



INFORMACJA O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU:

1. Przedmiot i cel przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją drogową, polegającą na budowie obwodnicy wraz z obiektami inżynierskimi w celu obejścia ul. Kamienickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 w miejscowości Ząbkowice Śląskie w powiecie ząbkowickim, województwie dolnośląskim.

Całkowita długość odcinka drogi wynosi ok.4,3 km.

Przedsięwzięcie stanowi jedno z zadań realizacyjnych planowanej przebudowy sieci dróg wojewódzkich w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 - 2013.

Istotnym czynnikiem decydującym o potrzebie podjęcia inwestycji jest dążenie do wyprowadzenia ciężkiego ruchu tranzytowego z historycznie ukształtowanego centrum miasta oraz zwiększenia przepustowości układu drogowego na terenie Ząbkowic Śląskich.

Projektowana droga ma za zadanie połączyć drogę krajową DK8 z drogą wojewódzką DW 382, a w późniejszym etapie również z drogą wojewódzką DW385. Pomiędzy rzeką Budzówką a DW 382 wydzielono tereny do zainwestowania po zachodniej stronie projektowanej drogi. Realizacja przedsięwzięcia zwiększy atrakcyjność inwestycyjną miasta, co umożliwi pozyskanie nowych inwestorów i rozwój Wałbrzyskiej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK” oraz aktywizację terenów wzdłuż drogi DW 382.

2. Zakres przedsięwzięcia stanowiącego przedmiot konsultacji:

Zakres rzeczowy planowanego przedsięwzięcia będzie obejmował:

Część drogowa:

- budowa drogi dwujezdniowej o długości ok. 4,3 km,
- budowa skrzyżowań lub ronda w zależności od decyzji inwestora,
- budowa drogi serwisowej,
- budowa zjazdów publicznych na pola.

Obiekty inżynierskie:

Charakter obiektów inżynierskich będzie dostosowany do warunków terenowych.

Lokalizację projektowanych obiektów inżynierskich przedstawiono poniżej.

- budowa mostu nad rzeką Budzówką o konstrukcji żelbetowej.
- budowa wiaduktu nad linią kolejową,
- przepust rurowy typowy PRU o średnicy Ø1200



- przepust rurowy typowy PRU2 do PRU7 o średnicy $\varnothing 600$ i $\varnothing 800$,
- przepust ramowy PRA1,
- przepust ramowy PRA2.

Urządzenia infrastruktury:

- budowa nowego oraz przebudowa istniejącego oświetlenia na skrzyżowaniach,
- przebudowa lub zabezpieczenie istniejącej kanalizacji deszczowej,
- zabezpieczenie kolidujących innych urządzeń infrastruktury

3. Parametry techniczne przedsięwzięcia.**Obwodnica:**

— Klasa drogi	G (główna)
— Ilość pasów ruchu	2x2
— Prędkość projektowa	Vp=70km/h
— Prędkość miarodajna	Vm=90km/h
— Przekrój na prostej daszkowy, pochylenie	2,0%
— Szerokość pasa ruchu	3,5m
— Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	3,5m
— Szerokość opaski obustronnej	0,5m
— Szerokość poboczy	1,5m
— Kategoria ruchu	KR 4
— Obciążenie nawierzchni	115kN/oś.

Droga krajowa Nr 8:

- Klasa drogi GP1/2 (docelowo GP2/2),
- Pas ruchu 3,5m,
- Prędkość projektowa Vp=90km/h,
- Prędkość miarodajna Vm=100km/h,
- Kategoria ruchu KR 5, obciążenie 115kN/oś

Droga wojewódzka DW 382:

- Klasa drogi G1/2,
- Pas ruchu 3,5m,
- Prędkość projektowa Vp=70km/h,
- Prędkość miarodajna Vm=90km/h,
- Kategoria ruchu KR 4, obciążenie 115kN/oś

Biuro w Katowicach:

Ul. Korfantego 2/1D, 40-004 Katowice
Tel: +48 32 743 79 00 Fax: +48 32 743 79 01
E-mail: sekretariat.ems@wyginternational.pl

creative minds safe hands

**Droga wojewódzka DW 385:**

- Klasa drogi G1/2,
- Pas ruchu 3,5m,
- Prędkość projektowa $V_p=70\text{km/h}$,
- Prędkość miarodajna $V_m=90\text{km/h}$,
- Kategoria ruchu KR 4, obciążenie 115kN/oś
-

Występują kolizje z istniejącą napowietrzną linią energetyczną wysokiego i średniego napięcia. Trasa obwodnicy przechodzi przez obszary na których występuje drenaż rolniczy.

Skrzyżowania:

Na omawianym odcinku obwodnicy projektowane są skrzyżowania z drogami wojewódzkimi i krajowymi oraz zjazdy publiczne przedstawione poniżej:

- Skrzyżowanie z DK8 km około 0+000,
- Skrzyżowanie z drogą do miasta km około 0+250,
- Połączenie z droga gminną km około 0+720,
- Połączenie z droga gminną km około 1+605,
- Zjazd lewostronny km około 2+310,
- Zjazd prawostronny km około 2+325,
- Skrzyżowanie z DW382 km około 3+095,
- Skrzyżowanie z DW385 km około 4+290.

Warianty lub rozwiązania alternatywne przedsięwzięcia.

W celu prawidłowego oszacowania skutków realizacji przedsięwzięcia dla ludzi oraz wpływu na środowisko analizie poddano trzy warianty lokalizacyjne oraz wariant zerowy – bezinwestycyjny. Dodatkowo rozważono rozwiązania alternatywne geometrii poszczególnych skrzyżowań z drogami istniejącymi.

Przy projektowaniu wariantowych rozwiązań lokalizacyjnych obejścia ul. Kamienieckiej kierowano się zasadą ograniczania kolizji z liniami energetycznymi WN oraz minimalizacji robót ziemnych. Główne połączenia z siecią drogową odbywają się poprzez skrzyżowanie z DK8, DW382 i DW 385. Pozostałe włączenia są z dróg gruntowych i obsługują tereny rolnicze, przy czym w ramach ograniczania dostępności część przeciętych dróg nie została włączona do drogi głównej, a obsługę zapewniono drogami serwisowymi.

Wariant 0- bezinwestycyjny

Zaniechanie planowanej inwestycji będzie skutkowało dalszym obciążeniem centrum miasta wraz z jego zabytkową częścią. Brak obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych do aktywizacji gospodarczej i społecznej miasta spowoduje mniejsze zainteresowanie potencjalnych inwestorów, a tym samym spowolnienie rozwoju miasta.

W aspekcie wpływu na środowisko przyrodnicze jest to wariant korzystny, gdyż zostają zachowane dotychczasowe ekosystemy.

Wariant I

Wariant I rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą krajową DK8 w rejonie stacji paliw. Następnie biegnie w kierunku południowo-wschodnim aby w rejonie rzeki Budzówki odbić w kierunku północno-wschodnim i połączyć się z drogą wojewódzką DW382. Teren po wschodniej stronie skrzyżowania z drogą woj. nr 382 przeznaczony jest na usługi. Długość odcinka od DK Nr8 do drogi wojew. Nr 382 – 3097 m. Następnie droga biegnie w kierunku północno – wschodnim i łączy się z drogą woj. nr 385. Całość drogi przebiega przez tereny rolnicze. Około km 3+360 zostanie wybudowany wiadukt nad linią PKP.

Przedstawiony wariant najbardziej wpisuje się w ślad trasy wyznaczony w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Ząbkowice Śląskie. Jednak ze względów technicznych łuk w rejonie rzeki Budzówki wychodzi poza wyznaczony pas. Jest to rozwiązanie korzystne ze względów środowiskowych, gdyż dzięki temu droga oddala się od miejsca przeznaczonego na teren zielony-rekreacyjny oraz nie biegnie po rowie melioracyjnym. Trasa generalnie biegnie w nasypie jedynie za rzeką Budzówką przechodzi między dwoma wniesieniami i częściowo będzie w tym terenie przebiegała w wykopie.

Wariant II

Wariant II ma w większości podobny przebieg jak wariant I ale włącza się pod innym kątem do drogi DW382 dzięki czemu na końcu trasy udało się zaprojektować większy łuk poziomy. Następnie droga biegnie w kierunku północno – wschodnim i łączy się z drogą woj. nr 385. Dodatkowo zostanie wybudowany wiadukt nad linią PKP w km ok. 3+360. Trasa generalnie biegnie w nasypie jedynie za rzeką Budzówką przechodzi między dwoma wniesieniami i częściowo będzie w tym terenie przebiegała w wykopie.

Długość odcinka od DK Nr8 do drogi wojew. Nr 382 – 3149m.

Rozwiązanie wysokościowe jest takie samo jak w wariantcie I.

Wariant III

Wariant III do km 1+500 biegnie tym samym śladem co Wariant I. Od km 1+500 zmienia kierunek i biegnie łagodniej w kierunku drogi DW382 i włącza się w nią bardziej na wschód od miasta w odległości ok. 440m od włączenia w Wariantcie I. Dzięki temu ma większe łuki poziome. Trasa generalnie biegnie w nasypie jedynie za rzeką Budzówką przechodzi między dwoma wniesieniami i częściowo będzie w tym terenie przebiegała w wykopie.



Długość odcinka od DK Nr8 do drogi wojew. Nr 382 – 3082m.

Rozwiązanie wysokościowe jest podobne jak w wariantach I i II.

Rozwiązania alternatywne skrzyżowań z drogą krajową Nr 8:

W ramach opracowania wykonano 3 warianty skrzyżowania z drogą krajową DK8.

Wariant I:

Nowo projektowana droga łączy się z DK8 na wysokości istniejącego połączenia z DW382. Istniejąca drogę wojewódzką odsuwa się od skrzyżowania na 250m i włącza do projektowanej drogi jako skrzyżowanie skanalizowane. Nowoprojektowane skrzyżowanie typu T łącznie ze skrzyżowaniem drogi do wsi Tarnów tworzy skrzyżowanie o przesuniętych wlotach. Na drodze głównej DK8 wydzielony został lewoskręt dla pojazdów jadących od strony Wrocławia oraz prawoskręt dla pojazdów skręcających w prawo z Kłodzka.

Połączenie z miastem będzie odbywało się na skrzyżowaniu skanalizowanym typu T umiejscowionym w odległości 250m od skrzyżowania z drogą krajową. Będzie to skrzyżowanie obsługujące wszystkie relacje z i do Ząbkowic Śląskich z wydzielonym lewoskrętem na drodze głównej.

Wadą tego rozwiązania jest wydłużenie drogi do miasta i na istniejącą stację paliw oraz konieczność budowy łącznika do projektowanej obwodnicy. Zaletą jest natomiast pełne połączenie z drogą wojewódzką i krajową (poprzez drogę wojewódzką), poprawa bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu z drogą krajową poprzez zmniejszenie liczby wlotów na skrzyżowaniu i wydzieleniu lewoskrętu na drodze głównej.

Wariant IA:

Jest to skrzyżowanie rozwiązane jak w wariantcie I. Różni się wprowadzeniem sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z drogą krajową DK8. Ponadto w tym wariantcie zmieniono również organizację ruchu na skrzyżowaniu z drogą do wsi Tarnów. Ograniczono dostępność tego skrzyżowania poprzez zakaz skrętu w lewo z drogi głównej. Relacja ta odbywać się będzie na skrzyżowaniu wcześniejszym.

Wariant II:

Nowo projektowana droga łączy się z DK8 na wysokości istniejącego połączenia z DW382. Nowoprojektowane skrzyżowanie typu rondo duże o średnicy zewnętrznej $R_z=60m$ i szerokości jezdni 10m. Na rondzie i wlotach wykonano segregację ruchu. Na wlotach wydzielone są relacje dla skręcających w prawo.

Zapewnia pełną i wygodną obsługę wszystkim użytkownikom ruchu. Rozwiązanie to charakteryzuje się, pomimo dużej średnicy ronda, dobrym wpisaniem w terenie obecnie zajęty przez istniejącego skrzyżowanie.

Biuro w Katowicach:
Ul. Korfantego 2/1D , 40-004 Katowice
Tel: +48 32 743 79 00 Fax: +48 32 743 79 01
E-mail: sekretariat.ems@wyginternational.pl

creative minds safe hands

Kolejną zaletą jest spowolnienie ruchu na wjeździe w obszar oddziaływania miasta Ząbkowice Śląskie. Jest to zarazem wada tego rozwiązania, ponieważ spowalnia ruch na drodze tranzytowej, którą jest droga krajowa DK8.

Wariant III:

Nowo projektowana droga łączy się z DK8 na wysokości istniejącego skrzyżowania z drogą do wsi Tarnów. Ze względu na zbyt bliską odległość istniejąca drogę wojewódzką przekształcono w skrzyżowanie na prawoskręty. Nowoprojektowane skrzyżowanie jest to skrzyżowanie 4 wlotowe skanalizowane o wydzielonych lewoskrętach. Wadą rozwiązania jest niekorzystny kąt skrzyżowania co powoduje problemy w wykonaniu geometrii skrzyżowania i złą widoczność na skrzyżowaniu.

Warianty Skrzyżowań z drogą DW382

Dla każdego wariantu trasy zaprojektowano 2 warianty skrzyżowania z drogą DW382.

Wariant I:

Skrzyżowanie typu rondo średnie o średnicy zewnętrznej 50m i szerokości jezdni 10m. Szerokość wlotów: 7,5m na drodze DW382 oraz 8,0m na projektowanej drodze. Szerokość wylotów 8,0m.

Promienie łuków wyokrągających R12m i R15m.

Wariant II:

Skrzyżowanie skanalizowane o wydzielonych lewoskrętach na drodze głównej i podrzędnej. Na drodze nowo-projektowanej będą wspólne pasy: do jazdy na wprost i skrętu w lewo i do jazdy na wprost i skrętu w prawo. Na istniejącej DW382 zostaną wydzielone lewoskręty malowania na jezdni i poszerzenia jezdni. Łuki krawędzie jezdni: R20m i R25m.

Ocena wariantów:

Wariant I lokalizacji drogi jest najbardziej preferowany przez wnioskodawcę. Wariant ten można również uznać za najbardziej korzystny dla środowiska, ze względu na minimalizację zajętości terenu i wielkości robót ziemnych oraz uniknięcie kolizji z liniami energetycznymi.

We wszystkich wariantach można rozważyć alternatywne rozwiązanie skrzyżowania z linią kolejową jako skrzyżowanie jednopoziomowe. Z uwagi na walory krajobrazowe otoczenia wskazane byłoby zachowanie jego naturalnych cech z unikaniem wprowadzenia znaczącej obcej dominanty wiaduktu drogowego oraz wysokich nasypów.

3. Uwarunkowania środowiskowe oraz ocena oddziaływania realizacji planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska.

Charakterystyka inwestycji.

Obwodnica będzie prowadzona po wydzielonym terenie, który zgodnie z ewidencją gruntów jest częściowo własnością Skarbu Państwa oraz osób prywatnych. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na terenach użytkowanych przede wszystkim rolniczo, omijając tereny zurbanizowane oraz zabudowę zagrodową. Projektowana droga będzie przecinała istniejące drogi gruntowe do obsługi pól. Na omawianym terenie znajdują się liczne ciek i rowy melioracyjne oraz rzeka Budzówka w km 2+460. Na początku opracowania w rejonie skrzyżowania z drogą DK8 usytuowana jest stacja paliw. W obszarze planowanej inwestycji znajdują się: droga krajowa DK8, droga wojewódzka DW382 oraz drogi gruntowe.

Wydzielonym obszarem jest teren zamknięty (zgodnie z Decyzją Nr 62 z 25 września 2005r. Ministra Infrastruktury) – tereny kolejowe istniejącej linii kolejowej nr 137 relacji Legnica- Ząbkowice- Kamieniec Ząbkowicki. Teren ten nie posiada strefy ochronnej.

Skrzyżowanie projektowanej drogi z linią kolejową przewiduje się jako rozwiązanie dwupoziomowe.

Wpływ na ludzi i dobra materialne.

Wszystkie proponowane rozwiązania projektowe przyczynią się do poprawy jakości życia mieszkańców posesji zlokalizowanych przy ul. Kamienieckiej z uwagi na zmniejszenie hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza w wyniku przeniesienia ruchu tranzytowego pojazdów ciężkich na obwodnicę. Odczuwalna będzie również poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, a przede wszystkim pieszych i rowerzystów.

Realizacja obwodnicy będzie wymagać zajęcia nowych terenów, co wiąże się z poniesieniem kosztów wykupu nieruchomości i przeprowadzenia nowych podziałów i może jednocześnie być przyczyną protestów właścicieli.



Wpływ na siedliska przyrodnicze:

Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Z przeprowadzonej analizy dostępnych materiałów (materiały archiwalne, strony internetowe, urzędy) wynika, że analizowany teren inwestycji nie jest położony w granicach obszaru podlegającego ochronie tj. parku narodowego, rezerwatu przyrody, parku krajobrazowego lub obszaru NATURA 2000.

Omawiane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać w żaden sposób na obszary oraz obiekty podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody, ze względu na ich oddalenie od terenu inwestycji oraz lokalny zasięg oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko.

Analizowana inwestycja nie jest zlokalizowana na terenie obszaru **Natura 2000**, wyznaczonych Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 roku w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. z 2004 roku Nr 229, poz. 2313; zmiana w Dz. U. z 2007 roku– Nr 179, poz. 1275 oraz w Dz. U. z 2008 roku Nr 198, poz. 1226)

Według w/w rozporządzenia najbliższej inwestycji położonym obszarem wchodzącym w skład sieci obszarów chronionych NATURA 2000 są:

Skalki Stoleckie (obszar oznaczony kodem PLH020012)- obszar zlokalizowano około 5 km na południowy – wschód od terenu inwestycji.

Z uwagi na odległość pomiędzy planowaną inwestycją a najbliższym obszarem Natura 2000, jak również ze względu na lokalne oddziaływanie planowanej budowy drogi na środowisko, wyżej wymienione obszary pozostają poza zasięgiem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

Szata roślinna oraz elementy przyrody ożywionej.

Rzeka Budzówka, na odcinku przeciętym przez projektowaną obwodnicę ma charakter odbiegający od pierwotnego, naturalnego. Koryto jest wyprostowane, poprzegradzane progami. W korycie, nie rozwijają się zespoły roślin naczyniowych, brzegi są strome, porośnięte z rzadka krzewami (wierzby wąskolistne (*Salix fragilis*, *S. alba*, *S. viminalis* i in.).

Oddziaływanie na szatę roślinną.

W granicach badanego terenu (strefa oddziaływania inwestycji) stwierdzono stanowiska jednego gatunku rośliny naczyniowej objętego ochroną gatunkową częściową:

— **Pierwiosnka wyniosła** *Primula elatior*— stanowi składnik runa zarośli rozwijających się w sąsiedztwie bezmiennego cieku wodnego u podnóża zadrzewionego wzniesienia znajdującego się około 300 m na wschód od oczyszczalni ścieków.

Uszczuplenie populacji gatunku, związane z realizacją inwestycji (zajęcie terenu) będzie miało marginalny rozmiar.

W rejonie planowanej inwestycji, rozwijają się płaty następujących fitocenoz:

- Szuwar trzcinowy *Phragmitetum communis* — w formie niewielkich płatów w sąsiedztwie cieków wodnych;
- Szuwar pałkowy *Typhetum latifoliae* — stwierdzono na obrzeżach zbiornika wodnego znajdującego się około 200 m na wschód od oczyszczalni ścieków komunalnych. Realizacja inwestycji nie wpłynie na siedlisko, pod warunkiem, że nie zostaną naruszone stosunki wodne w zbiorniku.
- Zbiorowiska nitrofilne ze związku *Arction lappae*, porastają skarpy nasypów drogowych i kolejowych.
- Zbiorowiska roślin towarzyszących uprawom rolnym, z klasy *Stellarietea mediae* — dominujący typ zbiorowiska na terenach przewidzianych do realizacji obwodnicy.
- Dywanowy zespół życicy i rdestu ptasiego *Lolio-Polygonetum arenastri* — rozwija się w miejscach wydeptywanych, lokalnie w sąsiedztwie zabudowań, dróg oraz na ścieżkach.

Żadne z ww. fitocenoz nie są identyfikatorem siedlisk przyrodniczych objętych ochroną prawną.

Drzewostan w otoczeniu przedmiotowej inwestycji jest reprezentowany przez pojedyncze drzewa rosnące wzdłuż dróg, rowów melioracyjnych i rzeki Budzówki. W liniach rozgraniczających rośnie kilka drzew, które ulegną wycince.

Oddziaływanie na faunę.

Ptaki

W otoczeniu planowanej drogi nie stwierdzono występowania ptaków wymienionych załączniku I DP.

Kręgowce

Na brzegach Budzówki, w rejonie mostu w ciągu DW 382 stwierdzono obecność **wydry *Lutra lutra*** (gatunek objęty częściową ochroną, gatunek wymagający ochrony w formie obszarów NATURA 2000) . Realizacja inwestycji nie powinna wyrzucić

negatywnego wpływu na gatunek (realizacja przeprawy mostowej nie wpłynie na możliwość migracji gatunku wzdłuż cieku).

Zbiornik wodny znajdujący się około 200 m na wschód od oczyszczalni ścieków jest miejscem rozrodu płazów (**żaba trawna *Rana temporaria*, żaba wodna *Rana esculenta*, Ropucha szara *Bufo bufo***), a bezpośrednie otoczenie zbiornika (zadrzewienia, pola uprawne) miejscem ich aktywności.

Skarpy w otoczeniu zbiornika są siedliskiem **jaszczurki zwinki *Lacerta agi lis***.

Wpływ na migrację zwierząt.

Migracje ssaków w poprzek planowanej drogi przebiegają w obrębie istniejących cieków wodnych.

Są to korytarze migracyjne lokalne, a projektowane obiekty inżynierskie zapewnią ich zachowanie.

Oddziaływanie akustyczne

Tabela 2. Zasięg emitowanego hałasu z poszczególnych odcinków dróg

Kilometraż, km	2024	
	Wartość izolacji, dB	Zasięg hałasu, m
0+000 ÷ 0+900	60	≈50
	55	≈85
	50	≈85
0+900 ÷ 1+750	60	≈50
	55	≈90
	50	≈90
1+750 ÷ 2+550	60	≈50
	55	≈90
	50	≈95
2+550 ÷ 3+000	60	≈70
	55	≈140
	50	≈140
3+000 ÷ 3+620	60	≈50
	55	≈90
	50	≈90
3+620 ÷ 4+300	60	≈40
	55	≈75
	50	≈70

Wykonano obliczenia prognozowanego poziomu hałasu na rok 2024 w punktach obserwacyjnych, reprezentujących najbliższą zabudowę wymagającą ochrony akustycznej. Powyższa tabela ilustruje zasięg rozprzestrzeniania hałasu w otoczeniu projektowanej drogi.

Analizując uzyskane wyniki stwierdza się, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, zarówno w porze dziennej jak i nocnej, na żadnym z najbliższych zlokalizowanych terenie wymagającym ochrony akustycznej.

Jako granicę obszaru oddziaływania projektowanej drogi oznaczono izolinie poziomu hałasu $L_{Aeq} = 50$ dB w porze nocy. Jednak należy uwzględnić fakt, że w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia nie są planowane nowe funkcje terenów, wymagające ochrony przed hałasem. Dlatego wyznaczona granica strefy oddziaływania

przedsięwzięcia stanowi raczej wytyczne dla ewentualnej zmiany sposobu użytkowania terenów w przyszłych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Wpływ na zanieczyszczenie powietrza:

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie wpływał negatywnie na stan jakości powietrza atmosferycznego. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe oraz lokalne. W wyniku prac związanych z budową obejścia ul. Kamienieckiej będzie występowała emisja zarówno zorganizowana jak i niezorganizowana.

Bezpośrednie, negatywne oddziaływanie będzie sprowadzało się do:

- emisji pyłu powstającego podczas prac z użyciem sprzętu budowlanego, środków transportu itp.,
- emisji spalin z maszyn roboczych oraz z pojazdów dowożących materiały oraz maszyn drogowych,
- emisji wtórnego pylenia powstającej podczas transportu pylistych materiałów budowlanych w bezdeszczowe dni,
- emisji węglowodorów w trakcie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych.

Wymienione powyżej potencjalne uciążliwości zostaną ograniczone do minimum poprzez stosowanie zabezpieczeń pojazdów przewożących materiały pyłące oraz mieszczanki bitumiczne, wytwarzane poza placem budowy.

W fazie eksploatacji jednym ze sposobów minimalizacji oddziaływania drogi na stan powietrza atmosferycznego jest jej utrzymanie w takim stanie czystości, aby maksymalnie ograniczyć możliwość wystąpienia emisji wtórnej pyłów.

W celu ochrony terenów użytkowanych rolniczo przed zanieczyszczeniami przenikającymi z drogi, przewiduje się wykonanie nasadzeń odpowiednio dobranej zieleni, o strukturze piętrowej, w pasie o szerokości min. 10m. Zieleń ta będzie pełniła funkcję biofiltru a jednocześnie podniesie walory krajobrazowe rejonu lokalizacji drogi.

Rozwiązania chroniące środowisko przyrodnicze.

Dla minimalizacji strat w środowisku przyrodniczym przewiduje się ograniczenie do niezbędnego minimum zajętość terenów użytkowanych rolniczo oraz wycinkę drzew. Z uwagi na wartość przyrodniczą ekosystemu doliny rzeki Budzówki oraz jej funkcję korytarza ekologicznego zachowana zostanie jej dotychczasowa szerokość.

Wpływ na wody powierzchniowe i podziemne:

Przy zastosowaniu urządzeń oczyszczania ścieków dotrzymane będą dopuszczalne stężenia substancji wprowadzanych do odbiorników, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 roku w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2006 Nr 137, poz. 984).



Wpływ na zabytki i stanowiska archeologiczne:

Planowana inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia i nie będzie oddziaływać negatywnie na dobra materialne, zabytki chronione i krajobraz kulturowy.

Biuro w Katowicach:
Ul. Korfantego 2/1D , 40-004 Katowice
Tel: +48 32 743 79 00 Fax: +48 32 743 79 01
E-mail: sekretariat.ems@wyginternational.pl

creative minds safe hands