

Nasz znak: ROS.KO-7624-1-10/10

Podegrodzie, dn. 14.10.2011 r.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

sporządzona na podstawie 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 pn.: **„Budowa zachodniej obwodnicy Nowego Sącza – połączenie m. Brzezna z drogą krajową nr 28”**.

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie zachodniej obwodnicy Nowego Sącza. Całość projektowanej drogi położona jest w województwie małopolskim, powiecie nowosądeckim, na obszarze gmin Chęlmiec i Podegrodzie.

Droga obwodowa rozpoczyna swój przebieg w Chęlcu, w rejonie skrzyżowania projektowanego nowego przebiegu DK nr 28 (północna obwodnica Nowego Sącza) z istniejącym przebiegiem DK nr 28 (ul. Limanowskiego) – planowana jest korekta geometrii przedmiotowego skrzyżowania ze względu na potrzebę podłączenia wlotu projektowanej zachodniej obwodnicy. Następnie projektowana droga przebiega przez miejscowości: Biczycze Dolne, Niskowa, Świniarsko, Chęlmiec, Podrzecz i Brzezna, po czym kończy swój przebieg na skrzyżowaniu DW nr 969 z aktualnie budowaną obwodnicą miejscowości Brzezna, Stadła i Podegrodzia.

Droga obwodowa została zaprojektowana jako droga klasy G (głównej), jednojezdniowa o szerokości jezdni 7,00 m. Na terenie zabudowanym oraz w rejonach skrzyżowań przewidziane zostały jedno lub obustronne chodniki. Prędkość projektowana na terenie zabudowanym wynosi 60 km/h, poza 70 km/h.

Przedmiotowa droga przekracza obiektami mostowymi następujące ciekі: potok Kraśnianka, potok Biczyczanka, potok Niskówka, potok Brzezna (Brzeźniaka). Wszystkie obiekty o parametrach technicznych dostosowanych do klasy i funkcji drogi.

Przedmiotowa inwestycja usprawni układ komunikacyjny Sądeckizny. Budowa obwodnicy spowoduje spadek natężenia ruchu na wszystkich odcinkach dróg sąsiednich.

Z uwagi na przejęcie przez obwodnicę ruchu tranzytowego, straci na znaczeniu konflikt nakładania się ruchu lokalnego i tranzytowego (problem funkcji drogi generujący znaczną liczbę wypadków). Zwiększy się komfort korzystania z istniejących dróg dla kierowców miejscowych. Wyeliminowanie ruchu tranzytowego głównie z drogi powiatowej (charakteryzującego się większą prędkością niż ruch lokalny) umożliwi bezpieczne wykonywanie takich manewrów jak włączanie się z ulic podporządkowanych, korzystanie z przejść dla pieszych przez niechronionych uczestników. Na skrzyżowaniach oraz odcinkach między skrzyżowaniami polepszą się warunki ruchu oraz zmniejszą się czasy przejazdu.

Zakres prac przewidzianych dla przedmiotowej inwestycji obejmuje:

- budowę nowego odcinka drogi powiatowej,
- przebudowę oraz budowę skrzyżowań, w tym przebudowę lub budowę skrzyżowania z drogą krajową nr 28,

- budowę wysp kanalizujących,
- budowę chodników,
- ewentualną budowę zatok autobusowych,
- budowę obiektów inżynierskich (np.: mosty, przepusty, mury oporowe),
- regulację cieków wodnych,
- budowę i przebudowę przepustów oraz śluz,
- budowę oświetlenia drogi,
- budowę i przebudowę zjazdów indywidualnych, publicznych oraz dróg serwisowych,
- lokalną rozbiórkę budynków kolidujących z inwestycją,
- budowę nowych oraz przebudowę istniejących ogrodzeń,
- wycinkę istniejącej zieleni kolidującej z inwestycją,
- przystosowanie korpusu drogowego do pełnienia funkcji wału przeciwpowodziowego na odcinkach gdzie przebieg drogi pokrywa się z przebiegiem istniejących wałów,
- ewentualną korektę przebiegu linii oraz wysokości wałów cofkowych przy ujściu potoku Brzezna (Brzeźnianka),
- wykonanie rowów otwartych, rowów krytych i ewentualnie elementów kanalizacji deszczowej umożliwiającej realizację poprawnego odwodnienia pasa drogowego,
- budowę systemu odwadniającego wraz z niezbędnymi urządzeniami,
- budowę elementów wynikających z potrzeb ochrony środowiska,
- przebudowę i zabezpieczenie infrastruktury technicznej kolidującej z przedmiotową inwestycją, która wykonana zostanie na podstawie uzyskanych warunków technicznych otrzymanych od właścicieli sieci,
- ewentualną budowę dwóch stacji TRAFO,
- przebudowę/ budowę sieci wysokiego napięcia.

Przewidywana inwestycja poza okresem budowy nie wymaga zapotrzebowania w surowce i dodatkowe materiały. W związku z eksploatacją zużywana będzie jedynie energia elektryczna na cele oświetleniowe drogi w miejscach oświetlonych oraz sygnalizację drogi.

Przewidywana do wykorzystania powierzchnia:

- nawierzchni bitumicznych – 50 136m²
- nawierzchni tłuczniowych (żwirowych) – 17 100 m²
- chodników z kostki brukowej – 3 900 m²
- wyburzenia budynków: 2 gospodarcze i 2 mieszkalne + rozbiórka 1 fundamentu.

Zarówno realizacja jak i eksploatacja inwestycji wiąże się z oddziaływaniem m. in. W zakresie:

- powietrza atmosferycznego,
- wód powierzchniowych i podziemnych,
- klimatu akustycznego,
- gospodarki odpadami.

Mając na uwadze możliwe uciążliwości, realizacja i funkcjonowanie przedsięwzięcia będzie się wiązać z następującym sposobem odprowadzania i oczyszczania ścieków:

Istniejące w terenie cieki będą stanowić naturalne odbiorniki dla odprowadzanych wód deszczowych spływających z powierzchni szczelnych i zielonych. Przewiduje się odprowadzenie wód deszczowych dzięki zaprojektowaniu odpowiednich pochyłeń podłużnych i poprzecznych poprzez powierzchniowe odprowadzenie wody do otwartych, szczelnych rowów przydrożnych. Ze względu na obecność GZWP na tym terenie oraz liczne ujęcia wód podziemnych przewiduje się zaprojektowanie takich urządzeń odwadniających, które posiadałyby nieprzepuszczalne warstwy dla odprowadzanej/ gromadzonej wody (rowy przydrożne/zbiorniki retencyjne). Ponadto ze względu na wrażliwy teren, natężenie ruchu oraz przekroczenia stężeń, przewiduje się zastosowanie podczyszczania. Projekt przewiduje zestawy urządzeń podczyszczających tj. osadnik o poziomym przepływie z pojemnością awaryjną zatrzymujący zawiesiny z wód deszczowych przy stopniu redukcji nawet 70-80%, separator lamelowy współpracujący z osadnikiem a oddzielający substancje ropopochodne z wód deszczowych oraz studnia kontrolna przed wylotem.

Odpady powstające w wyniku prac związanych z realizacją przedmiotowej drogi obwodowej są typowymi odpadami powstającymi w budownictwie drogowym (zaliczane głównie wg katalogu odpadów do grupy 17 (Dz. U. Nr 112, poz. 1206 Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001r. w sprawie katalogu odpadów), które w przypadku właściwej utylizacji lub składowaniu nie stanowią zagrożenia dla środowiska. W fazie tej generowane są odpady związane przede wszystkim z utrzymaniem i funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z klasyfikacją zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów należeć będą one do grup nr 08, 13, 16, 17. Minimalizacja w tym przypadku sprowadza się głównie do zachowania odpowiedniej organizacji w zakresie usuwania odpadów oraz spełnienia wymogów prawnych. Większą uwagę należy zwrócić na odpady zawierające substancje ropopochodne, które winny być przekazywane do neutralizacji wyspecjalizowanej jednostce, posiadającej stosowne upoważnienia.

W celu zmniejszenia uciążliwości hałasu pracującego sprzętu budowlanego na terenach przyległych do terenów zabudowy mieszkaniowej, prace będą prowadzone w cyklu od 6.00 – 22.00. Zaplecze budowy powinno być zlokalizowane jak najdalej od budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej. Powinno się również dążyć do minimalizacji ilości przejazdów ciężkich samochodów.

Klimat akustyczny, na terenach sąsiadujących z projektowaną obwodnicą, ulegnie pogorszeniu. W związku z powyższym w celu zmniejszenia oddziaływania na klimat akustyczny przewidziano zastosowanie wierzchniej warstwy nawierzchni redukującej hałas o około 3dB (w stosunku do SMA 11) na całym odcinku drogi głównej oraz projektowanych rondach z DK 28 i DP 1544K. Dodatkowo dla wszystkich wariantów w celu zapewnienia komfortu akustycznego dla zabudowy prawnie chronionej przewiduje się zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych. Symulacje ekranowania wykazały zastosowanie ekranów o wysokości minimum 4 m. Ponadto po oddaniu inwestycji zostanie wykonana analiza porealizacyjna w zakresie oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny, która pozwoli na sprawdzenie efektywności zastosowanych środków ochronnych, weryfikację teoretycznych założeń z rzeczywistą sytuacją oraz w razie konieczności wskaże potrzebę zwiększenia parametrów lub/i ilości ekranowania. Pasy terenu pod ewentualne dodatkowe ekranowania wzdłuż całego przebiegu zachodnie obwodnicy Nowego Sącza zostaną zabezpieczone, również fundamenty ekranów zostaną dostosowane do ewentualnego odcinkowego podniesienia paneli dźwiękochłonnych.

Wyniki modelowania zanieczyszczenia powietrza wykazały, że dopuszczalne wartości zanieczyszczeń w powietrzu poza pasem drogowym nie zostaną przekroczone. Z uwagi na ekranowanie panelami dźwiękochłonnymi obszarów zabudowanych, które będą całkowicie izolowały te tereny od zanieczyszczeń powietrza (tych poniżej wartości dopuszczalnych).

Z uwagi na przewidzianą wycinkę przewiduje się nasadzenia drzew w formie zadośćuczynienia głównie w postaci zieleni niskiej i średniej. Pomimo, iż nie stwierdzono znaczących siedlisk ptaków wycinkę drzew należy ograniczyć do niezbędnego minimum i przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 16 października do końca lutego.

W celu minimalizacji oddziaływania projektowanej drogi na ciągłość obszarów siedliskowych i korytarzy lokalnych migracji płazów przewiduje się dostosowanie obiektu mostowego na potoku Brzezna do przeprowadzenia płazów pod obiektem. W celu naprowadzenia płazów i ochrony ich przed wejściem na jezdnię zostanie zastosowana siatka naprowadzająca.

Na omawianym terenie nie istnieją oraz nie przewiduje się utworzenia obszaru sieci Natura 2000. W związku z powyższym, analizowana inwestycja nie wpływa negatywnie na obszary Natura 2000, gdyż znajdują się one w bezpiecznej odległości od jej obszaru. Najbliższa odległość obwodnicy od granic projektowanej ostoje (PLH 120088 - Środkowy Dunajec z dopływami) wynosi około 300 m, co oznacza, że budowa i funkcjonowanie obwodnicy nie będzie bezpośrednio wpływać na chronione w ostoje siedliska i gatunki.

Jeśli zostaną spełnione warunki określone w niniejszej decyzji realizacja oraz eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska.

*Wójt Gminy Podegrodzie
(-) mgr Małgorzata Gromala*