

STRESZCZENIE INFORMACJI ZAWARTYCH W RAPORCIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Przedmiotem niniejszego raportu o oddziaływaniu na środowisko jest przedsięwzięcie przebudowy drogi krajowej nr 8. w celu jej przystosowania do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku Piotrków Trybunalski – granica województwa łódzkiego od km 324+772 do km 408+800. Opracowanie to stanowi załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Zgodnie z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573, z późniejszymi zmianami)*, przedmiotowe przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (§2. ust.1) i wymaga sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Zakres niniejszego raportu jest zgodny z zakresem wymaganym w Ustawie Prawo ochrony środowiska, po uprawomocnieniu się najnowszych zmian do tej ustawy z dnia 18 maja 2005 r. (Dz.U. z 27 czerwca 2005r. Nr 113, poz. 954).

W celu określenia prognozowanego wpływu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano dotychczasowe rozwiązania projektowe oraz uwzględniono zaawansowanie prac projektowych. Przystudiowano również szereg materiałów literaturowych, dotyczących obszaru opracowania, uwzględniono zapisy obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania. Zasięgnięto informacji z: Wydziału Ochrony Środowiska Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi (Wojewódzki Konserwator Przyrody), delegatury w Piotrkowie Trybunalskim i Skierniewicach; Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Łodzi, delegatury w Piotrkowie Trybunalskim i Skierniewicach; Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Łodzi, delegatury w Piotrkowie Trybunalskim i Skierniewicach.

Ponadto, przeprowadzone w raporcie analizy zostały oparte na prognozie ruchu samochodowego na rok 2020 dla wariantu inwestycyjnego i bezinwestycyjnego. Dane te zawarto w rozdziale 9.9 niniejszego opracowania.

Wykorzystane metodyki referencyjne są zgodne z zapisami obowiązujących aktów wykonawczych.

W celu rzetelnej identyfikacji uwarunkowań środowiskowych obszaru opracowania i określenia potencjalnych zagrożeń przedsięwzięcia przeprowadzono kilka wizji w terenie, które udokumentowano m.in. na zdjęciach zamieszczonych w niniejszym raporcie.

W opracowaniu analizowano 2 podstawowe warianty: wariant inwestycyjny polegający na modernizacji istniejącej drogi, oraz wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia – wariant „0”. Charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem poszczególnych wariantów

przedstawiono w rozdziale 2. Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w powiatach: Piotrków Trybunalski, Tomaszów Mazowiecki, Rawa Mazowiecka, Skierniewice, gmin: Grabica, Moszczenica, Wolbórz, Ujazd, Tomaszów Mazowiecki, Lubochnia, Czerniewice, Rawa Mazowiecka, Biała Rawska, Kowiesy, na terenie województwa łódzkiego. Sam koniec opracowania znajduje się na granicy z województwem mazowieckim.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska pokrywa się w analizowanym przypadku z **wariantem wybranym do dalszego projektowania**, co potwierdzają analizy przedstawione w kolejnych rozdziałach raportu.

Stwierdzono, że wybór **wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia** spowodowałby narastające utrudnienia dla ruchu pojazdów. Ponadto, obecnie, analizowany odcinek drogi nie jest wystarczająco wyposażony w urządzenia ochrony środowiska. Nie posiada zwłaszcza, bezpośrednio związanych z ochroną warunków życia ludzi – ekranów akustycznych.

W rozdziale 3 przeanalizowano uwarunkowania środowiska w rejonie przedsięwzięcia przebudowy drogi krajowej nr 8. Szczegółowo scharakteryzowano: położenie geograficzno-przyrodnicze przedsięwzięcia, budowę geologiczną i gleby, wody powierzchniowe i podziemne, klimat akustyczny, stan powietrza atmosferycznego, warunki meteorologiczne oraz przyrodę ożywioną, walory krajobrazowe i rekreacyjne. W odrębnym rozdziale scharakteryzowano przeanalizowano występowanie obszarów Natura 2000, innych przyrodniczych obszarów chronionych i cennych przyrodniczo. W rozdziale kolejnym (3.3.), sąsiadujący z drogą obszar przeanalizowano również pod kątem występowania obszarów i obiektów chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków. Przeanalizowano ponadto zagospodarowanie terenów w rejonie drogi – rozdział 4:

- Geograficznie obszar opracowania zlokalizowany jest na Nizinie Środkowopolskiej. Według podziału fizjograficznego (J. Kondracki, 1999 r.) przecina: mezoregiony: Równinę Piotrkowską, Wzniesienia Łódzkie i Wysoczyznę Rawską. Jednostki te należą do makroregionu: Wzniesienia Południowomazowieckie;
- Istniejąca trasa drogowa przecina formy morfologiczne ukształtowane w okresie plejstocenu, które związane są ze zlodowaceniem środkowopolskim i północnopolskim oraz z holocenem.
- Omawiany teren położony jest w granicach Synklinorium Szczecińsko-łódzko-miechowskiego.
- Na analizowanym odcinku przeważają gleby średniej przydatności rolniczej (IV klasy bonitacyjnej)
- Przedmiotowa trasa drogowa znajduje się w granicach zbiorników: Niecka Łódzka nr 401 K1 wieku dolnokredowego, (odcinek od km 324+772 do km 351+950);Zbiornik Koluszki –

Tomaszów nr 404 J3 wieku górnourajskiego (odcinek od km 346+750 do km 393+250); Subniecka Warszawska nr 215A wieku trzeciorzędowego (odcinek od km 379+000 do km 408+753).

- Na odcinaczkach od km 349+200 do km 359+500 oraz od km 367+750 do km 371+400 stwierdzono brak izolacji pierwszego, użytkowego poziomu wodonośnego.
- Przedmiotową trasę drogową przecinają następujące rzeki: Wierzejka, Moszczanka (Goleszanka), Wolbórka, Bielina (Czarna), Piasecznica, Lubochenka (Zółwia Gać), Gać, Krzemionka, Rylka, Białka, Chojnatka oraz Ciek bez nazwy w km 395+100.
- W stanie aktualnym poruszające się po analizowanej drodze pojazdy są źródłem przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku, zarówno w dzień jak i w nocy;
- Określając stan powietrza atmosferycznego na terenach objętych opracowaniem uwzględniono przede wszystkim stężenia substancji najbardziej charakterystycznych dla zanieczyszczeń komunikacyjnych: dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego oraz benzenu. Wartości stężeń tych związków są obecnie o wiele niższe od wartości dopuszczalnych.
- Przyroda ożywiona i krajobraz w rejonie analizowanego odcinka drogi są dosyć zróżnicowane. Z analizowaną drogą sąsiadują tereny zabudowane (zabudowa mieszkaniowa, usługowa, przemysłowo-produkcyjna i układy komunikacyjne), gdzie występuje zieleń urządzona w postaci nasadzeń przydrożnych. Ponadto występują duże kompleksy leśne oraz tereny rolnicze z roślinnością łąkową.
- Zieleń przydrożna występuje przede wszystkim w postaci nasadzeń rzędowych i grupowych drzew i krzewów wzdłuż trasy oraz w pasie dzielącym, a także krzewów na skarpach nasypów i wykopów. Stosunkowo liczne zadrzewienia towarzyszące trasie drogowej oraz terenom mieszkaniowym podnoszą walor wizualny krajobrazu na analizowanym odcinku.
- Analizowana droga nie graniczy z obszarami Natura 2000. Ponadto pomiędzy nimi, a przedmiotową drogą znajduje się miasto Tomaszów Mazowiecki.
- Wzdłuż analizowanego przedsięwzięcia na odcinku od ok. km 333+000 do km 335+000 biegnie granica Sulejowskiego Parku Krajobrazowego. Ok. 1 km od drogi, w okolicy miejscowości Meszcze znajdują się rezerваты przyrody: "Meszcze" – ok. km 334+000 i "Dęby w Meszczach" ok. km 332+000.
- Analizowana droga przebiegać będzie przez obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu "Górna Rawka" (km 379+000 – 380+500), Obszar Chronionego Krajobrazu "Bolimowsko – Radziejowski z doliną środkowej Rawki" (km 390+400 – 394+500 i 401+000 – 404+600).
- Planowana inwestycja przebiega również przez tereny projektowanych obszarów chronionego krajobrazu: "Spalsko-Sulejowskiego" (km 365+000 – 366+500), "Doliny

Wolbórki" (km 341+000 – 343+500) i "Koluszkowsko-Lubochniańskiego" (km 355+000 – 372+000).

- Przez teren objęty inwestycją przebiega granica projektowanego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Doliny rzeki Wolbórki”.
- W gminie Kowiesy, w odległości ponad 1,5 km od analizowanej drogi nr 8 położony jest Bolimowski Park Krajobrazowy.
- W miejscowości Babsk oraz przy drodze na Żydomicie, znajdują się aleje lipowe stanowiące pomniki przyrody, wpisane również do rejestru zabytków. W miejscowości Zawada znajdują się drzewa pomnikowe: dąb szypułkowy i kasztanowce białe (9 szt.). Poza tym w miejscowości Julianów, w km ok. 389+800 zinwentaryzowano 10 dębów – pomników przyrody.
- W sąsiedztwie rzeki Wolbórki, przed Tomaszowem Mazowieckim, ok. km 349+000 analizowanej drogi znajdują się lasy ochronne.
- W sąsiedztwie modernizowanej drogi znajduje się szereg obiektów zabytkowych: Aleja lipowa przy drodze Konopnica – Żydomicie, Aleja lipowa w miejscowości Babsk, Drewniana kapliczka przydrożna, Park w Wędrogowie, park podworski we wsi Kolonia Zawada.
- Omawiana inwestycja przebiega przez cenne obszary osadnictwa pradziejowego i średniowiecznego

Biorąc pod uwagę w/w uwarunkowania środowiskowe, w kolejnych rozdziałach raportu (głównie w rozdziale 5) przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia przebudowy drogi krajowej nr 8 na poszczególne komponenty środowiska. Ustosunkowano się przy tym do istniejących i projektowanych zabezpieczeń. Stwierdzono między innymi:

- Przy odpowiedniej organizacji robót, dbałości o nie zanieczyszczanie terenu budowy i terenów sąsiednich, zapewnieniu sprawnego sprzętu, itp., nie przewiduje się dla trasy w wybranym wariantcie, wystąpienia negatywnego oddziaływania na powierzchnię ziemi i gleby, którego skutki byłyby odczuwalne po zakończeniu budowy. Również w fazie eksploatacji trasy nie ma przesłanek wskazujących na możliwość wystąpienia znaczącego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na jakość gleb w jego sąsiedztwie. Ponadto, planuje się zastosowanie nowych nasadzeń roślinnych, które wraz z istniejącą roślinnością będą stanowiły dodatkową ochronę dla terenów w rejonie drogi.
- Na etapie budowy, zagrożenia dla środowiska wodnego mogą być skutecznie wyeliminowane przez przyjęcie odpowiednich rozwiązań technicznych i technologicznych, kontrolę sprzętu używanego podczas robót itp. Prognozowane stężenia zanieczyszczeń w spływach opadowych z przedmiotowej drogi przekraczają wartości dopuszczalne dla

zawiesiny ogólnej i wskazują na konieczność zastosowania urządzeń oczyszczających spływy powierzchniowe z drogi przed ich odprowadzeniem do odbiorników. Przy założeniu, że spływy z powierzchni drogi będą odpowiednio podczyszczone nie należy spodziewać się negatywnego wpływu planowanej drogi na wody podziemne.

- W fazie budowy drogi wystąpią w analizowanym rejonie okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Oddziaływanie to ma charakter czasowy, a jego nasilenie zależy m.in. od rodzaju używanego sprzętu, jego mocy akustycznej.
- W fazie eksploatacji oddziaływanie drogi na klimat akustyczny określone jest zasięgiem izofony 50 dB dla pory nocnej. Brak jest zasadniczych różnic w natężeniu ruchu samochodowego między wariantami: inwestycyjnym i bezinwestycyjnym. W związku z tym, jeśli nie uwzględni się zabezpieczeń akustycznych przewidzianych w ramach przedsięwzięcia, nie wystąpią znaczne różnice w zasięgu w/w izofony. Wprowadzenie natomiast, w ramach inwestycji, zabezpieczeń przed działaniem ponadnormatywnego hałasu w postaci ekranów akustycznych, spowoduje znaczne zmniejszenie negatywnego oddziaływania drogi w zakresie klimatu akustycznego w środowisku w stosunku do wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.
- Oddziaływania na powietrze atmosferyczne mogące wystąpić podczas trwania fazy realizacji przedsięwzięcia mają charakter czasowy i mogą być zminimalizowane poprzez działania związane z odpowiednią organizacją robót. Zakres oddziaływania ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń powietrza podczas fazy eksploatacji nie wykracza poza pas drogowy. Analizowane przedsięwzięcie nie powinno zatem negatywnie oddziaływać na tereny sąsiadujące. Ponadto, przyjmuje się, że istniejące oraz uzupełniające nasadzenia roślinne dodatkowo skutecznie ograniczą rozprzestrzenianie się ewentualnych wtórnych zanieczyszczeń.
- Oddziaływanie drogi w wariantcie inwestycyjnym na przyrodę ożywioną, walory krajobrazowe i rekreacyjne związane będzie przede wszystkim z wycinką istniejącej roślinności. Dlatego też warunkiem zmniejszenia negatywnego wpływu fazy budowy jest odpowiednia organizacja robót, ograniczenie wycinki istniejącej zieleni do minimum, zapewnienie właściwej ochrony roślinności adaptowanej oraz dbałość o teren budowy i sąsiedni itp. Zaznaczyć należy, że wycinka istniejącej zieleni związana jest między innymi z koniecznością wybudowania przejść dla zwierząt na odcinkach leśnych. Mają one zmniejszyć negatywne oddziaływanie drogi na zwierzęta, zapewniając im możliwość bezkolizyjnego przemieszczania się z jednej strony drogi na drugą. W fazie eksploatacji drogi nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na w/w komponenty środowiska. Wprowadzenie dodatkowych nasadzeń wzdłuż drogi w pewnym stopniu zrekompensuje straty spowodowane wycinką zieleni

istniejącej. Wpłyne również na walory estetyczne analizowanej drogi. Ponadto zaprojektowane przejścia dla zwierząt zdecydowanie wpłyną na poprawę warunków w stosunku do sytuacji obecnej.

- Obszary Natura 2000 Lasy Spalskie i Niebieskie Źródła nie graniczą z analizowanym przedsięwzięciem. Są od niego oddzielone aglomeracją miejską Tomaszów Mazowiecki. Ponadto, zgodnie z informacjami zawartymi w tzw. Standardowych Formularzach Danych dla w/w obszarów, istniejące drogi nie stanowią zagrożenia. Analizowane przedsięwzięcie, przebiega na odcinku równoległym do w/w obszarów Natura 2000, po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 8. W związku z powyższym nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na te tereny.
- Oddziaływanie drogi nr 8 na obszary chronione na odcinkach międzywęzłowych nie zmieni się w istotny sposób ze względu na zakres modernizacji obejmujący tylko poszerzenie jezdni i budowę dróg dla ruchu lokalnego. Znaczące oddziaływania na tereny chronione będą miały miejsce w przypadku budowy węzłów, które przyczynią się do zajęcia znacznej powierzchni terenu, zniszczenia istniejącej tam roślinności i siedlisk zwierzyny oraz istotnych zmian w krajobrazie. Modernizowana droga nie stanowi zagrożenia dla pomników przyrody, z wyjątkiem dwóch drzew w alei lipowej w miejscowości Żydomicze
- Zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji drogi, prowadzenie odpowiedniej gospodarki odpadami, zwłaszcza ich selektywna zbiórka, a następnie odbiór przez wyspecjalizowane firmy posiadające odpowiednie zezwolenia (zgodnie z ustawą O odpadach) powoduje, że nie powinny one stanowić zagrożenia dla środowiska.
- Przy zachowaniu odpowiednich warunków pracy, uwzględniających zasady BHP i Ppoż. i ogólnie dobrej organizacji robót, a także stosowania sprawnych urządzeń, generujących jak najniższe poziomy hałasu można się spodziewać, że nie wystąpi zagrożenie zdrowia i życia ludzi w wyniku prac realizacyjnych.
- Wpływ przedsięwzięcia na warunki życia i zdrowie ludzi jest składową oddziaływań na różne komponenty środowiska. Podstawowe uciążliwości związane są jednak z koniecznością wyburzenia części budynków, dostępnością do działek oraz z ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym. Przy czym, dotychczasowe rozwiązania projektowe uwzględniają konieczność zapewnienia dojazdów do działek oraz możliwość bezkolizyjnego przejazdu z jednej strony drogi nr 8 na drugą. Przeprowadzona analiza wykazała również, że zastosowanie, w ramach przedsięwzięcia, zabezpieczeń antyhałasowych znacznie poprawi klimat akustyczny w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia, a zatem i warunki życia mieszkańców w sąsiedztwie drogi nr 8.
- Analizowane przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla zabytkowych obiektów architektury czy zieleni, może natomiast oddziaływać na nie odkryte jeszcze obiekty archeologiczne.

Stały nadzór archeologiczny nad pracami ziemnymi, zapewni ochronę ewentualnych, nowoodkrytych obiektów archeologicznych oraz pozwoli na szybkie podjęcie archeologicznych, wykopaliskowych badań ratowniczych w przypadku odkrycia szczególnie cennych stanowisk.

Na podstawie przeprowadzonej analizy oddziaływania przedsięwzięcia przebudowy drogi krajowej nr 8 na środowisko oceniono przyjęte na dotychczasowych etapach projektowania - zabezpieczenia środowiska. Na tej podstawie, w rozdziale 10 podano konieczne zabezpieczenia środowiska i zalecenia do dalszych etapów projektowania, pozwalające na zminimalizowanie negatywnego oddziaływania drogi na środowisko, w tym warunki życia i zdrowia ludzi:

- W fazie budowy przedsięwzięcia ochrona wszystkich opisanych powyżej elementów środowiska polega głównie na zapewnieniu odpowiedniej organizacji robót, pracy w określonych warunkach BHP i Ppoż., używaniu sprawnego sprzętu o niskich mocach akustycznych, itp. Spełnienie tych zaleceń obniża ryzyko wypadków, awarii sprzętu budowlanego, a co z tym związane – poważne zanieczyszczenie środowiska. Praca przy użyciu sprawnego sprzętu, generującego niską emisję hałasu, a także tylko w godzinach dziennych warunkuje ponadto złagodzenie uciążliwości związanych z emisją ponadnormatywnego hałasu, zwłaszcza dla mieszkańców terenów zabudowanych sąsiadujących z drogą.
- W celu ochrony terenów o szczególnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, a zwłaszcza obszarów prawnie chronionych konieczna jest wzmożona ostrożność podczas prowadzenia prac budowlanych na odcinkach bezpośrednio sąsiadujących z takimi obszarami, lub je przecinającymi. Na obszarach chronionych i innych o cennych przyrodniczo zabronione jest lokalizowanie zapleczy budowy.
- Wycinka drzew i krzewów powinna zostać ograniczona do niezbędnego minimum, wynikającego z rozwiązań projektowych. Szczególną troską należy otoczyć roślinność obszarów chronionych. Ryzyko uszkodzenia adaptowanej roślinności podczas budowy można zredukować odpowiednio zabezpieczając tę roślinność oraz właściwie organizując pracę na budowie i jej zapleczu.
- W celu ochrony walorów kulturowych w rejonie drogi, konieczne jest zapewnienie stałego nadzoru archeologicznego na etapie robót ziemnych, na całym odcinku modernizowanej trasy.

Na etapie eksploatacji zagadnienie zabezpieczeń środowiska przedstawia się następująco:

- Ochronę powierzchni ziemi i gleb terenów sąsiadujących z analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 8 będą stanowić istniejące i nowe nasadzenia roślinne. Nie stwierdzono przesłanek do wprowadzenia innych dodatkowych zabezpieczeń w tym zakresie.
- Na podstawie przeprowadzonej analizy oddziaływania na wody powierzchniowe stwierdzono konieczność zastosowania urządzeń do oczyszczania spływów powierzchniowych z drogi przed ich odprowadzeniem do odbiorników. Na obecnym etapie projektowania zaprojektowano szereg zespołów oczyszczających oraz zbiorników retencyjno-odparowujących lub infiltrujących. Dokładny dobór technologii oczyszczania i urządzeń nastąpi na dalszych etapach projektowania (wraz z uszczegółowieniem rozwiązań projektowych). W ramach niniejszego opracowania zalecono zastosowanie urządzeń do separacji zawieszin (piaskowniki, osadniki, itp.) o parametrach pozwalających na spełnienie warunków podanych w *Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 8 lipca 2004 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1763)*.
- Ochrona wód podziemnych zostanie zapewniona głównie poprzez zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia. Dodatkowym zabezpieczeniem środowiska wód podziemnych będzie wykonanie urządzeń oczyszczających spływy opadowe z drogi.
- Tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej, usytuowane wokół przebudowywanej drogi krajowej nr 8, znajdujące się w potencjalnej strefie oddziaływania drogi będą chronione za pomocą ekranów akustycznych. Ewentualne, dodatkowe zabezpieczenia przed ponadnormatywnym hałasem zostaną podjęte jeśli wskażą na to wyniki analizy porealizacyjnej.
- Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne wynika, że nie ma potrzeby stosowania szczególnych zabezpieczeń w tym zakresie. Zwłaszcza, że analizowanej drodze będą towarzyszyły istniejące i nowo projektowane nasadzenia drzew i krzewów.
- W celu zminimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na przyrodę ożywioną walory krajobrazowe i przyrodnicze zalecono zrekompensowanie straty w drzewostanach przez uzupełnienie istniejącej zieleni oraz wprowadzenie nowych nasadzeń drzew, krzewów i pnączy (przy ekranach akustycznych) złożonych z gatunków odpornych na zanieczyszczenia powietrza i wymagających minimalnej pielęgnacji oraz dobrze znoszących suszę.
- W związku z tym, że w fazie eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000, nie wskazano szczególnych

sposobów ochrony w tym zakresie. Dla pozostałych obszarów chronionych wystarczą zabezpieczenia przyjęte dla ochrony ogólnie wszystkich walorów przyrodniczych i krajobrazowych, opisane powyżej.

- Ochrona warunków zdrowia i życia ludzi na etapie eksploatacji związana jest głównie z opisanymi wcześniej zabezpieczeniami przeciwhałasowymi.
- Na etapie eksploatacji nie przewiduje się oddziaływania na walory kulturowe (zabytki). W związku z tym nie ma potrzeby prowadzenia działań ochronnych.

Podsumowując przeprowadzone w raporcie rozważania, realizacja przedsięwzięcia jest rozwiązaniem lepszym niż wariant „0” - bezinwestycyjny. Ponadto, zastosowanie wskazanych w niniejszym raporcie zabezpieczeń pozwoli na zminimalizowanie negatywnego wpływu przedmiotowej drogi na środowisko, w tym na warunki życia i zdrowia ludzi.