

GK.V-7624/30/09

OBWIESZCZENIE

Na podstawie art. 79 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. z 2008r. Nr 199, poz. 1227) Burmistrz Strzelce Opolskich podaje do publicznej wiadomości, że w publicznie dostępnym wykazie danych został zamieszczony pod nr GK.V-7624/30/09 wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na **budowie drogi łączącej ulicę Bursztynową z ulicą Mickiewicza w Strzelcach Opolskich**, dla którego wprowadzony został obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Informacje na temat prowadzonego postępowania w zakresie określonym ustawą można uzyskać w Referacie Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego w Strzelcach Opolskich, Plac Myśliwca 1, pok. nr 21 (w godzinach pracy Urzędu tj. poniedziałek od 8⁰⁰ do 16⁰⁰, wtorek ÷ piątek 7³⁰ - 15³⁰) w terminie 21 dni roboczych, we wskazanym w niniejszym obwieszczeniu okresie. Uwagi i wnioski w niniejszej sprawie można składać pisemnie w kancelarii Urzędu (pokój nr 1).

Obwieszczenie zamieszcza się na stronie internetowej www.bip.strzelceopolskie.pl, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Strzelcach Opolskich oraz w miejscu planowanego przedsięwzięcia.

Obwieszczenie podaje się do publicznej wiadomości w dniu 15 lutego do 15 marca 2010r.

Z up. BURMISTRZA
Józef Kampa
Z-ca BURMISTRZA

STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

Wstęp

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi łączącej ulicę Bursztynową z ulicą Mickiewicza, realizowanej w Strzelcach Opolskich. Inwestorem przedsięwzięcia jest Gmina Strzelce Opolskie, z siedzibą przy Placu Myśliwca 1, 47-100 Strzelce Opolskie.

W raporcie dokonano identyfikacji i charakterystyki elementów środowiska, obszarów i obiektów objętych ochroną oraz dóbr kultury występujących w rejonie inwestycji, a następnie przeprowadzono prognozę oraz ocenę potencjalnego wpływu projektowanej inwestycji na zidentyfikowane elementy środowiska, mianowicie:

- klimat akustyczny,
- wody powierzchniowe i podziemne,
- elektromagnetyczne promieniowanie niejonizujące,
- generowanie odpadów,
- powierzchnię ziemi, w tym rzeźbę i gleby,
- krajobraz,
- świat roślinny i zwierzęcy,
- obszary chronione, w tym obszary NATURA 2000,
- powietrze atmosferyczne,
- środowisko kulturowe,
- klimat akustyczny

Ponadto w raporcie przedstawiono niezbędne działania minimalizujące negatywne oddziaływania, które uznano za zbyt uciążliwe dla środowiska. Działania te określono z dokładnością wynikającą z aktualnego zaawansowania prac projektowych.

Lokalizacja przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie położone jest w południowo-zachodniej części miasta Strzelce Opolskie. Przebieg drogi umożliwi połączenie drogą zbiorczą Osiedla Piastów Śląskich oraz dzielnicy Suche Lany. Przede wszystkim jednak droga będzie łączyć ulicę Bursztynową z ul. Mickiewicza, usprawniając połączenie drogowe między południową a zachodnią częścią miasta.

Inwestycja jest zgodna z Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Strzelec Opolskich – Rejon Osiedla Piastów Śląskich [Uchwała Nr XXXIX/356/05 Rady Miejskiej w Strzelcach Opolskich z dnia 9 listopada 2005r.], gdzie oznaczona jest symbolem: KZ – drogi i ulice zbiorcze, KL – drogi i ulice lokalne.

Zagadnienia formalno-prawne

Budowa drogi jest zaliczana do przedsięwzięć, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane, gdyż jest to przedsięwzięcie wymienione §3 ust.1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 w sprawie określenia rodzaju

ów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko [Dz.U. z dnia 3.12.2004, nr 257, poz. 2573 z późniejszymi zmianami]. W związku z tym inwestor wystąpił do Burmistrza Miasta Strzelce Opolskie o ustalenie konieczności sporządzenia raportu.

Niniejsze Streszczenie Nietechniczne prezentuje informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko sporządzonym dla inwestycji w styczniu 2010 roku. Raport, zgodnie z postanowieniem Burmistrza Miasta Strzelce Opolskie Nr GK.V-7624/30/09 z dnia 18 stycznia 2010 roku, został sporządzony w pełnym zakresie ustawowym, tj. zgodnie z zapisami 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. z dnia 7 listopada 2008, nr 199, poz. 1227].

Potrzeba realizacji przedsięwzięcia

Zadaniem planowanego przedsięwzięcia jest przede wszystkim przygotowanie układu komunikacyjnego na terenie przeznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod budownictwo jedno- i wielorodzinne oraz handlowo-usługowe.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę drogi gminnej o szerokości pasa drogowego wynoszącej w liniach rozgraniczających 20m. Łączna długość projektowanej drogi wynosi 1333,41 m. Przedsięwzięcie obejmie budowę:

- jezdni z warstwy ścieralnej, na podbudowie z kruszywa stabilizowanego mechanicznie, o szerokości 7 m, z dwoma pasami ruchu o szerokości 3,5m każdy.
- zatoczek parkingowych,
- chodników,
- ścieżek rowerowych,
- oznakowania poziomego i pionowego,
- oświetlenia ulicznego,
- kanalizacji deszczowej z wpustami ulicznymi.

Łączna powierzchnia planowanej drogi wynosić będzie 24 050 m², z czego powierzchnia jezdni wynosić będzie 10 800 m². Pozostałe tereny będą miały następujące powierzchnie:

- parkingi z płyt betonowych ażurowych 2700 m² (około 200 stanowisk),
- chodniki z kostki betonowej 6300 m²,
- ścieżka rowerowa z kostki betonowej 3800 m²
- wjazdy do posesji z kostki betonowej 450 m².

Warianty przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie było rozpatrywane w dwóch wariantach lokalizacyjnych przebiegu planowanej drogi.

Wariant I – Łączna długość projektowanej drogi dla wariantu pierwszego wynosi 1333,41 m, a jej trasa zakłada połączenie ul. Bursztynowej poprzez dwa wloty z ul. Mickiewicza. Droga będzie kategorii KZ (droga zbiorcza) o szerokości 20,0m. Łączna powierzchnia jaką zajmie planowana droga wynosić będzie 24 050m².

Wariant II – Łączna długość projektowanej drogi w tym wariantcie wynosi 1272,79m. Przebieg drogi również zakłada połączenie dwóch tych samych ulic z tą różnicą w stosunku do wariantu I, iż połączenie z ul. Mickiewicza będzie odbywało się tylko jednym wlotem. Dodatkowo na końcowym odcinku trasy około 370 m przed wlotem w ul. Mickiewicza trasy obydwu wariantów pokrywają się. Droga złożona będzie z odcinków o kategorii KZ i KL. Długość odcinka KZ o szerokości 20,0m wynosi około 570 m. Pozostała długość to droga kategorii KL o szerokości pasa w liniach rozgraniczających 12,0 m.

Niepodejmowanie przedsięwzięcia

Wprawdzie wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia skutkowałby brakiem oddziaływań (głównie negatywnych) wywołanych lokalizacją i eksploatacją przedsięwzięcia, niemniej w toku prowadzonego raportu OOS stwierdzono, iż zarówno warianty inwestycyjne jak i brak realizacji przedsięwzięcia nie mają większego znaczenia dla utrzymania w jego obrębie i bezpośrednim otoczeniu warunków funkcjonowania środowiska przyrodniczego i kulturowego. Wynika to głównie z faktu, iż przedsięwzięcie nie obejmuje oddziaływaniami lokalnie wartościowych elementów środowiska przyrodniczego, a także jakichkolwiek zabytków.

Niepodejmowanie przedsięwzięcia skutkuje zaniechaniem realizacji działań wynikających z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który to plan wychodzi naprzeciw oczekiwaniom i potrzebom społecznym, zwłaszcza związanym z rozwojem miasta.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Wariant realizacyjny I uznano za najkorzystniejszy dla środowiska. W stosunku do sytuacji ekologicznej nie będzie on odbiegał wyraźnie od niepodejmowania przedsięwzięcia, natomiast będzie mieć wyraźny wpływ korzystny i wyraźnie lepszy od wariantu II, w odniesieniu do sytuacji społecznej, poprzez: umożliwienie pełnego zagospodarowania obszarów przewidzianych pod budownictwo mieszkaniowe, skomunikowanie z regionalną i krajową siecią dróg, usprawnienie ruchu pojazdów w obszarze miejskim.

Aktualny stan środowiska

W wyniku prac związanych z identyfikacją walorów środowiska przyrodniczego oraz kulturowego stwierdzono, iż obszar planowanego przedsięwzięcia cechują następujące uwarunkowania miejscowe oraz lokalne i ponadlokalne:

Miejscowe uwarunkowania geomorfologiczne, w tym małe spadki terenu, brak intensywnych procesów geodynamicznych, brak lokalnie wartościowych cech rzeźby (np. doliny rzeczne, torfowiska, wydmy śródlądowe, wysokie naturalne skarpy itp.), które należałoby chronić, nie ograniczają planowanego przedsięwzięcia.

W rejonie inwestycji nie występują również szczególne ograniczenia geologiczne czy glebowe: brak jest procesów o charakterze ruchów masowych, brak jest gleb pochodzenia organicznego, brak jest udokumentowanych zasobów kruszyw naturalnych.

Obszar inwestycji odznacza się: brakiem siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie, brakiem rzadkich i chronionych gatunków roślin, brakiem drzewostanów pomnikowych, półnaturalnych i naturalnych łąk, lasów czy też torfowisk, bagien, a także innych elementów szaty roślinnej, które mogłyby być szczególnie wartościowe w skali lokalnej, a zwłaszcza ponadlokalnej. Obszar, w obrębie którego prowadzone będą działania budowlane, a także jego najbliższe sąsiedztwo, nie posiada szczególnej wartości faunistycznej oraz florystycznej.

Jedynym walorem przyrodniczo-krajobrazowym są stare zadrzewienia i zakrzewienia (głównie graby i topole) rosnące w pasie i bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi, w południowo-wschodniej części terenu inwestycji. W pasie drogi rośnie 35 drzew oraz 4 skupiny krzewów, natomiast w bezpośrednim sąsiedztwie występuje 10 drzew oraz 2 skupiny krzewów.

Bezpośrednio w zasięgu oddziaływania inwestycji nie stwierdzono występowania zinventaryzowanych obiektów zabytkowych objętych ochroną na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, czy też innych lokalnie wartościowych obiektów kulturowych.

Bezpośrednio w rejonie przedsięwzięcia oraz w jej sąsiedztwie, nie występują jakiegokolwiek wody płynące i zbiorniki wodne. Teren inwestycji znajduje się również poza zasięgiem wód powodziowych. Obszar nie ma również charakteru podmokłego, czy narażonego na okresowo długie stagnowanie wód na powierzchni terenu, gdyż jest to obszar o głębokim poziomie pierwszego zwierciadła wód podziemnych.

Planowana droga znajduje się w zasięgu dwóch chronionych zbiorników wód podziemnych: GZWP nr 333 Opole-Zawadzkie (zbiornik w triasie środkowym) oraz GZWP nr 335 Krapkowice-Strzelce Opolskie (zbiornik w triasie dolnym). Ponadto przy południowo-wschodnim krańcu terenu inwestycji, w sąsiedztwie ulicy Mickiewicza, zlokalizowane jest ujęcie wód podziemnych wraz ze strefą ochrony bezpośredniej.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza i w znacznym oddaleniu od jakichkolwiek obszarów wchodzących w skład europejskiej ekologicznej sieci Natura 2000 (istniejących, projektowanych, potencjalnych). Najbliższym jest położony w odległości ponad 4,0km na południe Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk GÓRA ŚW. ANNY.

Inwestycja znajduje się również poza i w oddaleniu od wszelkich innych form ochrony przyrody, zarówno ustanowionych jak i proponowanych do ochrony w rejonie miasta Strzelce Opolskie.

Oddziaływania w czasie realizacji przedsięwzięcia

• Oddziaływanie na powierzchnię ziemi

Zagrożenie powierzchni ziemi, w tym zwłaszcza gleb i rzeźby, uwarunkowane będzie przede wszystkim niezbędnymi pracami związanymi z: oczyszczaniem terenu, w tym z zieleni, niwelacją terenu, przeprowadzaniem wykopów i prac ziemnych oraz ukształtowaniem nasypów pod warstwę konstrukcyjną jezdni i pozostałych terenów pasa drogowego, magazynowaniem materiałów budowlanych, poruszaniem się i parkowaniem ciężkich pojazdów i maszyn budowlanych.

Ostatecznie nie przewiduje się prawdopodobieństwa wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań w odniesieniu do bezpośrednich zmian powierzchni ziemi na etapie budowlanym, zwłaszcza że:

- brak jest w rejonie inwestycji gleb pochodzenia organicznego,
- przekształceniu ulegną gleby przeznaczone na cele rolnicze w ramach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- nie występują szczególne ograniczenia geomorfologiczne oraz geologiczne, w tym intensywne procesy geodynamiczne (zwłaszcza ruchy masowe),
- brak jest w rozpatrywanym rejonie złóż surowców mineralnych,
- nie występują w rejonie inwestycji chronione lub predysponowane do

ochrony elementy środowiska abiotycznego, za wyjątkiem wskazanego do zachowania glazu narzutowego, który po zakończeniu budowy drogi, powinien być wyeksponowany w jej sąsiedztwie,

- rzeźba jest mało urozmaicona, nie wymagająca dużych jej zmian, a poza tym odznacza się brakiem naturalnych, wyodrębniających się, czy też wartościowych form terenu.

- Oddziaływanie akustyczne

Uciążliwość akustyczna na etapie realizacji inwestycji wiąże się w głównej mierze z ruchem i pracą ciężkich pojazdów budowlanych, którą to uciążliwość należy traktować jako krótkotrwałą, o małym zasięgu przestrzennym i nieistotną. Realizacja inwestycji wiąże się z prowadzeniem typowych drogowych prac budowlanych.

Emisja hałasu na tym etapie będzie zróżnicowana, jednak oddziaływanie akustyczne prac budowlanych nie będzie stanowiło znacznej uciążliwości akustycznej dla środowiska, w szczególności dla terenów chronionych.

- Oddziaływanie na stan powietrza

Podobnie jak w przypadku hałasu, oddziaływanie na stan zanieczyszczenia powietrza występować będzie w związku z emisją spalin pojazdów pracujących na terenie budowy. Oddziaływanie to będzie krótkoterminowe, odwracalne i nieistotne. Emisja zanieczyszczeń powietrza nie będzie powodować przekroczeń stężeń odniesienia określonych w obowiązującym Rozporządzeniu Ministra Środowiska na tym etapie inwestycji.

- Oddziaływanie na środowisko kulturowe

Bezpośrednio w zasięgu oddziaływania inwestycji nie stwierdzono występowania zinventaryzowanych obiektów zabytkowych objętych ochroną na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Nie przewiduje się zatem bezpośrednich oddziaływań na zabytki.

- Zagrożenia elektromagnetycznym promieniowaniem niejonizującym

Na potrzeby planowanych prac budowlanych nie występuje konieczność instalowania żadnych urządzeń, których funkcjonowanie wiązałoby się z generowaniem pola elektromagnetycznego o częstotliwości 50Hz lub promieniowania elektromagnetycznego w zakresie fal średnich o wartościach wyższych niż dopuszczalne. Zagrożenie w tym przypadku nie wystąpi.

- Oddziaływanie na roślinność oraz faunę

Oddziaływanie w odniesieniu do roślinności jakie pojawi się w trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie małe, zwłaszcza że inwestycja:

- nie przyczyni się do destabilizacji istniejących układów ekologicznych,
- nie przyczyni się do przekształcenia cennych przyrodniczo siedlisk, w tym siedlisk chronionych,
- nie będzie negatywnie wpływać na stanowiska chronionych i rzadkich gatunków roślin oraz grzybów,
- nie wpłynie negatywnie na lokalnie i ponadlokalnie wartościowe ekosystemy

- i struktury przyrodnicze,
- rejon realizacji inwestycji nie ma znaczenia w sensie zapewnienia funkcjonalności lokalnych i ponadlokalnych ekosystemów.

W rejonie przedsięwzięcia występuje zieleń wysoka oraz zakrzewienia. Biorąc pod uwagę wyznaczony przebieg drogi, nie jest możliwe uniknięcie strat zieleni wysokiej i krzewiastej. Przewidywanych wycinek zieleni nie należy jednak traktować jako strat dużych, czy też mających większe znaczenie ekologiczne. Zieleń ta przede wszystkim ma znaczenie jedynie o charakterze miejscowym, składa się z gatunków pospolitych, a przy tym pochodzi z wcześniejszych nasadzeń – nie jest to drzewostan naturalny. Ponadto stan zdrowotny drzew oraz części krzewów ocenia się jako słaby. Występuje wiele okazów drzew zamierających, które stanowią, czy też stanowiłyby, realne zagrożenie dla przechodzących i przejeżdżających pod nimi ludzi i samochodów.

Na obecnym etapie projektowania przedsięwzięcia przewiduje się usunąć 35 pojedynczych drzew oraz 4 skupiny podrostu i krzewów o łącznej powierzchni 1440 m², znajdujących się w obrębie pasa drogowego. Ponadto potencjalnie zagrożonych wycinką jest 10 drzew i 2 skupiny krzewów o łącznej powierzchni 840 m², które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie przebiegu drogi. Zadrzewienia rosnące w sąsiedztwie należy w miarę możliwości zachować.

Również w odniesieniu do fauny nie stwierdzono aby negatywny wpływ mógł być w tym okresie istotny, co uwarunkowane jest głównie faktem, iż nie wystąpi jakakolwiek ingerencja w siedliska cennych gatunków zwierząt ani też bezpośrednie oddziaływanie na rzadkie gatunki. Negatywne oddziaływanie może pojawić się jedynie w stosunku do gatunków najbardziej pospolitych i licznych na terenie całego kraju, które mogą pojawiać się w granicach terenu inwestycji.

- Oddziaływanie na środowisko wodne

Z uwagi na korzystne lokalne warunki wodne, inwestycja nie wymaga zmian koryt cieków, czy ingerencji w zbiorniki wodne, a także z uwagi na głęboko położone zwierciadło pierwszego poziomu wód podziemnych, nie ma znaczenia dla kształtowania się i przepływów wód podziemnych. Nie stwierdza się również zagrożenia zanieczyszczenia środowiska wodnego na tym etapie.

- Zagrożenie odpadami

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się powstanie odpadów budowlanych, w postaci: gruzu betonowo-ceglano, asfaltu, drewna, złomu żelaznego, kabli, gleby i ziemi, w tym kamieni, zmieszanych odpadów komunalnych oraz odpadów w postaci opakowań. Będą to w szczególności odpady z budowy, nie kwalifikowane do niebezpiecznych. Inwestor powinien znaczną część tych odpadów wykorzystać w pracach budowlanych. Jedynie te, które nie będą wykorzystane na miejscu budowy powinny być zdeponowane na składowisku odpadów komunalnych. Ostatecznie powinny one zostać zabrane przez wyspecjalizowaną w tym zakresie firmę, która zajmie się ich zagospodarowaniem

Przy założeniu prowadzenia prawidłowej polityki gospodarowania odpadami (magazynowanie selektywne, odbiór odpadów przez wyspecjalizowane jednostki itp.), nie przewiduje się wystąpienia niekorzystnego wpływu projektowanej inwestycji na stan środowiska.

- Oddziaływanie na krajobraz

Na tym etapie pojawi się niekorzystny wpływ na strukturę lokalnego krajobrazu w wyniku

bezpośrednich przekształceń siedliskowych. Ze względu jednak na fakt, iż bezpośrednimi zmianami w okresie realizacyjnym zostanie objęty teren mało zróżnicowany pod względem pokrycia roślinnego, sytuacji geomorfologicznej i ogólnych warunków siedliskowych, a przy tym nie objęty ochroną krajobrazową, ocenia się, iż negatywne oddziaływanie na strukturę krajobrazu będzie małe.

Oddziaływania w czasie funkcjonowania przedsięwzięcia

- Oddziaływanie na powierzchnię ziemi

Nie przewiduje się, w przypadku prawidłowo prowadzonej gospodarki ściekowej (wody opadowe odprowadzane z terenów komunikacyjnych do układu kanalizacji deszczowej) i odpadowej, aby okres funkcjonowania drogi stanowił zagrożenie dla powierzchni ziemi i poszczególnych komponentów z nią związanych – zagrożenie w tym wypadku nie występuje.

- Oddziaływanie akustyczne

Źródłem emisji hałasu do środowiska na etapie funkcjonowania drogi będzie prowadzony po niej ruch samochodów. Z przeprowadzonych analiz wynika, że ruch pojazdów na drodze łączącej ulicę Bursztynową oraz Mickiewicza, po oddaniu drogi do użytkowania w roku 2011, nie będzie powodował przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych ani w porze dnia, ani w porze nocy.

Natomiast z prognozy hałasu przeprowadzonej dla roku 2020 wynika, że ruch pojazdów może powodować przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, położonych przy drodze pomiędzy ulicą Bursztynową, a miejscem rozdzielania planowanej drogi na dwie ulice. Przekroczenia te jednak mieszczą się w granicach niepewności stosowanej metody. Biorąc pod uwagę również to, że obliczenia przeprowadzono dla teoretycznych szacunków natężenia ruchu oraz nie uwzględniono w nich postępu technicznego zachodzącego w motoryzacji, nie przewiduje się obecnie konieczności podejmowania celowych działań ochrony środowiska przed hałasem.

- Oddziaływanie na stan powietrza

Źródłem emisji do powietrza na etapie funkcjonowania drogi będą spaliny pochodzące ze spalania paliw samochodowych. Jak wynika jednak z przedstawionej koncepcji budowy drogi oraz z przeprowadzonych w raporcie obliczeń, emisja zanieczyszczeń w środowisku nie będzie powodować przekroczeń stężeń odniesienia określonych w projekcie Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. W wyniku przeprowadzonych obliczeń można stwierdzić, że bezpośrednio po zakończeniu inwestycji oraz w perspektywie kolejnych lat, wartości odniesienia emitowanych substancji będą dotrzymywane.

- Oddziaływanie na środowisko kulturowe

Okres funkcjonowania nie ma znaczenia dla obiektów zabytkowych czy też całości lokalnego środowiska kulturowego, tj. nie wpływa na nie negatywnie.

- Zagrożenia elektromagnetycznym promieniowaniem niejonizującym

Projektowana inwestycja nie spowoduje powstania zagrożenia polem elektromagnetycznym o częstotliwości 50 Hz, którego natężenie składowej elektrycznej i magnetycznej przekroczyłoby wartość dopuszczalną. Realizacja inwestycji nie wiąże się również z wprowadzeniem na

teren inwestycji urządzeń, które mogłyby stanowić źródło promieniowania elektromagnetycznego w zakresie fal średnich, długich i mikrofal. Zatem w tym przypadku zagrożenie nie występuje.

- Oddziaływanie na roślinność oraz faunę

Etap funkcjonowania przedsięwzięcia nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ożywionego.

- Zagrożenie odpadami

Na etapie eksploatacji projektowanej drogi powstawać będą przede wszystkim następujące rodzaje odpadów: zużyte elementy oświetlenia, zmieszane odpady komunalne – wyrzucane śmieci z przejeżdżających pojazdów, odpady z czyszczenia ulic i placów. Oczyszczaniem drogi z odpadów powinna zajmować się firma posiadająca odpowiednie zezwolenia na transport odpadów.

Przy założeniu prowadzenia prawidłowej polityki gospodarowania odpadami (magazynowanie selektywne, odbiór odpadów przez wyspecjalizowane jednostki itp.), nie przewiduje się wystąpienia niekorzystnego wpływu projektowanej inwestycji, na etapie jej eksploatacji, na stan środowiska.

- Oddziaływanie na krajobraz

Na etapie funkcjonowania drogi wystąpią negatywne zmiany istniejących walorów krajobrazowych pod względem wizualno-estetycznym w wyniku funkcjonowania w krajobrazie obcej (antropogenicznej) struktury liniowej. Jednakże zmiany te będą małe i nieistotne, zwłaszcza że: teren jest płaski, droga będzie generalnie przebiegać w poziomie terenu, inwestycja nie będzie przesłaniać wartościowych przyrodniczo i kulturowo obiektów, nie będzie zwłaszcza dominować wizualnie w krajobrazie.

- Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne

Na etapie eksploatacji inwestycji nie będą powstawały ścieki przemysłowe, ani też sanitarne. Z terenów komunikacyjnych będą jedynie spływać potencjalnie zanieczyszczone wody opadowe. Wody te będą jednak odprowadzane z jezdni i parkingów do kanalizacji deszczowej, nie stwarzając zagrożenia zanieczyszczenia środowiska wodnego w rejonie przebiegu planowanej drogi.

Oddziaływanie na formy ochrony przyrody, w tym na obszary Natura 2000

Z uwagi na fakt, iż planowane przedsięwzięcie znajduje się poza i w znacznym oddaleniu od jakichkolwiek obszarów chronionych, w tym również ostoi Natura 2000, a także z uwagi na niewielki możliwy zasięg potencjalnych oddziaływań ze strony inwestycji, nie wystąpią jakiegokolwiek oddziaływania na przyrodnicze obszary i obiekty objęte ochroną.

Oddziaływania w okresie likwidacji przedsięwzięcia

W przypadku oddziaływań związanych z pracą ciężkiego sprzętu podczas rozbiórki drogi, można oczekiwać wpływu porównywalnego z okresem realizacji przedsięwzięcia. Dotyczy to np. hałasu, emisji do powietrza, ewentualnych skutków bezpośrednich na siedliska (głównie już przekształcone w okresie budowlanym).

Oddziaływania skumulowane

Nie stwierdzono pojawienia się jednoznacznych oddziaływań o charakterze skumulowanym w żadnym z rozpatrywanych w raporcie elementów środowiska.

Opis sytuacji awaryjnych

Droga nie należy do inwestycji, która wymaga magazynowania substancji niebezpiecznych, zwłaszcza w ilościach kwalifikujących ją do obiektów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Jedyne sytuacje o charakterze zagrożeń nadzwyczajnych mają charakter pośredni, nie wynikający z istnienia samej drogi, lecz poruszających się po niej pojazdów, a więc mogą wynikać z kolizji i wypadków drogowych lub też awarii samochodów, zwłaszcza pojazdów transportujących środki chemiczne. W tego typu przypadkach zwyczajowo podejmowane są akcje ratownicze z wykorzystaniem państwowych jednostek ratowniczo-gaśniczych.

Ograniczanie oddziaływań negatywnych – działania eliminujące i minimalizujące

Stwierdzono możliwość podejmowania działań eliminujących potencjalne zagrożenia, a także minimalizujących te, których nie daje się całkowicie usunąć. Dotyczą one w ogólności następujących zagadnień:

- Powierzchnia ziemi – dotyczy okresu prac budowlanych: kontrola oraz natychmiastowe usuwanie wszelkich usterek sprzętu technicznego, ochrona i wyeksponowanie w sąsiedztwie drogi zlokalizowanego na jej trasie glazu narzutowego, osobne zdejmowanie humusowej warstwy gleby i jej ponowne rozplantowanie na terenach zieleni przydrożnej.
- Środowisko wodne – ochrona wód powierzchniowych i podziemnych poprzez zrealizowanie systemu odwodnienia (wraz z osadnikami) terenów komunikacyjnych, tj. jezdni i parkingów.
- Szata roślinna i krajobraz – w miarę możliwości unikanie wycinek drzew i krzewów oraz ochrona drzew nie objętych wycinką, znajdujących się w bezpośrednim rejonie inwestycji, realizacja nasadzeń drzew wzdłuż drogi, kosztem strat zieleni wysokiej powstałych w trakcie realizacji inwestycji.
- Fauna – prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków, tzn. przynajmniej poza okresem od 1 kwietnia do 30 lipca, w celu ochrony ewentualnych lęgów ptaków, w tym gatunków chronionych.
- Powietrze atmosferyczne - zachowanie wysokiej kultury prowadzenia robót budowlanych, która zminimalizuje emisje i pylenie, wykonanie nasadzeń zieleni ochronnej wzdłuż pasa drogi, w celu złagodzenia emisji komunikacyjnych oraz poprawy warunków aerosanitarnych przy drodze.

Niezbędny monitoring

Nie stwierdzono aby konieczne było prowadzenie działań monitoringowych na etapie budowlanym. Również w okresie funkcjonowania drogi, z uwagi na jej parametry oraz przewidywany ruch, nie stwierdzono konieczności prowadzenia działań monitoringowych. Inwestor zobowiązany jest jedynie do wykonania jednorazowych pomiarów poziomu hałasu w środowisku.

Wnioski z analizy możliwych konfliktów społecznych

W ramach procedury dotyczącej oceny oddziaływania na środowisko niezbędne jest informowanie i konsultacja społeczna z zainteresowanymi stronami odnośnie planowanego przedsięwzięcia, w celu uniknięcia/uwzględnienia ewentualnych sprzeczności oraz zmniejszenia ewentualnych wpływów na środowisko życia człowieka.

Możliwość pojawienia się konfliktów jest niewielka, zwłaszcza że będzie mieć wymiar pozytywny dla rozwoju miasta (poprawienie płynności ruchu i polepszenie połączenia drogowego, a także zapewnienie infrastruktury drogowej na terenach rozwoju zabudowy mieszkaniowej). Nie należy jednak wykluczyć sytuacji konfliktowych ze strony mieszkańców istniejących już w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych, co dotyczy zwłaszcza zabudowy jednorodzinnej (rejon ulicy Bursztynowej i ul. Mickiewicza). Niniejszy raport nie wykazał jednak zagrożenia ponadnormatywnego (emisja hałasu, emisje do powietrza) dla terenów mieszkalnych.

Oddziaływanie transgraniczne

Wykluczono możliwość wystąpienia oddziaływania o charakterze transgranicznym, zwłaszcza ze względu na zasięg przewidywanych oddziaływań, które będą miejscowe a wyjątkowo lokalne, tj. ograniczone do bezpośredniego otoczenia drogi.

Obszar ograniczonego użytkowania

W oparciu o wyniki prognozowania przedstawione w niniejszym raporcie nie stwierdza się potrzeby tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla przedsięwzięcia.

Podsumowanie oraz inne informacje specyficzne dla przedsięwzięcia

Nie przewiduje się realizacji działań kompensujących, zakładając, iż zakres czynników łagodzących będzie dostatecznie skuteczny w ochronie środowiska jako całości.

Niepodejmowanie przedsięwzięcia skutkowałoby zaniechaniem realizacji ustanowionego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, czy też jego części obejmującej sieć drogową, niezbędną do obsługi planowanych w tym obszarze terenów zabudowy mieszkaniowej oraz handlowo-usługowej.

Planowana droga umożliwi połączenie komunikacyjne drogi wojewódzkiej 426 (ul. Kozielskiej) poprzez ul. Mickiewicza z drogą wojewódzką 409 w kierunku Krapkowic (ul. Gogolińska), a także poprzez wybudowaną drogę prowadzącą od ul. Strzelców Bytomskich do ul. Opolskiej, umożliwi połączenie z drogą krajową nr 94. Reasumując: droga umożliwi skomunikowanie wymienionych obszarów z regionalną i krajową siecią dróg, a także przyczyni się do płynnego ruchu pojazdów w obszarze miejskim.

Przeprowadzone prognozowania oraz oceny odnośnie rozpatrywanych elementów środowiska wykazały, że inwestycja, zarówno na etapie budowy jak i funkcjonowania, będzie cechować się względnie niskim stopniem potencjalnego negatywnego wpływu na lokalne środowisko.