebudowie miejsc parkingowych,
 - przebudowie placu manewrowego,
 - budowie sieci kanalizacji deszczowej,
 - przebudowie wjazdów na posesje z zastosowaniem nawierzchni z kostki betonowej,
 - przebudowie oświetlenia ulicznego,
 - budowie kolektora kanalizacji sanitarnej,
 - usunięciu kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną.
- **parametry fizyczne przebudowywanego układu komunikacyjnego:**

– długość projektowanej drogi	- 149,00 m
– szerokość projektowanej drogi	- 5,00 m
– powierzchnia projektowanej jezdni	- 749,00 m ²
– powierzchnia chodników	- 501,80 m ²
– powierzchnia miejsc parkingowych	- 179,80 m ²
– powierzchnia zjazdów	- 65,55 m ² (zaprojektowano 21 szt. miejsc postojowych w tym 4 szt. miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych).
– powierzchnia placu manewrowego	- 278,90 m ²
– nowobudowana sieć kanalizacji deszczowej w zakresie średnic PVC160 – PVC250	- ok. 160,0 m
– nowobudowany kolektor kanalizacji sanitarnej PVC 315	- ok. 250,00 m,

Przebudowę układu komunikacyjnego na zapleczu ul. 1 Maja zaprojektowano prawie w całym zakresie po śladzie istniejącej drogi o nawierzchniach z asfaltobetonu, gruntowej, utwardzonej płytami drogowymi i dalej ponownie z asfaltobetonu.

Przebudowa obejmuje m.in. poszerzenie i zawężenie niektórych odcinków jezdni tak, aby na całej długości jezdni miała jednakową szerokość 5,0 m.

GMINA BISKUPIEC
11-300 Biskupiec, Al. Niepodległości 2
woj. warmińsko-mazurskie

Wz. od 1 do 10
os. 07.2010
z oryginałem

z up. BURMISTRZA
inż. Konrad Grabowski
ZASTĘPCA BURMISTRZA

str. 1

Przedmiotowy układ komunikacyjny obejmuje przebudowę biegnącego od ul. 1 Maja odcinka drogi o nawierzchni z asfaltobetonu wraz z miejscami parkingowymi, zlokalizowanymi po jego południowej stronie, dalej budowę odcinka drogi zlokalizowanej na zapleczu z włączeniem jej w ul. Z. Krasińskiego i przebudowę ul. Z. Krasińskiego do jej włączenia w ul. 1 Maja wraz z przebudową miejsc parkingowych, zlokalizowanych po jej północnej stronie.

Odwodnienie projektowanego odcinka ulicy 1 Maja nastąpi poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej wraz z wpustami ulicznymi do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w ulicy 1 Maja na wysokości skrzyżowania z ulicą Krasińskiego.

Ponadto w zakres przedmiotowego przedsięwzięcia wchodzi budowa nowego kolektora kanalizacji sanitarnej o większej średnicy, zlokalizowanego w ul. 1 Maja, na odcinku od istniejącej studni rewizyjnej przy skrzyżowaniu z al. Niepodległości do rzeki Dyrer, a także w ulicy Ogrodowej do skrzyżowania z ulicą 1 Maja, z włączeniem do istniejącej studni rewizyjnej.

- **powiązanie z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie:**
Projektowane przedsięwzięcie nie będzie mieć powiązania z innymi przedsięwzięciami, co nie wpłynie na kumulowanie oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się w tym obszarze.
- **wykorzystanie zasobów naturalnych:**
Do realizacji przedsięwzięcia mogą być użyte materiały do wykonania nasypów drogowych w postaci piasków, oraz kruszyw naturalne do wykonania podbudów pozyskane z pobliskich kopalni piasku i żwiru dopuszczonych do eksploatacji.
- **emisje i występowanie innych uciążliwości:**
Projektowane przedsięwzięcie powodować będzie emisje spalin związanych z ruchem pojazdów samochodowych, co w chwili obecnej również występuje. Przebudowa nawierzchni zmniejszy emisję spalin w stosunku do stanu istniejącego ze względu na eliminację jazdy na wolnych obrotach związanej ze stanem istniejącej nawierzchni oraz zapewni poprawę przepustowości układu komunikacyjnego.
- **ryzyko wystąpienia poważnych awarii, przy uwzględnianiu używanych substancji i stosowanych technologii:**
Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z używanymi do budowy dróg materiałami i technologią robót drogowych.

b) Usytuowanie przedsięwzięcia

- **adres:** ul. 1 Maja i ul. Z. Krasińskiego w Biskupcu, gmina Biskupiec,
- **nr działek ewidencyjnych i obrębów geodezyjnych:** 154/2, 155, 156, 167, 168/5, 168/6, 170, 232/1, 232/2, 233/3, 233/13, 233/14, 233/33, 233/27, 233/34, 233/35, 233/37, 233/38, 247, 248 w obrębie 4.
- **lokalizacja wjazdu i wyjazdu:**
 - Początek układu komunikacyjnego stanowi w km 0+000 skrzyżowanie z ulicą ul. 1 Maja, drogą przebiegającą przez centrum Biskupca. Włączenie do tej ulicy następuje pod kątem ok. 90°.
 - Koniec układu komunikacyjnego stanowi skrzyżowanie z drogą gminną ul. 1 Maja w km 0+148,63.
- **obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:**
Na obszarze przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

- **obszary wybrzeży:**
Na obszarze przedsięwzięcia nie występują obszary wybrzeży.
- **obszary górskie i leśne:**
Na obszarze przedsięwzięcia nie występują obszary górskie.
- **obszary objęte ochroną:**
Projektowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarach objętych ochroną.
- **obszary wymagającej specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary natury 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:**
Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natury 2000.
- **obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:**
W związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardów jakości środowiska w stosunku do stanu istniejącego.
- **obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne:**
Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne.
- **gęstość zaludnienia:**
W sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia występuje spora ilość budynków mieszkalnych i kilkunastu rodzinnych i jednorodzinnych oraz prowadzone są usługi.
- **obszary przylegające do jezior:**
Nie występują.
- **uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:**
Nie występują.

Informacje, o których mowa w art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy cytowanej na wstępie:

- **zasięg oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:**
Zasięg oddziaływania przebudowywanego układu komunikacyjnego o nawierzchni asfaltowej, gruntowej i z płyt betonowych na nawierzchnie asfaltową, zmniejszy poziom hałasu spowodowanego ruchem pojazdów samochodowych, ograniczy emisję spalin, poprawi komfort jazdy. Przedsięwzięcie może oddziaływać na budynki mieszkalne, co występuje również i w chwili obecnej.
- **transgraniczny charakter oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy:**
Ze względu na to że układ komunikacyjny na zapleczu ul. 1 Maja nie leży na szlakach prowadzących ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny nie wystąpi na tym obszarze transgraniczne oddziaływanie na środowisko.
- **wielkość i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:**
Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie na zwiększenie i złożoność oddziaływania na istniejącą infrastrukturę techniczną, natomiast przebudowa wpłynie pozytywnie na środowisko ze względu na uszczelnienie nawierzchni i ograniczenie emisji szkodliwych spalin i hałasu.

- **prawdopodobieństwa oddziaływania:**

Prawdopodobieństwo i skalę oddziaływania określono w punktach opisanych wyżej.

- **czas trwania, częstotliwość oddziaływania:**

Czas trwania oddziaływania odnosi się do czasu realizacji inwestycji, a odwracalność oddziaływania nastąpi poprzez roboty związane z bieżącym utrzymaniem dróg.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną.

a) Powierzchnia zabudowy terenu

Powierzchnia terenu zajętego pod przedsięwzięcie (przebudowa układu komunikacyjnego) wynosi 1 775,05 m²

b) Dotychczasowy sposób wykorzystania, usytuowanie względem najbliższej zabudowy

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest przebudową funkcjonującego od dłuższego czasu układu komunikacyjnego na zapleczu ul. 1 Maja.

Układ ten obejmuje:

- Odcinek ulicy o szerokości 5,5 m, o nawierzchni z asfaltobetonu, biegnący od zjazdu z ul. 1 Maja, pomiędzy budynkami nr 12A i 20, wraz z chodnikami i miejscami parkingowym
- Odcinek drogi o szerokości 4,3 m do 5,0 m o nawierzchni gruntowej oraz z płyt IOMB, biegnący od w/w ulicy do włączenia w ul. Z. Krasińskiego, wraz z placem manewrowym o nawierzchni betonowej, zlokalizowanym na zapleczu budynków stojących przy ul. Z. Krasińskiego i ul. 1 Maja.
- Ulica Z. Krasińskiego o szerokości 5,0 m o nawierzchni z asfaltobetonu wraz z chodnikami i miejscami parkingowym do włączenia w ul. 1 Maja.

Stan techniczny i równość nawierzchni w/w układu dróg jest zły. Drogi o nawierzchni gruntowej oraz z płyt IOMB nie posiadają odwodnienia. Z uwagi na brak odwodnienia drogi, rozmiękaniu ulega grunt pod płytami powodując powstawanie nierówności. W okresie jesienno - zimowym występują zastoiska wody.

Na początkowym odcinku o nawierzchni asfaltowej i przy ul. Z. Krasińskiego, po obu stronach ulic zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowo – usługowa oraz znajdują się nieuporządkowane miejsca parkingowe. Środkowa część drogi zlokalizowana jest na zapleczu budynków stojących przy w/w odcinkach drogi oraz przy ul. 1 Maja.

Projektowana przebudowa nie zmieni dotychczasowego sposobu wykorzystania obszaru, na którym zlokalizowane jest przedsięwzięcie.

c) Pokrycie szatą roślinną

Na terenie objętym planowanym przedsięwzięciem, wzdłuż układu komunikacyjnego występuje szczątkowa roślinność, nieliczne krzewy, miejscami trawa. Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie występuje starodrzew oraz inne drzewa czy roślinność objęta specjalną ochroną. Projektuje się realizację w pasie drogi trawników wykonanych siewem. W pasie drogi nie przewiduje się nasadzeń drzew.

3. Rodzaj technologii

Ogólna charakterystyka techniczna przedsięwzięcia

Zgodnie z zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Biskupca – uchwała Nr XXX/211/05 Rady Miejskiej w Biskupcu z dnia 15 czerwca 2005 r. układ komunikacyjny, objęty przedmiotową przebudową stanowią drogi wewnętrzne.

Projektuje się przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego na zapleczu ul. 1 Maja o następujących parametrach technicznych:

- | | |
|------------------------|---|
| - klasa drogi | - droga wewnętrzna |
| - kategoria ruchu | - KR2 |
| - prędkość projektowa | - $V_{pr} = 30$ km/h |
| - szerokość jezdni | - 5,0 m |
| - szerokość pasa ruchu | - 2,50 m |
| - szerokość chodników | - 1,75 – 3,8 m |
| - długość drogi | - 148,63 mb odcinek od km 0+000,00 do km 0+148,63 |

Niweletę drogi zaprojektowano z dostosowaniem do istniejącego terenu uwzględniając połączenie projektowanej drogi z istniejącymi zjazdami oraz skrzyżowaniami z ulicami. Przyjęto za podstawowy przekrój uliczny jednostronny z krawężnikami betonowymi 15x30 cm. Spadki poprzeczne jezdni wynoszą 2%. Spadki poprzeczne chodników wynoszą 1-2%, w kierunku jezdni lub zielenców. Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz.430) oraz warunków gruntowo – wodnych dla ruchu KR2 przyjęto następującą konstrukcję:

Konstrukcja jezdni:

- | | |
|--|--------------|
| - nawierzchnia z kostki brukowej betonowej | grub. 8 cm |
| - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | grub. 4 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie | grub. 15 cm |
| - podbudowa z chudego betonu 2,5 MPa | grub. 15 cm |
| - warstwa mrozochronna | grub. 25 cm. |

Konstrukcja miejsc postojowych:

- | | |
|--|--------------|
| - nawierzchnia z kostki brukowej betonowej | grub. 8 cm |
| - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | grub. 4 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie | grub. 15 cm |
| - podbudowa z chudego betonu 2,5 MPa | grub. 15 cm |
| - warstwa mrozochronna | grub. 25 cm. |

Konstrukcja zjazdów:

- | | |
|--|--------------|
| - nawierzchnia z kostki brukowej betonowej | grub. 8 cm |
| - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | grub. 4 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie | grub. 15 cm |
| - podbudowa z chudego betonu 2,5 MPa | grub. 15 cm |
| - warstwa mrozochronna | grub. 25 cm. |

Konstrukcja placu manewrowego:

- | | |
|--|--------------|
| - nawierzchnia z kostki brukowej betonowej | grub. 8 cm |
| - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | grub. 4 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie | grub. 15 cm |
| - podbudowa z chudego betonu 2,5 MPa | grub. 15 cm |
| - warstwa mrozochronna | grub. 25 cm. |

Konstrukcja chodników:

- | | |
|--|--------------|
| - nawierzchnia z kostki brukowej betonowej | grub. 6 cm |
| - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | grub. 3 cm |
| - podbudowa z chudego betonu 2,5 MPa | grub. 10 cm |
| - podsypka piaskowa | grub. 15 cm. |

Odwodnienie

Zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie drogi, poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych, do wpustów ulicznych do budowanej i przebudowywanej kanalizacji deszczowej.

Poszczególne obiekty planowanej inwestycji wykonywane będą w następujących technologiach:

- jezdnie wykonywana będzie z kostki drogowej betonowej,
- zjazdy i miejsca postojowe z kostki drogowej betonowej,
- ciągi piesze z drobnowymiarowych elementów betonowych – kolor szary,
- plac manewrowy - z kostki drogowej betonowej,
- podbudowa pod nawierzchnie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,

Ponadto przewiduje się:

- wykonanie muru oporowego z gotowych elementów prefabrykowanych,
- budowę i przebudowę oświetlenia ulicznego,
- przebudowę i budowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę kanalizacji sanitarnej.

Planowana inwestycja obejmuje również roboty ziemne związane z:

- kształtowaniem korpusu drogi oraz korektą istniejących i wykonywaniem nowych skarp nasypów, wykopów,
- budową muru oporowego,
- układaniem warstwy ziemi urodzajnej wraz z obsiewem trawą,
- ewentualną wymianą gruntu w zależności od wyników badań geotechnicznych.
- dla inwestycji liniowych przewiduje się prowadzenie robót w wykopie otwartym o ścianach pionowych, szalowanych, o głębokości w zakresie $h=1,5-3,0m$. Roboty prowadzone będą za pomocą sprzętu mechanicznego przy użyciu koparki podsiębiernej. Wydobyty urobek na czas prowadzenia robót składowany będzie na odkład wzdłuż wykopu. Pozostały urobek nadmierny zostanie rozplantowany po powierzchni i użyty do niwelacji terenu pod projektowaną drogę.

Przy realizacji robót rozbiórkowych, ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym jak: frezarki, koparkoladowarki, spycharkoladowarki, równiarki, walce i samochody samorozładowcze, poza tym inne urządzenia jak: zagęszczarki, ew. urządzenia do wbijania brusek, a także ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym.

Prace związane z inwestycją prowadzone będą przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii dla prac drogowych i budowlanych.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Dla niniejszego przedsięwzięcia poddano analizie następujące warianty:

Wariant 0: polegający na niepodjęciu żadnych działań inwestycyjnych.

Wariant I: Inwestycyjny – polegający na realizacji przedsięwzięcia.

Wariant 0, polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia.

Ewentualnym wariantem przedsięwzięcia może być wariant zerowy, czyli niepodjęcie przedsięwzięcia, co spowoduje pozostawienie układu komunikacyjnego w dotychczasowym stanie. Niepodjęcie przedsięwzięcia wpłynie negatywnie na środowisko, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz będzie bardzo uciążliwe dla mieszkańców. Ponadto spowoduje pogarszanie się stanu istniejącej nawierzchni ze względu na niepoprawnie funkcjonujący system odwodnienia drogi lub jego brak oraz wzrost emisji spalin.

Stan istniejących nawierzchni oraz brak na części długości chodnika niekorzystnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu. Dodatkowym czynnikiem, który negatywnie wpływa na środowisko jest duża emisja

hałasu związanego z dużymi nierównościami na drodze. Obecnie brak odwodnienia wzdłuż części drogi powoduje powstawanie zastoisk oraz rozmakanie drogi gruntowej i przemieszczanie się płyt betonowych. Istniejąca sieć kanalizacji sanitarnej zlokalizowana w ulicy 1 Maja posiada średnicę niewystarczającą do obecnej ilości powstających ścieków sanitarnych co skutkuje częstymi zatorami i zalewaniem piwnic budynków położonych wzdłuż ulicy.

Podjęcie przedsięwzięcia będzie najkorzystniejsze dla środowiska, spowoduje zmniejszenie stopnia zapylenia oraz emisji hałasu emitowanego przez pojazdy poruszające się po drodze. W projekcie budowy drogi została uwzględniona budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej co korzystanie wpłynie na gospodarkę wodną w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.

Wariant I, polegający na realizacji przedsięwzięcia:

Realizacja przedmiotowej inwestycji przyniesie następujące korzyści:

- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu kołowego oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych,
- poprawa systemu odwodnienia nawierzchni oraz uregulowanie gospodarki wodami opadowymi,
- ograniczenie emisji spalin, hałasu ze względu na poprawioną organizację ruchu (dostosowanie parametrów inwestycji do prognozowanego ruchu pojazdów), poprawę płynności ruchu, poprawę stanu nawierzchni,
- zapobieganie częstemu zalewaniu piwnic budynków mieszkalnych położonych przy ulicy 1 Maja ściekami bytowymi poprzez budowę nowego kolektora kanalizacji sanitarnej.

Analizując powyższe argumenty, należy stwierdzić, że wariant 0 polegający na zaniechaniu inwestycji niesie za sobą niekorzystne konsekwencje. Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, pozostawienie stanu istniejącego pogorszyłoby obecną sytuację.

Inwestor, czyli Urząd Miejski w Biskupcu w swoich zadaniach statutowych ma obowiązek należytego utrzymania swojej sieci drogowej oraz dbałość o bezpieczeństwo uczestników ruchu na tych drogach. W związku z tym realizację planowanego przedsięwzięcia należy uznać za niezbędną i jak najbardziej słuszną.

Biorąc pod uwagę warianty inwestycyjne i korzyści płynące z ich realizacji oraz wpływ na środowisko, stwierdza się, że należy umożliwić Inwestorowi realizację przedmiotowej inwestycji.

5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie się wiązała z koniecznością wykorzystywania zasobów wód powierzchniowych i podziemnych.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii.

W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: kostka drogowa betonowa, beton, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia ulicy, geosyntetyki, produkty z tworzyw sztucznych, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody.

Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię ciepłą oraz gazową.

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energie będą wykorzystywane z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Faza realizacji inwestycji

Przy realizacji inwestycji przyjęto technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych odbywać będzie się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie stosowane materiały i produkty będą posiadały dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Ogólne możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia są następujące:

Ochrona powierzchni ziemi

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi związane będzie głównie z taką organizacją placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia należytego stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych (olejów, benzyn). Wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane składowane będą czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym ewentualne odpady niebezpieczne magazynowane będą w specjalistycznych pojemnikach. Wszystkie wytworzone odpady zostaną przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia zgodnie z wymogami ochrony środowiska, odbiorcy posiadającemu zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami.

Zapobieganie zanieczyszczeniom oraz skażeniom wód powierzchniowych i podziemnych

Przeciwdziałanie grupie zagrożeń wód powierzchniowych i podziemnych na etapie budowy polegać będzie na odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza budowy oraz bazy sprzętowej, tak, aby nie stanowiły one zagrożenia wyciekami eksploatacyjnymi oraz awaryjnymi. Podobnie jak w przypadku ochrony powierzchni ziemi ograniczenie możliwości zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych wiązać się będzie z koniecznością wyeliminowania zdarzeń sprzyjających przedostawaniu się do środowiska wodnego substancji niebezpiecznych zawartych w wytwarzanych odpadach oraz płynów eksploatacyjnych z wykorzystywanych urządzeń. Realizacja powyższego polegać będzie na podejmowaniu działań tożsamyh jak w przypadku eliminacji potencjalnych zagrożeń powierzchni ziemi.

Ochrona przed hałasem

Wzmógłony hałas w trakcie robót drogowych i budowlanych ma miejsce w trakcie pracy maszyn, urządzeń i samochodów. Hałas minimalizowany prowadzone będą w godzinach dziennych bądź wyjątkowo wieczornych – od 6.00 do 22.00.

Ochrona powietrza atmosferycznego

Faza przebudowy, z punktu widzenia ochrony powietrza, wiązać się będzie z emisją spalin z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pyleniem z dróg i powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń posiadać będzie charakter czasowy i lokalny i zmieniać się będzie w zależności od miejsca i fazy budowy. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja ta zniknie wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych.

Faza eksploatacji inwestycji:

W celu ograniczania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko w trakcie jego normalnej eksploatacji zastosowane będą następujące rozwiązania:

Ochrona powierzchni ziemi

Podczas eksploatacji drogi, gleby w jej sąsiedztwie zanieczyszczane będą spalinami i cząstkami materiałów ściernych (jezdni, opon, tarcz hamulcowych) oraz ściekami opadowymi i roztopowymi. Ograniczenie wpływu eksploatacji inwestycji na ten element środowiska realizowane będzie głównie poprzez nasadzenia roślinnością, a w konsekwencji ochronę gleby przed bezpośrednim opadem zanieczyszczeń.

Zapobieganie zanieczyszczeniom oraz skażeniom wód powierzchniowych i podziemnych

Na etapie eksploatacji każdej drogi wody powierzchniowe i podziemne narażone są na zanieczyszczenie. Środowisko gruntowe i wodne jest nośnikiem i drogą rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z obiektów drogowych, a także jest narażone na ewentualne awarie drogowe.

Największe zagrożenie niesie za sobą przenikanie do wód podziemnych zanieczyszczeń występujących w ściekach opadowych i roztopowych. Przewiduje się, że wody opadowe z drogi będą odprowadzane będą do projektowanej kanalizacji. W zakresie kanalizacji przewiduje się zastosowanie typowych rozwiązań jak wpusty drogowe z osadnikami wyposażone w kosze. Zastosowane rozwiązania zapewnią szczelność projektowanej kanalizacji, uniemożliwiając eksfiltrację ścieków do gruntu i infiltrację wód opadowych.

Skutkiem inwestycji będzie poprawa istniejącego stanu odwodnienia ulic oraz uregulowanie gospodarki wodami opadowymi.

Ochrona przed hałasem

Realizacja inwestycji przedmiotowej, wpłynie w sposób pozytywny na stan klimatu akustycznego w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu zmniejszy się wielkość emisji hałasu do środowiska. Biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu pojazdów, prognozowany zasięg oddziaływania hałasu na otoczenie nie przewiduje się podjęcia działań minimalizujących oddziaływania hałasu, do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych, wymianę stolarki okiennej budowlanej, itp.

Ochrona powietrza atmosferycznego

Powszechnie brak jest sposobów całkowitego ograniczenia emisji substancji szkodliwych z tzw. źródeł niezorganizowanych (komunikacyjnych). Można jednak stwierdzić, iż przewidziane w projekcie technicznym rozwiązania wpłyną w sposób istotny na ograniczenie emisji spalin.

Poprawiona organizacja ruchu oraz poprawa nawierzchni na całym odcinku będzie sprzyjać płynności ruchu i jeździe z jednakową prędkością optymalną. Wyeliminowanie częstego zatrzymywania się i ruszania spowoduje zmniejszenie wielkości emisji spalin i pyłów z przejeżdżających pojazdów.

7. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

- 1) Realizacja przedmiotowego projektu w trakcie trwania inwestycji nie będzie miała znaczącego oddziaływania na stan środowiska naturalnego. W analizie wpływu robót budowlanych w trakcie realizacji projektu na środowisko należy uwzględnić m. in.:
 - a) wpływ hałasu — w trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie charakteryzował się niskim poziomem uciążliwości,
 - b) wpływ emisji spalin — w trakcie realizacji projektu mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm poziomu emisji spalin. Wpływ ten po zakończeniu prac budowlanych nie będzie przekraczał emisji dopuszczalnych norm. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca będzie użytkował sprzęt zgodnie z wymogami BHP,
 - c) naruszenie powierzchni terenu i szaty roślinnej — realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną okresowo na naruszenie szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji projektu. Wpływ ten będzie dotyczył pracy maszyn: koparek, równiarek, walców, rozścielaczy itp., jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkofalowy i ustanie po zakończeniu inwestycji.
- 2) Realizacja przedmiotowej inwestycji wskazuje jednoznaczne pozytywne zmiany na środowisko infrastruktury. W wyniku realizacji inwestycji zostanie ograniczona emisja