

I N F O R M A C J A
O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU

INWESTOR	GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD - ODDZIAŁ W SZCZECINIE 70-340 Szczecin Aleja Bohaterów Warszawy 33
OBIEKT	„Remont odcinka drogi krajowej nr 31 w m. Boleszkowice wraz z przebudową przepustów, budową kanalizacji deszczowej i chodników”
LOKALIZACJA OBIEKTU	GMINA BOLESZKOWICE POWIAT MYŚLIBÓRZ WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIE
BRANŻA	DROGOWA Z INFRASTRUKTURĄ
KOD CPV	45231000-5

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	DATA	PIECZĄTKA PODPIS
OPRACOWAŁ:	inż. Bogdan Misiura uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr ZAP/0054/POOD/04	12.2008 r.	
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Małgorzata Dydek uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr ZPNB-U.73425/10/98	12.2008 r.	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNEGO, W TYM:

1. Podstawowe dane o przedsięwzięciu, określające m.in.: rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia.
2. Dane dotyczące powierzchni zajmowanej przez obiekt budowlany wraz z informacjami o dotychczasowym sposobie jej wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.
3. Dane w zakresie rodzaju zastosowanych technologii.
4. Opis analizowanych wariantów planowanego przedsięwzięcia.
5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.
6. Opis przedsięwzięć (rozwiązań) chroniących środowisko.
7. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.
8. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.
9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.
10. Informacje i wnioski końcowe.

II. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE:

Mapa w skali 1:500 - projekt zagospodarowania terenu.

Nazwa przedsięwzięcia:

**„Remont odcinka drogi krajowej nr 31 w m. Boleszkowice
wraz z przebudową przepustów, budową
kanalizacji deszczowej i chodników”**

1. Podstawowe dane o przedsięwzięciu, określające m.in.: rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia.

1.1. Inwestor ; podstawowa lokalizacja.

Inwestorem zadania inwestycyjnego pod nazwą
„Remont odcinka drogi krajowej nr 31 w m. Boleszkowice wraz z
przebudową przepustów, budową kanalizacji deszczowej i chodników”
jest

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- Oddział w Szczecinie
Aleja Bohaterów Warszawy 33
70-340 Szczecin**

Inwestycja w całości zlokalizowana jest w gminie Boleszkowice,
na działkach gruntowych nr:
obręb geodezyjny Boleszkowice: działki nr: 1497; 1654 jako działki główne realizacji
inwestycji oraz obręb geodezyjny Boleszkowice: działki nr: 2; 1548; 1415/1; 1604/2
Jako działki mogące wchodzić w zakres inwestycji w związku z planowaną budową
instalacji odwodnienia pasa drogi oraz remontu przepustów pod drogą krajową.

Teren objęty pracami projektowymi nie jest objęty Miejscowym Planem
Zagospodarowania Przestrzennego.

Szczegółową lokalizację określono w zamieszczonym za niniejszym opisem
załączniku graficznym (projekt zagospodarowania terenu w skali 1:500).

1. 2. Zakres i cele opracowania.

Zadanie przedmiotowe stanowi inwestycja liniowa, z zakresu budowy infrastruktury drogowej wraz z uzbrojeniem inżynieryjnym budowa kanalizacji deszczowej, usunięcie ewentualnych kolizji z innymi instalacjami i sieciami uzbrojenia inżynieryjnego).

Zakres przedmiotowej inwestycji (dane przybliżone):

- **długość remontowanego odcinka drogi – $L = 1,0574$ km,**
- **powierzchnia jezdni ulicy – $P = 0,6779$ ha,**
- **ogólna powierzchnia podlegająca modernizacji – ca 1,47 ha.**

Podstawowe cele przedmiotowego zadania projektowego to:

1. Remont nawierzchni jezdni bitumicznych oraz remont i budowa pozostałych elementów zagospodarowania pasów drogowych (chodników, zjazdów, poboczy, rowów, przepustów pod zjazdami itp.),
2. Budowa kanalizacji deszczowej,
3. Remont 2 przepustów pod drogą krajową
4. budowa i renowacja trawników
5. usunięcie ewentualnych kolizji z sieciami infrastruktury technicznej.

Wg stanu prawnego na dzień złożenia niniejszego opracowania analizie pod kątem szkodliwości dla środowiska (a w szczególności stanowiącej przedmiot wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia) nie powinien podlegać żaden z elementów niniejszego opracowania

2. Dane dotyczące powierzchni zajmowanej przez obiekt budowlany wraz z informacjami o dotychczasowym sposobie jej wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.

2.1. Dane dotyczące powierzchni zajmowanej przez obiekt budowlany.

Całość zadania inwestycyjnego obejmuje zagospodarowanie terenu o łącznej powierzchni ca **1,47 ha** i znajduje się w ciągu drogi krajowej nr 31 w m.Boleszkowice (ul.Warszawska)

Istotne wielkości charakteryzujące projektowany obiekt podano w punkcie 1.2.

Wyłączony (utwardzony) teren zajmować będzie powierzchnię 10977,00 m², z czego powierzchnia jezdni wyniesie 6779,00 m²; trawniki i rowy trawiaste zajmą powierzchnię 3681 m².

Stan powierzchni biologicznie czynnej pasa technicznego w stosunku do stanu istniejącego remontowanego odcinka drogi nie ulegnie jednak pogorszeniu, gdyż budowane elementy „drogowe” będą realizowane w miejscach, które faktycznie w chwili obecnej są w taki sam sposób eksploatowane, o czym mowa szerzej w pkt 2.2 i 2.3.

2.2. Informacje uzupełniające w zakresie opisu stanu istniejącego i sposobie obecnego jego wykorzystania.

Budowane nawierzchnie wraz z infrastrukturą przebiegać będą w istniejącym pasie technicznym drogi.

Szerokość w liniach rozgraniczenia bardzo zróżnicowana i waha się od 9,0 do 31,0 m. W chwili obecnej ulica posiada zniszczoną nawierzchnię bitumiczną,

wymagającą remontu. Siatka spękań umożliwiającą penetrację wód opadowych w głąb nawierzchni, pozostawiona bez napraw spowoduje dalszą degradację drogi (wybicia nawierzchni). Nawierzchnia drogi nie wykazuje oznak, które świadczyłyby o niewystarczającej nośności warstw konstrukcyjnych nawierzchni i podłoża. Pomimo bardzo złego stanu warstwy ścieralnej brak jest załamów krawędzi, zapadnięć czy nawet wyraźnych nierówności w przekroju poprzecznym i podłużnym. Nie widać też śladów koleinowania.

Szerokość jezdni zmienna i waha się w granicach od 7,0 do 6.0 m. (zgodnie z kilometrażem).

Chodniki dla pieszych występują tylko lokalnie, w początkowym odcinku robót i wykonane są z płyt chodnikowych 50x50 i 35x35 o znacznym stopniu zużycia. Zjazdy do posesji zbudowane na bazie różnorodnych materiałów (płyt żbet.IOMB, betonu i betonu asfaltowego, polbruku, betonu, itp.). Przewiduje się ich całkowite rozebranie.

W pasie robót znajdują się instalacje i sieci uzbrojeniowe w postaci: linii energetycznych napowietrznych, kanalizacji teletechnicznych; sieci wodociągowej oraz kanalizacyjnej.

Przedstawiony powyżej istniejący stan nawierzchni ulicy wskazuje na konieczność pilnego wykonania przedmiotowej inwestycji.

Zaprojektowane roboty przebiegać będą w pasie technicznym drogi, czyli nie zmieni się w sposób istotny na niekorzyść stan zainwestowania w zakresie środowiska naturalnego.

2.3. Informacje w zakresie pokrycia szatą roślinną.

W związku z faktem, iż projektowane roboty przebiegają w pasach technicznych ulic istniejąca w obrębie opracowania zieleń ma charakter typowy dla tego rodzaju lokalizacji – występuje zadrzewienie i zakrzewienie oraz znajdują się trawniki przyuliczne zaniedbane i wymagające zabiegów konserwatorsko -utrzymawczych.

Usytuowanie drzewostanu na obszarze objętym opracowaniem, kolidować będzie nieznacznie z projektowanym zakresem remontu ulicy oraz budową uzbrojenia inżynierskiego. Przyjęte rozwiązania projektowe ograniczają jednak do minimum negatywne skutki oddziaływania budowy na istniejącą szatę roślinną. Na obecnym etapie projektowym przewiduje konieczność nieznacznej wycinki drzew; (kolizja z projektowanym chodnikiem) oraz wystąpi potrzeba usunięcia dziko rozsianych krzewów.

Szczegółowy zakres wycięcia kolidujących roślin określi sporządzona na etapie projektu „Inwentaryzacja zieleni”.

W projektach budowlanych Wykonawca Robót zobligowany zostanie do tego, aby wszelką roślinność chronić przed uszkodzeniami w czasie realizacji robót, gdyż za wszelkie szkody w tym zakresie odpowiadać będzie Kierownik Budowy. W tym też celu zostaną zamieszczone w projektach sposoby ochrony istniejącej roślinności, a w szczególności jej systemów korzeniowych i części nadziemnych przed uszkodzeniami (otarciami kory, połamaniem gałęzi, a także uszkodzeniem, rozerwaniem, zgnieceniem, obcięciem, zatruciem i zaduszeniem korzeni) spowodowanymi przede wszystkim działaniem sprzętu mechanicznego.

3. Dane w zakresie rodzaju zastosowanych technologii.

Rozdział ograniczono do danych, dotyczących przedmiotu wniosku.

Branża drogowa.

Planuje się, iż ulica Warszawska posiadać będą projektowaną szerokość jezdni nie zmienioną w stosunku do istniejącej czyli 6,0 – 7,0 m z lokalnym poszerzeniem w obrembie ostrego łuku w km 87+770,00 do 7,60 m., z dwoma pasami ruchu (po jednym dla każdego kierunku).

Remont nawierzchni polegał będzie na sfrezowaniu istniejącej nawierzchni bitumicznej i zastąpienie jej nowymi warstwami bitumicznymi z minimalnymi , wyrównawczymi korektami niwelety jezdni.

Przekrój poprzeczny remontowanej jezdni – KR3.

4.2.3. Przekrój poprzeczny na jezdni.

- 4 cm - warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-bitumicznej 0/12,8 mm typu SMA, o parametrach jak dla ruchu KR3/6,
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16,0 mm do warstw wiążących, o parametrach jak dla ruchu KR3/6;
- - geosyntetyk na połączenie warstw – siatka z włókna szklanego wstępnie powlekana asfaltem bez węzłów sztywnych
- cm - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/16,0 mm o parametrach jak dla ruchu KR3/6; grubość zmienna (wg przekrojów poprzecznych) lecz nie mniej niż 4 cm,
- cm - frezowanie istniejącej nawierzchni do uzyskania projektowanego minimalnego „światła” pod warstwy bitumiczne (min. gr. nakładek 12 cm).
- .

Chodniki i zjazdy zostaną zbudowane na bazie kostki betonowej typu polbruk, układanej na podbudowach z destruktu bitumicznego.

Krawężniki betonowe, ustawiane na ławie z betonu B15.

Wszystkie podbudowy dla wyżej wymienionych konstrukcji dobrane zostaną i podłoże doprowadzone do kategorii G1 wg rozporządzenia MTiGM z dnia 02.03.1999 r. / Dz.U. Nr 43, poz. 430 /.

4. Opis analizowanych wariantów planowanego przedsięwzięcia.

4.1. Wariant I, polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

Nie podejmowanie przedsięwzięcia polegałoby na utrzymaniu obecnego stanu zagospodarowania terenu. Istniejąca siatka spękań nawierzchni bitumicznej, pozwalająca na penetrację wody opadowej w głąb nawierzchni, już po 1-2 okresach zimowych doprowadziłaby do powstania dziur w nawierzchni, co w sposób drastyczny odbiłoby się na bezpieczeństwie i komforcie jazdy. Brak chodników na większości projektowanego odcinka drogi stwarza istotne zagrożenie dla ruchu pieszych i pojazdów.

Wariant ten zatem (niepodejmowanie działań) należy odrzucić.

4.2. Wariant II – realizacja inwestycji.

W toku poczynionych prac projektowych, zarówno kameralnych jak i w terenie oraz w wyniku dokonanych uzgodnień z zainteresowanymi instytucjami, w miarę postępowania prac projektowych wypracowany zostanie wariant realizacyjny, który ostatecznie uzyska zatwierdzenie przez Inwestora.

Planowane poszczególne składowe części dokumentacji budowlano-wykonawczej, w tym projektów zagospodarowania terenu, omówiono wcześniej w punktach: 1.2., 2 i 3 niniejszej informacji.

Ostatecznie przyjęty projekt zagospodarowania terenu będzie połączeniem realizacji polityki zrównoważonego rozwoju, polegającej na zaspokojeniu potrzeb społeczeństwa, bez szkody a z dużym pożytkiem dla społeczności lokalnej, przy jednoczesnej maksymalnej ochronie środowiska naturalnego.

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

Eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie towarzyszyć szczególny pobór wody ani wykorzystywanie innych surowców, materiałów, paliw i energii. Projektowana inwestycja, polegająca na remoncie nawierzchni drogi wraz z budową pozostałych elementów dróg i uzbrojenia nie będzie generować w fazie eksploatacji zapotrzebowania na wymienione w tytule rozdziału surowce i materiały.

W trakcie realizacji robót nośniki te stanowią będą typowe zapotrzebowania dla maszyn i uwarunkowań technologicznych, związanych z wykonawstwem robót budowlano-montażowych, prac pielęgnacyjnych i utrzymaniowych.

Oto ważniejsze (niektóre) wykorzystywane surowce i materiały oraz przewidywane ilości ich zużycia:

- woda – 770 m³,
- olej napędowy – 58 t,
- cement – 26 t,
- mieszanki betonowe – 180 m³,
- kruszywa naturalne – 400 m³,
- mieszanki bitumiczne – 1995 t.

6. Opis przedsięwzięć (rozwiązań) chroniących środowisko.

Układ modernizowanych ulic wraz z pozostałymi robotami przebiegać będzie po terenie przeznaczonym pod tego rodzaju budownictwo (inwestycja zlokalizowana w istniejącym pasie drogowym). Przy ulicach zlokalizowana jest niska zabudowa mieszkaniowa typu jednorodzinne.

Omawiane przedsięwzięcie uwzględniac będzie rozwiązania chroniące środowisko, takie jak:

- 1) roboty drogowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą przebiegać będą w istniejących pasach technicznych drogi. Nie zmieni się zatem w sposób istotny na niekorzyść stan zagospodarowania terenu,
- 2) zastosowanie nowoczesnych technologii, umożliwiających skrócenie czasu realizacji robót budowlano-montażowych,

- 3) ograniczenie ilości wytworzonych odpadów poprzez wprowadzenie selektywnej gospodarki ziemią z ukopów i pozyskiwanymi materiałami, tj.: pełny odzysk do ponownego wbudowania krawężników betonowych,
- pozyskany gruz betonowy zostanie przekruszony i przygotowany do ponownego zużycia przy realizacji robót drogowych,
 - destrukty bitumiczny zostanie zużyty jako podbudowa i częściowo nawierzchnia zjazdów oraz jako utwardzenie poboczy
- 4) zobligowanie Wykonawcy Robót do stosowania podstawowych zasad ogólnych przy realizacji tego typu robót, w tym do tego, aby:
- utrzymywać teren budowy i wykopy w stanie bez wody stojącej,
 - podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm w zakresie ochrony środowiska,
 - unikać powodowania nadmiernej uciążliwości dla osób lub własności społecznej, a wynikającej ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie realizacji inwestycji,
 - chronić istniejącą roślinność nie przeznaczoną do usunięcia, a w szczególności drzewa i krzewy przed ich zniszczeniem w toku realizacji zadania,
 - zainstalować na placu budowy przenośne sanitariaty dla ekip budowlanych,
 - ograniczyć pracę sprzętu, maszyn budowlanych i pojazdów wyłącznie do godzin dziennych,
 - ograniczyć szerokość pasa terenu zajętego pod budowę do minimum,
 - zmniejszyć uciążliwości, wynikające przede wszystkim z robót drogowych, poprzez:
 - wykonywanie robót wyłącznie w porze dziennej,
 - w rejonie zbliżeń frontu robót do istniejących budynków ziemię i materiały do wbudowania utrzymywać w stanie wilgotnym poprzez zraszanie wodą,
 - samochody odwożące ziemię i ewentualnie inne odpady winne być zaopatrzone w tzw. opończe.
 - zlokalizować zaplecze wykonawstwa w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej,
 - zachować wszelkie środki ostrożności przeciwdziałające dostaniu się substancji ropopochodnych do ośrodka gruntowego,
 - zapewnić prawidłowy recykling i odzysk materiałów rozbiórkowych. Odpady nienadające się do przeróbki winne zostać odebrane przez służby komunalne i zneutralizowane.

Niezależnie od powyższych rozwiązań w opracowanych projektach budowlanych zostaną precyzyjnie określone dodatkowe warunki, mające lub mogące mieć wpływ na środowisko naturalne. Prawidłowa realizacja przedsięwzięcia związana jest bowiem z przestrzeganiem ostrych reżimów technologicznych, zastosowaniem wysokiej jakości sprzętu i materiałów budowlanych. Wynika to z obowiązujących aktów normatywno - prawnych, w tym przepisów dotyczących ochrony środowiska naturalnego, których znajomością musi się wykazywać zarówno Wykonawca jak i przedstawiciele Inwestora.

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

7.1. Wpływ na stan powietrza.

W trakcie budowy nawierzchni drogi i uzbrojenia zagrożenia dla stanu powietrza wynikać będą z pracy sprzętu budowlanego i środków transportu. Niezorganizowana emisja zanieczyszczeń występować będzie podczas realizacji robót budowlanych. Wpływ emisji zanieczyszczeń będzie praktycznie ograniczony do obszaru bezpośredniego otoczenia ulic.

Z uwagi na incydentalny charakter zjawiska (wpływ ten ustanie po zakończeniu robót) oddziaływanie można uznać za akceptowalne.

W trakcie eksploatacji nie należy oczekiwać szczególnie negatywnego wpływu w zakresie powietrza atmosferycznego na terenie ulic i otoczenia. Emisja zanieczyszczeń do powietrza od pojazdów będzie pochodzić w większości jedynie od indywidualnych środków transportowych osób zamieszkających przy ulicy. Z tego też powodu nie należy oczekiwać szczególnego wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Z racji wyrównania nawierzchni należy oczekiwać wręcz poprawy w zakresie powietrza atmosferycznego.

7.2. Wpływ na klimat akustyczny i poziomy drgań. Hałas.

Przy realizacji robót dodatkowymi źródłami hałasu i drgań będą maszyny budowlane używane podczas budowy.

Mając na uwadze, że uciążliwości te będą miały charakter tymczasowy, typowy dla wykonawstwa prac budowlanych i ustaną po zakończeniu robót, okresowy niekorzystny wpływ na klimat akustyczny należy uznać za zjawisko tymczasowe, typowe dla każdej budowy.

Należy zwrócić uwagę, aby obsługa maszyn i urządzeń budowlanych generujących wysoki poziom hałasu i wibracji była zabezpieczona zgodnie z obowiązującymi zasadami BHP, dotyczącymi stanowisk pracy.

W trakcie eksploatacji, z racji odnowienia i wyrównania konstrukcji nawierzchni znaczny pozytywny skutek zostanie odniesiony w zakresie obniżenia poziomów drgań jak i poziomu hałasu wywołanego ruchem pojazdów.

7.3. Wpływ na wody podziemne i powierzchniowe. Gospodarka wodno-ściekowa.

W trakcie remontu nawierzchni drogowych i uzbrojenia wody deszczowe będą wsiąkały do gruntu, a więc do środowiska z którego powstały.

Z tego też powodu należy wykluczyć możliwość negatywnego wpływu ścieków deszczowych na wody podziemne i powierzchniowe – płytkie wykopy nie powinny naruszyć struktur gruntowych zabezpieczających wody podziemne przed zanieczyszczeniem. W trakcie budowy woda dostarczana będzie z sieci komunalnych. Ścieki technologiczne nie będą powstawały.

Ścieki socjalne z zaplecza placu budowy:

- ścieki z umywalk - węzłem giętkim gumowym do studzienek sanitarnych istniejącej kanalizacji sanitarnej
- przyłącze wodne – z rur stalowych ocynkowanych, względnie z rur PE z istniejących sieci wodociągowych

- ścieki bytowe (potrzeby fizjologiczne pracowników) – kabiny typu Toy-Toy.

Okres eksploatacji.

Opady atmosferyczne zostaną odprowadzone poprzez zbudowane wpusty deszczowe i rurociągi do istniejącego systemu rowów melioracyjnych, będących w gestii Starostwa Powiatowego w Myśliborzu.

Ilość ścieków opadowych w granicach przedsięwzięcia, po uwzględnieniu sumy rocznych opadów na terenie gminy Boleszkowice, spływów z powierzchni utwardzonych i powierzchni części biologicznie czynnych można szacować na poziomie ok. 5.100 m³/rok.

Z racji ukształtowania terenu, wody deszczowe spływają w sposób nieuregulowany do istniejących rowów zlokalizowanych na działkach nr: 2; 1548; 1415/1; 1604/2 (w obrębie istniejących przepustów pod drogą krajową, przeznaczonych do remontu). Projektowana inwestycja przewiduje wykonanie kanałów deszczowych w części ulicy, z rur PVC średnicy DN 315 i odprowadzenie wód deszczowych do rowów zlokalizowanych na w/w działkach, po uprzednim podczyszczeniu ich w zintegrowanych urządzeniach podczyszczających (np. separator piasku typu HEK-EN 10000 z lamelowym separatorem ropopochodnych typu PEK NS 40 o przepustowości nominalnej 40 l/s prod. fińskiej firmy LABKO), które to urządzenia doprowadzą odprowadzane wody deszczowe do parametrów Określonych w Rozporządzeniu M. O. Ś. Z. N. I L. z dnia 8.07.2004 r.

(DZ. U. Nr 168 poz. 1763) - maksymalne wskaźniki zanieczyszczeń w ściekach opadowych wprowadzonych do śródlądowych wód powierzchniowych wynoszą:

- substancje ropopochodne 15 g/m³
- zawiesina ogólna 100 g/m³

Inwestycja nie wprowadza zatem negatywnych zmian w omawianym zakresie.

7.4. Wpływ na zdrowie ludzi.

Z uwagi na zakres robót budowlanych należy w zasadzie wykluczyć jakiegokolwiek trwale negatywne oddziaływanie fazy budowy na zdrowie mieszkańców.

Uciążliwości wynikać będą z oddziaływań typowych dla placu budowy – największe znaczenie będą miały w odniesieniu do rzemieślników wykonujących poszczególne roboty budowlano-montażowe, instalacyjne, malarskie, itp. Towarzyszące temu hałas i pylenie oraz wyziewy substancji toksycznych winne być ograniczone do minimum poprzez zastosowanie zabezpieczeń wynikających z przepisów BHP i odpowiedniej organizacji robót na stanowisku pracy. Jednak uciążliwości te posiadać będą charakter incydentalny i ustaną po zakończeniu robót.

W trakcie eksploatacji nie należy oczekiwać wzrostu ujemnego wpływu w zakresie zdrowia ludzi, a raczej wprost przeciwnie – w związku z podniesieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego wskutek wybudowania bezpiecznej nawierzchni jezdni oraz trwałego oddzielenia ruchu pieszych od ruchu kołowego (chodniki) wpływ ten należy oceniać pozytywnie.

7.5. Zagospodarowanie odpadów.

Wszelkie odpady pochodzące z wykonawstwa zadania inwestycyjnego, które mogą być wykorzystane do dalszej eksploatacji zostaną zagospodarowane wg wskazań Inwestora, tj. GDDKiA O/Szczecin. Dotyczy to w szczególności ziemi z wykopów, materiałów odzyskanych oraz gruzu betonowego i ewentualnego nadmiaru destruktu bitumicznego .

Przewidywane ilości odpadów są następujące:

- grunt z wykopów (koryto pod nawierzchnie drogowe i roboty instalacyjne)
 - ca 2.700 m³,

- gruz betonowy, pochodzący z rozbiórek ław betonowych oraz demontażu prefabrykatów betonowych (krawężniki, obrzeża, płytki chodnikowe, itp.) – ok. 100 m³,
- inne nie wymienione odpady, których wystąpienia na tym etapie nie można wykluczyć.

Należy jednak pamiętać, o czym była mowa powyżej, iż zakłada się większość wyżej wymienionych odpadów przeznaczyć do ponownego wykorzystania. Dotyczy to w szczególności ziemi z wykopów, materiałów (prefabrykatów) betonowych oraz gruzu bitumiczno-betonowego. Wyselekcjonowane materiały metalowe przekazane zostaną do punktu skupu złomu.

Odpady, dla których nie będzie możliwości gospodarczej przeróbki i ponownego wykorzystania, zostaną przez Wykonawcę wywiezione na składowisko odpadów do zutylizowania.

7.6. Wnioski.

Przyjęte rozwiązania oraz omówione wcześniej środki zapobiegawcze pozwalają sformułować wniosek, iż w toku realizacji projektu budowlanego a następnie wykonania robót, wypracowane zostaną rozwiązania powodujące, iż inwestycja nie będzie oddziaływała trwale niekorzystnie na środowisko w omawianym zakresie – należy raczej oczekiwać pozytywnych symptomów, szczególnie w zakresie powietrza, czystości odprowadzanych wód deszczowych i obniżenia drgań .

Przewidywane parametry emisyjne nie przekroczą wartości odniesienia, podanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji).

8. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Położenie omawianego odcinka drogi w granicach administracyjnych miejscowości Boleszkowice oraz skala przedsięwzięcia nie wskazują na możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

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

Teren inwestycji nie obejmuje swym zasięgiem obszarów podlegających szczególnym formom ochrony w trybie ustawy o ochronie przyrody, jak rezerwat, park narodowy, obszar chronionego krajobrazu, pomnik przyrody, itp. Żadna też z ww. form ochrony nie została wprowadzona w granicach przedsięwzięcia.

10. Informacje i wnioski końcowe.

Przedsięwzięcie niniejsze nie zalicza się do inwestycji, mogących wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Z analizy przeprowadzonej w niniejszej informacji wynika, iż:

- 1) w fazie realizacji przedsięwzięcie posiadać może pewien niekorzystny wpływ na środowisko, związany z typowym funkcjonowaniem placu budowy.

Objawi się on emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, a także zwiększonym natężeniem hałasu.

Jednak ze względu na nieznaczny, okresowy i przejściowy charakter wpływ ten można uznać za akceptowalny, typowy dla każdej budowy,

- 2) w fazie eksploatacji planowane przedsięwzięcie nie spowoduje szczególnie niekorzystnego oddziaływania na środowisko, a w szczególności przewidywane parametry emisyjne nie przekroczą wartości odniesienia, podanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji).

Dlatego też wnosi się o pozytywne uzgodnienie (wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych zgody na realizację przedsięwzięcia) dla przedstawionego powyżej zakresu robót bez wprowadzenia obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.