



Łobżenica, dnia 03.03.2016 r.

RG-OŚ.6220.6.2015

DECYZJA

LD
07.03.2016
K

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.), w związku art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23.), po rozpatrzeniu wniosku Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu z siedzibą przy ul. Wilczaka 51, 61-623 Poznań oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Pile

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 242 na odcinku Łobżenica – Luchowo” na działkach o nr ewid. 563/1, 558, 559 obręb Łobżenica i na działkach o nr ewid. 347, 383/6, 334/4, 334/5, 335/4, 383/3, 383/1, 383/2, 110, 111, 113, 245, 243, 244, 205/3, 205/2, 206/2, 249, 383/4, 210, 266/1, 267/16, 212, 214, 173, 221/2, 236/2, 236/1 obręb Luchowo, gmina Łobżenica.

Uzasadnienie

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu z siedzibą przy ul. Wilczaka 51, 61-623 Poznań, zwrócił się do Burmistrza Łobżenicy z wnioskiem z dnia 13 października 2015 r. (data wpływu 15 październik 2015 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 242 na odcinku Łobżenica – Luchowo.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dołączono kartę informacyjną o planowanym przedsięwzięciu oraz załączniki graficzne z zaznaczonym planowanym terenem inwestycji. Teren, na którym ma być prowadzona inwestycja posiada plan zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku klasyfikacji planowanego przedsięwzięcia ustalono, iż w/w inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r., Nr 213, poz. 1397 ze zm.), należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Zgodnie z art. 64 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.), Burmistrz Łobżenicy wystąpił w dniu 22 października 2015 r. po opinie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz po opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora

Sanitarnego w Pile.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 20 stycznia 2016 r. (data wpływu 25 styczeń 2016 r.) znak pisma WOO-IV.4240.1341.2015.MW.6 wyraził opinię że dla powyższego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pile w dniu 6 listopada 2015 r. (data wpływu 13 listopad 2015 r.) wydał Opinię Sanitarną znak sprawy ON.NS-72/1/4-25/15, odstępującą od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla w/w inwestycji.

W postępowaniu wzięto pod uwagę informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Przeanalizowano: rodzaj, skalę i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwość związane z jej eksploatacją, oraz usytuowanie przedsięwzięcia na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym na obszarach Natura 2000.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 242 na odcinku Łobżenica – Luchowo. Początek robót przyjęto na skrzyżowaniu z ulicą Sportową w m. Łobżenica, a koniec na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1200P w m. Luchowo. Długość przebudowywanego odcinka wyniesie ok. 1550 m. Pas drogowy obecnie posiada nawierzchnię utwardzoną (bitumiczną) o szerokości 5 m – 5,8 m. Zaprojektowano wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego lub mieszanki mineralno – asfaltowej o szerokości 7 – 8 m. w przekroju ulicznym. Zakłada się także wykonanie ciągów dla ruchu pieszego zapewniając ciągłość na terenie zabudowanym.

Planowana droga będzie drogą wojewódzką o kategorii ruchu KR 3 i prędkości projektowej 50 km/h. Przewiduje się, iż w roku 2025 po przedmiotowej drodze poruszać się będzie 918 pojazdów lekkich i 197 pojazdów ciężkich w ciągu doby. Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą grawitacyjnie za pomocą odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych ścieków przykrawężnikowych, a dalej za pomocą studni wpustowych z osadnikami do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej. Ostatecznym odbiornikiem wód deszczowych będzie rzeka Łobżonka oraz rów melioracyjny.

Analizując skalę możliwego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia należy uznać, iż na skutek jego realizacji nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się pojazdów, a także zmniejszenia emisji hałasu oraz polepszenia warunków akustycznych na terenach graniczących z inwestycją. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu pojazdów oraz fakt, iż inwestycja realizowana będzie w pasie drogowym istniejącej drogi, nie przewiduje się znaczącej zmiany warunków akustycznych na terenie zainwestowania.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał ze zwiększoną emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza. W związku z prowadzeniem robót ziemnych etap prac budowlanych będzie wiązał się z powstawaniem pyłów. Źródłem emisji substancji do

powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Jednakże emisje te będą miały charakter miejscowy oraz okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Ponadto z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się jego istotnego wpływu na zmiany klimatu na etapie jego realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne w tym konstrukcja drogi oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji magazynowane będą w zbiornikach bezodpływowych i wywożone przez wyspecjalizowane podmioty. Odpady powstające podczas prac budowlanych magazynowane będą w sposób selektywny na utwardzonym placu budowy, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania zgodnie z przepisami szczegółowymi. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego zaplecze budowy wyposażone zostanie także w sorbenty w przypadku ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

Analiza dokumentacji wykazała, że budowa przedmiotowej drogi nie będzie stanowić przedsięwzięcia, mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Omawiana inwestycja zlokalizowana będzie w granicach Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd nr 36 w obrębie regionu Warty. Według charakterystyki jednolitych części wód podziemnych ogólny stan ilościowy został oceniony jako dobry, natomiast ogólny stan chemiczny jako zły. Ocenę ryzyka określono jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ponadto przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych : PLRW600018188449 Lubcza o statusie „naturalna”, o dobrym stanie, niezagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Uwzględniając powyższe, biorąc pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, c i d ustawy ooś, że względu na lokalizację i rodzaj planowanego przedsięwzięcia, stwierdzono, że nie będzie ono negatywnie oddziaływać na obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych i obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód, a także wody podziemne i powierzchniowe. Biorąc powyższe pod uwagę, uwzględniając rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także planowany zakres przebudowy, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest na obszarze chronionego krajobrazu o nazwie Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie, który obecnie nie ma obowiązujących zakazów oraz na obszarze Natura 2000 – obszarze mającym znaczenie dla Wspólnoty Dolina Łobżonki PLH300040. Na obszarze Natura 2000 znajduje się niewielki, zachodni fragment działki nr ewid. 563/1. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na terenie istniejącego pasa drogowego oraz w części na gruntach prywatnych przeznaczonych do włączenia do pasa drogowego. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością wycinki 128 drzew: 60 szt jesionów wyniosłych o obw. na wys. 1,3 m – do 240 cm, 14 klonów pospolitych o obw. – 180 cm, 34 szt świerków pospolitych o obw. - do 100 cm, 7 szt topoli późnej o obw. - 180 cm, 1 szt wierzby kruchej o obw. – 130 cm, 11 szt drzew owocowych o obw. do 120 cm oraz 1 szt żywotnika zachodniego.

W trakcie trwającego postępowania (04.12.2015 r.) na terenie przedmiotowej inwestycji przeprowadzono wizję terenową, w której wzięli udział przedstawiciele : Urzędu Miejskiego Gminy Łobżenica, Biura Projektów oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. Podczas wizji terenowej w obrębie 16 szt drzew przeznaczonych do usunięcia stwierdzono występowanie chronionych gatunków porostów, w tym m. in.: wabnicy

kielichowatej *Pleurosticta acetabulum* (stwierdzonej na 16 szt drzewach), odnoźnicy jesionowej *Ramalina fraxinea* (stwierdzonej na 1 szt drzewa), odnoźnicy mączystej *Ramalina farinacea* (stwierdzonej na 1 szt drzewa). Ponadto w obrębie 5 szt drzew przeznaczonych do usunięcia stwierdzono 5 gniazd ptaków. Z powyższych gatunków porostów odnoźnica jesionowa objęta jest ochroną ścisłą, natomiast odnoźnica mączysta i wabnica kielichowata ochroną częściową. Ponadto wszystkie te gatunki znajdują się na „Czerwonej liście roślin i grzybów Polski (Zarzycki K., Mierk Z. 2006.Red list of plants and fungi in Poland. Czerwona lista grzybów i roślin Polski. Kraków : Instytut Botaniki im. Szafera PAN): odnoźnica jesionowa i wabnica kielichowata posiadają status EN – gatunek wymierający, natomiast odnoźnica mączysta posiada status VU- gatunek narażony na wymarcie. Podczas wizji stwierdzono, że drzewa przeznaczone do wycinki rosną blisko krawędzi jezdni i w celu realizacji przedsięwzięcia istnieje konieczność ich wycinki. Ponadto wzdłuż przedmiotowej drogi, na dalszym odcinku, nie objętym przebudową rośnie kilkaset drzew, głównie jesionów wyniosłych. Porosty porastające drzewa przeznaczone do wycinki nie tworzą większych płatów, ich występowanie jest punktowe.

W ramach nasadzeń rekompensacyjnych posadzonych zostanie 18 szt brzoź brodawkowatych, 20 szt sosen pospolitych, 20 szt wiązów górskich, 20 szt świerków pospolitych i 50 szt jesionów wyniosłych. Nasadzenia zostaną dokonane w miejscu wskazanym przez gminę lub w pasie drogowym drogi wojewódzkiej.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że planowana wycinka drzew, spowoduje tylko częściową likwidację siedlisk chronionych gatunków porostów występujących na tym terenie, a planowane nasadzenia zastępcze mogą w przyszłości przyczynić się do odtworzenia odpowiednich siedlisk dla tych gatunków. Inwestor w k.i.p. wskazał, iż w przypadku konieczności wycinki drzew w okresie lęgowym ptaków będzie ona prowadzona pod nadzorem ornitologicznym.

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia w terenie przekształconym antropogenicznie, ewentualną wycinkę drzew w okresie lęgowym ptaków pod nadzorem ornitologicznym oraz przewidziane nasadzenia zastępcze, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na gatunki ptaków oraz ich siedliska, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 Dolina Łobżonki, ani pogorszenia integralności obszaru Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na funkcję ekosystemu.

Z powodu wycinki drzew z występującymi na nich chronionymi gatunkami porostów oraz gniazdami ptaków (w Polsce większość gatunków ptaków objęta jest ochroną gatunkową), przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia, należy wystąpić do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o stosowne zezwolenia, jednakże po spełnieniu warunków określonych w art. 56 ust 4 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, a następnie wystąpić z wnioskiem do Burmistrza Łobżenicy o wydanie zezwolenia na usunięcie planowanych drzew do wycinki.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy ooś należy stwierdzić, iż realizacja inwestycji będzie wiązała się z nieznacznym wykorzystaniem zasobów naturalnych tj. wody i kruszywa budowlanego. Odnosząc się do zapisów art. 63 ust 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś, należy stwierdzić, iż w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie występowało zjawisko kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.

W związku z zapisami art. 63 ust 1 pkt 1 lit. e ustawy ooś dotyczących ryzyka wystąpienia poważnej awarii, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie należy do

kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Z uwagi na zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust 1 pkt 3 lit. b ustawy ooś, należy uznać, że inwestycja nie będzie powodowała transgranicznego oddziaływania.

Ze względu na wielkość i stopień złożoności oddziaływania, a także rodzaj i skalę inwestycji stwierdzono, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Ze względu na większą niż 20 liczbę stron postępowania zgodnie z art. 74 ust. 3 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 2013 r., poz. 1235 ze zm) oraz zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23), strony zostały zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej, przez umieszczenie informacji, co do którego toczyło się postępowanie w publicznie dostępnym wykazie danych prowadzonym przez Burmistrza Łobzenicy (www.lobzenica.pl) oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łobzenicy oraz sołectwa Luchowo.

Przed wydaniem decyzji organ zgodnie z art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego powiadomił strony postępowania o zebraniu całego materiału dowodowego oraz o możliwości zapoznania się z dokumentami i wypowiedzenia się w sprawie. W przewidzianym terminie nie zostały wniesione żadne uwagi oraz wnioski.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt. 10 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Termin, może ulec wydłużeniu o 2 lata jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Pile za pośrednictwem Burmistrza Łobzenicy w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

BURMISTRZ
Piotr Łosoś (1)

Doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego Obwieszczenia o wydaniu Decyzji. Termin podania obwieszczenia do publicznej wiadomości od dnia 07.03.2016 r. - do dnia 20.03.2016 r. włącznie.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.).

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora – Paweł Katarzyński, Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61 – 623 Poznań
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, ul. J.H. Dąbrowskiego 79, 60-529 Poznań.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pile, ul. Al. Wojska Polskiego 43, 64 – 920 Pila.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm)

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 242 na odcinku Łobżenica – Luchowo. Początek robót przyjęto na skrzyżowaniu z ulicą Sportową w m. Łobżenica, a koniec na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1200P w m. Luchowo. Długość przebudowywanego odcinka wyniesie ok. 1550 m. Pas drogowy obecnie posiada nawierzchnię utwardzoną (bitumiczną) o szerokości 5 m – 5,8 m. Zaprojektowano wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego lub mieszanki mineralno – asfaltowej o szerokości 7 – 8 m. w przekroju ulicznym. Zakłada się także wykonanie ciągów dla ruchu pieszego zapewniając ciągłość na terenie zabudowanym.

Planowana droga będzie drogą wojewódzką o kategorii ruchu KR 3 i prędkości projektowej 50 km/h. Przewiduje się, iż w roku 2025 po przedmiotowej drodze poruszać się będzie 918 pojazdów lekkich i 197 pojazdów ciężkich w ciągu doby. Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą grawitacyjnie za pomocą odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych ścieków przykrawężnikowych, a dalej za pomocą studni wpustowych z osadnikami do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej. Ostatecznym odbiornikiem wód deszczowych będzie rzeka Łobżonka oraz rów melioracyjny. Tereny objęte wnioskiem zlokalizowane są w centralnej części Gminy Łobżenica, w obszarze częściowo zabudowanym oraz służą jako dojazd do terenów rolniczych. Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Sportową do skrzyżowania z drogą gminną z prawej strony jezdni zlokalizowany jest ciąg pieszo rowerowy o szerokości 2,50 m. Na odcinku od istniejącej zatoki autobusowej do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1200P z lewej strony jezdni zlokalizowany jest chodnik szerokości 1,50 m.

W pasie drogowym zlokalizowane są następujące elementy uzbrojenia:

- sieć wodociągowa,
- sieć energetyczna,
- sieć teletechniczna,
- sieć gazowa,
- sieć kanalizacji deszczowej,
- sieć kanalizacji sanitarnej,

Wykorzystanie wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii będzie się odbywało jedynie na etapie robót budowlanych. Woda oraz energia elektryczna wykorzystywana będzie głównie do celów bytowo-sanitarnych. Paliwa płynne stanowiąc będą napęd maszyn i sprzętu budowlanego. W związku z rozbudową powierzchnia utwardzona, z której odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe wynosić będzie: 18950 m² – 1,9 ha.

Do realizacji inwestycji szacuje się wykorzystanie następujących ilości materiałów :

- mieszanka mineralno-asfaltowa – 520 m³,
- beton asfaltowy – 2600 m³,
- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/63 – 3000 m³,
- grunt stabilizowany cementem – 3000 m³,
- brukowa kostka betonowa – 7000 m²,

- rury PVC/PEHD Ø 300-400 – 2000 mb
- studnie rewizyjne – 70 szt,
- studnie wpustowe – 110 szt,

Analizując skalę możliwego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia należy uznać, iż na skutek jego realizacji nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się pojazdów, a także zmniejszenia emisji hałasu oraz polepszenia warunków akustycznych na terenach graniczących z inwestycją. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu pojazdów oraz fakt, iż inwestycja realizowana będzie w pasie drogowym istniejącej drogi, nie przewiduje się znaczącej zmiany warunków akustycznych na terenie zainwestowania.

Rozbudowa drogi wiąże się z usunięciem 128 szt drzew, które znajdują się w stanie istniejącym w skrajni drogi. Jezdnia w stanie istniejącym ma szerokość od 5,00 do 5,80 m. Zgodnie z obowiązującymi przepisami jezdnię należy poszerzyć do 7,00 m na odcinkach prostych oraz do 8,00 m na łukach. W związku z tym, nie ma możliwości pozostawienia drzew z żadnej strony jezdni.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał ze zwiększoną emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza. W związku z prowadzeniem robót ziemnych etap prac budowlanych będzie wiązał się z powstawaniem pyłów. Źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Jednakże emisje te będą miały charakter miejscowy oraz okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Ponadto z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się jego istotnego wpływu na zmiany klimatu na etapie jego realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne w tym konstrukcja drogi oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji magazynowane będą w zbiornikach bezodpływowych i wywożone przez wyspecjalizowane podmioty. Odpady powstające podczas prac budowlanych magazynowane będą w sposób selektywny na utwardzonym placu budowy, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania zgodnie z przepisami szczegółowymi. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego zaplecze budowy wyposażone zostanie także w sorbenty w przypadku ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych. Rozbudowa drogi spowoduje uszczelnienie powierzchni utwardzonej, z której odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe z jednoczesnym zastosowaniem retencji gruntowej. Wprowadzenie do ziemi wód, wód opadowych i roztopowych z przedmiotowego terenu, nie będzie sprzeczne z celami środowiskowymi dla wód podziemnych i powierzchniowych. Spełnia ono wymogi niepogorszenia stanu wód podziemnych i powierzchniowych.

Powierzchnia utwardzona wynosić będzie :

- jezdnia – 11500 m²,
- zjazdy – 2500 m²,
- chodniki – 4500 m²,
- parkingi – 200 m²,
- zatoka autobusowa – 250 m²

Rozbudowa będzie prowadzona w obrębie terenu, do którego inwestor będzie posiadał tytuł prawny, tak więc prace ziemne nie będą wykraczać poza teren inwestycji i ingerować w znajdującą się tam roślinność. Drzewa znajdujące się w rejonie inwestycji będą zabezpieczone poprzez odeskowanie, a prace prowadzone będą tak, aby nie uszkodzić koron drzew. Podczas realizacji inwestycji należy dołożyć wszelkich starań, aby nie dopuścić do magazynowania ziemi, gruzu czy innych odpadów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów. Roboty ziemne nie będą naruszać i odkrywać systemów korzeniowych oraz wykonawca nie będzie składował sprzętu i materiałów budowlanych pod koronami drzew.

Bazy materiałowe i sprzętowe należy tak zorganizować, aby nie dopuścić do zanieczyszczania gleby i wody. W związku z czym nie wolno ich lokalizować w pobliżu zbiorników wodnych, cieków lub rowów. Teren pod bazy należy utwardzić, aby utrudnić migrację zanieczyszczeń w grunt oraz wyposażyć w sorbent, który zostanie użyty w przypadku wycieków paliwa, oleju czy innych substancji. W celu minimalizacji możliwości powstania uszkodzeń sprzętu i wycieków pojazdy oraz sprzęt budowlany należy poddawać bieżącym przeglądom i konserwacjom. Miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym paliw należy wyposażyć w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże, zadaszyć oraz zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich. Substancje niebezpieczne należy przechowywać w szczelnych i oznakowanych pojemnikach. Po zrealizowaniu inwestycji teren należy odtworzyć do stanu z przed posadowienia bazy.

Należy też zaznaczyć, iż rozbudowa dróg o długości ok. 1,5 km nie wymaga lokalizowania dużych pod względem zajęcia terenu baz materiałowych i sprzętowych. Ilość wykorzystywanych materiałów również będzie ograniczona, a większość z nich trafiać będzie na plac budowy bezpośrednio przed ich wykorzystaniem i nie będzie magazynowana.

Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na gatunki ptaków oraz ich siedlisk, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 Dolina Łobzonki, ani pogorszenia integralności obszaru Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na funkcję ekosystemu.

Ze względu na charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jej lokalizację nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Biorąc powyższą analizę pod uwagę stwierdza się, że planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko. Emisje substancji do powietrza nie będą przekraczać dopuszczalnych poziomów w środowisku. Również emisja hałasu nie będzie przekraczać dopuszczalnych poziomów hałasu na najbliższej zabudowie mieszkaniowej, a maksymalne izofony dla poszczególnych pór doby mieścić się będą w obrębie pasa drogowego, czyli terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Także stężenia zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych mieścić się będą w dopuszczalnych wartościach. Stąd nie występuje oddziaływanie projektowanej drogi na tereny sąsiednie.

Ze względu na wielkość i stopień złożoności oddziaływania, a także rodzaj i skalę inwestycji stwierdzono, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.