

Streszczenie w języku niespecjalistycznym

***Raportu o oddziaływaniu na środowisko
przedsięwzięcia pt.***

**„Rozbudowa ulicy Warszawskiej
i ulicy Rędzińskiej”**

dla projektu

**„Przebudowa drogi krajowej Nr 91 w Częstochowie
ul. Warszawska, ul. Rędzińska oraz przebudowa węzła
drogi krajowej Nr 1 z ul. Warszawską (drogą krajową
Nr 91) w Częstochowie”**

1. Wstęp

Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pt. „Rozbudowa ulicy Warszawskiej i ulicy Rędziańskiej dla projektu „Przebudowa drogi krajowej Nr 91 w Częstochowie ul. Warszawska , ul. Rędziańska oraz przebudowa węzła drogi krajowej Nr 1 z ul. Warszawską (drogą krajową Nr 91) w Częstochowie opracowano w celu określenia oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska i zdrowie ludzi oraz warunki życia ludzi, dobra materialne, dobra kultury.

2. Opis planowanego przedsięwzięcia

Podstawą zamierzenia jest zły i stale pogarszający się stan techniczny powyższych dróg, ich niedostosowanie do wzrastającej liczby użytkowników oraz brak nowoczesnych rozwiązań organizacji ruchu. W przypadku drogi krajowej nr 91 nośność konstrukcji nawierzchni nie zapewnia przenoszenia obciążeń 115 kN/oś, brak jest też dodatkowych relacji kierunków na skrzyżowaniach z innymi drogami, w tym przede wszystkim z drogą krajową Nr 1, brak skanalizowanych skrzyżowań z siecią dróg lokalnych oraz przestarzała infrastruktura techniczna.

Projekt zakłada likwidację wad technicznych w ciągu ulic Warszawskiej i Rędziańskiej (DK 91), w tym budowę dodatkowej relacji w kierunku na Warszawę na skrzyżowaniu z DK 1, przebudowę konstrukcji nawierzchni dla zapewnienia przenoszenia obciążeń 115 kN/oś, kanalizację i przebudowę skrzyżowań z siecią dróg lokalnych, przebudowę ciągów pieszych oraz przebudowę infrastruktury uzbrojenia podziemnego.

Ulica Warszawska i ul. Rędziańska posiadają nawierzchnię jezdni asfaltową z licznymi, częściowo wypełnionymi ubytkami. Istniejące chodniki i ciągi pieszce są w złym stanie technicznym. Po obu stronach ulicy istnieje zabudowa usługowo - handlowa, przemysłowa przemieszana z mieszkaniową jedno- i wielorodzinną. Uzbrojenie stanowią: wodociąg, sieć energetyczna, telekomunikacyjna i gazowa, kanał sanitarny i deszczowy. Pojedyncze luźno rosnące drzewa i sporadycznie krzewy z murawą trawiastą uzupełniają wizualizację ulicy.

Ulice Warszawska i Rędziańska stanowią ciąg drogi krajowej DK 91. Ulica Warszawska na odcinku od Al. Jana Pawła II do trasy DK1 posiada jednoprzestrzenną

jezdnię o szerokości 9,0 metra i obustronne chodniki oddzielone od jezdni zieleńcami. Na dalszym odcinku do skrzyżowania z ul. Batalionów Chłopskich przekrój poprzeczny jezdni został poszerzony do 13 metrów. Teren przyległy jest obsługiwany bezpośrednio z jezdni głównej.

Dla realizacji projektu przyjęto wariant inwestycji o wysokich parametrach jakościowych i użytkowych, spełniających najwyższe standardy bezpieczeństwa przy pomijalnie małym oddziaływaniu na środowisko. Przyjęty wariant charakteryzuje się wysokimi korzyściami ekonomiczno-społecznymi.

Projekt pn. „Przebudowa DK 91 w Częstochowie – ul. Warszawska i ul. Rędzińska wraz z budową węzła DK 91 z DK 1” zlokalizowany jest na terenie dzielnic: Stare Miasto, Tysiąclecie oraz Wyczerpy – Aniołów w ciągu ulic Warszawskiej i Rędzińskiej (DK 91).

Przedmiotem zamierzenia jest przebudowa jezdni, przebudowa węzła z drogą krajową nr 1 (DK 1) oraz skrzyżowań z ulicami sieci lokalnej, chodników, elementów oświetlenia i odwodnienia wraz z likwidacją kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym.

Po modernizacji drogi DK 91 szerokość pasów drogowych wynosić będzie:

- na odcinku od Al. Jana Pawła II do ul. Morsztyna - ok. 20,m,
- na odcinku od ul. Morsztyna do ul. Batalionów Chłopskich - od 20,0m - 25,0m, miejscami 34,0m
- na odcinku od ul. Batalionów Chłopskich do granicy miasta - ok. 30,0m.

W czasie budowy wykonawca robót będzie wykorzystywał:

- wodę do celów socjalnych i technologicznych,
- energię elektryczną,
- kołowe środki transportu (samochody dostawcze),
- maszyny i urządzenia drogowe.

W czasie budowy wykonawca robót winien przestrzegać nw. zasad:

- wyznaczać zaplecze budowy w miejscach, na których nie ma cennych okazów przyrodniczych,
- organizować tak teren budowy oraz pracę, aby nie zajmować obszaru poza wyznaczonym pasem budowy,

- organizować pracę w taki sposób, aby magazynowane były tylko takie odpady, które zostaną wykorzystane na miejscu budowy,
- pozostałych odpadów – nie magazynować, ale na bieżąco przekazywać podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia na gospodarowanie odpadami,
- nie tankować maszyn na terenie budowy,
- wykonać dodatkowe zabezpieczenia oddzielające teren budowy od istniejących studzienek kanalizacyjnych, aby uniemożliwić przedostawanie się do nich zanieczyszczeń,
- wykorzystywać maszyny tylko sprawne technicznie,
- do odwodnienia wykopów stosować igłofiltry,
- zabezpieczać przed uszkodzeniem korzenie drzew, które nie są przeznaczone do wycinki,
- wycinkę drzew i krzewów wykonać po otrzymaniu zezwoleń organów administracyjnych,
- drogi dojazdowe wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć komunikacyjną,
- utrzymywać drogi dojazdowe do budowy w czystości,
- prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić do godz. 18⁰⁰,
- zabezpieczyć skarpy ziemne przed rozmywaniem w czasie opadów atmosferycznych,
- teren budowy uporządkować i przywrócić do stanu pierwotnego, m.in. np. posiać trawę,
- czas realizacji inwestycji powinien być jak najkrótszy.

Wszystkie prace prowadzone będą w pasie drogowym, ale nie wyklucza się w ramach prac przygotowawczych, po uzyskaniu stosownych uzgodnień z właścicielem terenu (oświadczenie właścicieli gruntów o udzieleniu prawa do prowadzenia robót przez teren ich nieruchomości lub deklarację zgody) nastąpi ewentualny wykup i zajęcie dodatkowych terenów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie zamierzenia.

Czasowo w miarę potrzeb (po wykonaniu projektu organizacji i zabezpieczenia ruchu) zorganizowana i oznakowana zostanie komunikacja i ruch transportowy ewentualnie wyłączony z użytkowania odcinka drogowego. Zabezpieczone zostaną przed uszkodzeniem pojedyncze drzewa i krzewy. Wyznaczone i oznakowane też zostaną drogi transportu kołowego przedsięwzięcia, zaplecze budowy i place magazynowe. Roboty

rozbiórkowe wykonywane będą mechanicznie, ale też i ręcznie zwłaszcza przy zbliżaniu się do drzew (możliwość uszkodzenia systemu korzeniowego) i istniejącego uzbrojenia infrastruktury nadziemnej i podziemnej tj. sieć wodociągowa, kanalizacyjna, elektryczna, gazowa, telefoniczna.

Wszystkie napotkane na trasie przewody podziemne krzyżujące się lub biegnące równolegle będą zabezpieczone przed uszkodzeniem, a w razie potrzeby podwieszone w sposób zapewniający ich ciągłość eksploatacji.

Projektuje się likwidację istniejących odcinków sieci wodnych, kanalizacyjnych, oraz ciepłowniczych przechodzących przez nowo projektowane ronda a następnie wykonanie obejść i przekładek.

W miejscach wystąpienia kolizji komunikacji pieszej stosowane będą pomosty z barierkami ochronnymi.

Park maszynowy stanowić będą typowe maszyny budowlane takie jak: koparko-ładowarka, koparka kołowa podsiębierna, agregat, sprężarka, dźwig samojezdny kołowy, ciągniki kołowe z przyczepą, samochody samowyładowcze, spycharka, równiarka samobieżna, szczotka mechaniczna, rozścielacz asfaltu, walec drogowy, ubijak spalinowy, ewentualnie betonomieszarka.

Używane na budowie urządzenia posiadać będą dokumenty uprawniające do ich użytkowania z adekwatnym przeznaczeniem. Sprzęt zmechanizowany będzie posiadał dopuszczalne ustalone parametry środowiskowe tj. głośności i emisji spalin. Wszelkie roboty wykonywane będą zgodnie z wymogami zasad BHP.

Zakłada się że podczas realizacji przedsięwzięcia wszystkie materiały i elementy wytworzone już w specjalistycznych zakładach dostarczane będą sukcesywnie w postaci gotowej do zastosowania. Wszystko to wykorzystywane będzie w sposób bieżący, lub czasowo magazynowane będzie na wydzielonym, oznakowanym, ogrodzonym, utwardzonym placu zaplecza gospodarczego przedsięwzięcia.

Warunki wykorzystywania terenu w fazie budowy i eksploatacji lub użytkowania

W czasie budowy wykonawca robót będzie wykorzystywał:

- wodę do celów socjalnych i technologicznych,
- energię elektryczną,
- kołowe środki transportu (samochody dostawcze),

- maszyny i urządzenia drogowe.

Woda na miejsce budowy dostarczana będzie beczkowozami w ilościach - zależnie od potrzeb lub bezpośrednio pobierana z istniejących sieci wodociągowych.

Energia elektryczna, w przypadku braku możliwości jej pobierania z istniejącej sieci elektroenergetycznej wytwarzana będzie za pomocą agregatu prądotwórczego.

Środki transportu, maszyny oraz agregat prądotwórczy będą wykorzystywały benzyny, olej napędowy .

Obiekty socjalne (niestacjonarne) będą źródłem ścieków bytowych , które powinny być gromadzone w bezodpływowych, szczelnych zbiornikach a następnie wprowadzane do urządzeń kanalizacyjnych.

Miejsca na zaplecza będą na terenie inwestora ewentualnie innym, prywatnym-użytkowane na podstawie umów cywilno-prawnych.

Urobek powstający w czasie realizacji przedsięwzięcia winien być gromadzony selektywnie (w pryzmach) dla danego miejsca wykopów i zagospodarowany wg miejsca pochodzenia. Zdjęta powierzchniowa warstwa ziemi powinna być zdeponowana i zagospodarowana ponownie na odpowiednie miejsce wg pochodzenia.

Wytwórca odpadów w czasie budowy powinien je gromadzić selektywnie i przekazywać do odbiorcy posiadającego stosowne zezwolenie na transport, zbiórkę, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.

Inwestycja realizowana będzie etapowo, „po śladzie” pierwotnej infrastruktury drogowej. Przedsięwzięcie zostało zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi branżowymi normatywami i współczesną wiedzą naukowo – techniczną.

W czasie budowy wykonawca robót powinien przestrzegać nw. zasad:

- wyznaczać zaplecze budowy w miejscach, na których nie ma cennych okazów przyrodniczych,
- organizować tak teren budowy oraz pracę, aby nie zajmować obszaru poza wyznaczonym pasem budowy,
- organizować pracę w taki sposób, aby magazynowane były tylko takie odpady, które zostaną wykorzystane na miejscu budowy (prowadzenie procesu odzysku R14 gruzu

- i gruntów - działania prowadzące do wykorzystania odpadów w całości lub części lub do odzysku z odpadów substancji lub materiałów, łącznie z ich wykorzystaniem),
- pozostałych odpadów – nie magazynować, ale na bieżąco przekazywać podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia na gospodarowanie odpadami,
 - nie tankować maszyn na terenie budowy,
 - wykonać dodatkowe zabezpieczenia oddzielające teren budowy od istniejących studzienek kanalizacyjnych , aby uniemożliwić przedostawanie się do nich zanieczyszczeń,
 - wykorzystywać maszyny tylko sprawne technicznie,
 - do odwodnienia wykopów stosować igłofiltry,
 - zabezpieczać przed uszkodzeniem korzenie drzew , które nie są przeznaczone do wycinki,
 - wycinkę drzew i krzewów wykonać po otrzymaniu zezwoleń organów administracyjnych,
 - drogi dojazdowe wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć komunikacyjną,
 - utrzymywać drogi dojazdowe do budowy w czystości,
 - prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić do godz. 18⁰⁰,
 - zabezpieczyć skarpy ziemne przed rozmywaniem w czasie opadów atmosferycznych,
 - teren budowy uporządkować i przywrócić do stanu pierwotnego , m.in. np. posiać trawę,
 - czas realizacji inwestycji powinien być jak najkrótszy.

Nasadzenia we wszystkie dostępne miejsca, nie kolidujące z ruchem, zwartej zieleni (mieszanej – iglastej i liściastej) o zróżnicowanym pułapie koron i gęstymi krzewami, cele poprawy estetyki obszaru, ale też pełnienia funkcji aerosanitarnej dla powietrza i przewietrzania obszaru. Zieleń poprawi i uzupełni estetykę podnoszącą jednocześnie waloryzację przyrodniczą obszaru.

Nie zaleca się zabudowy ekranów akustycznych z uwagi na istniejące praktycznie, co kilka metrów zjazdy do posesji mieszkalnych lub do zakładów usługowych.

Prognoza ruchu

W modelu ruchu opartego na generalnym pomiarze (rok 2010) dla miasta Częstochowy uwzględniono strukturę rodzajową oraz motywację podróży.

Wskaźniki wzrostu ruchu dla każdej z grup pojazdów określono na podstawie wyżej podanego ruchu wariantie bez inwestycyjnym oraz z inwestycją.

Przyjęto zmniejszenie ilości pojazdów na analizowanym przekroju związane z budową autostrady A-1 zlokalizowanej po zachodniej stronie miasta.

2.1. Główne cechy charakterystyczne planowanej inwestycji, zastosowane procesy produkcyjne.

Konstrukcja nawierzchni jezdni i rond:

- warstwa ściernalna -4 cm
- warstwa wiążąca z betonu -9 cm
- podbudówka betonu- 14 cm
- podbudówka tłucznia kamiennego -20 cm
- warstwa piasku - 15 cm

Konstrukcja chodników :

- kostka brukowa - 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa - 3 cm
- podbudowa z tłucznia kamiennego - 15 cm
- warstwa piasku - 10 cm

Przebudowa obejmuje całkowitą wymię konstrukcji nawierzchni na kategorię ruchu KR5.

2.2. Przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia

Na potrzeby wykonania obliczeń, z uwagi na uwarunkowania techniczne, analizowaną drogę wraz z węzłem podzielono na trzy odcinki :

- Odcinek nr 1 : od ul. Jana Pawła II do ul. Banachiewicza

- Odcinek nr 2: od ul. Banachiewicza do ul. C.K. Norwida
- Odcinek nr : od ul. C.K. Norwida do (ul. Rędzińska) granic miasta Częstochowy.

Analizę przeprowadzono dla roku 2015 tj. dla pierwszego roku po oddaniu do eksploatacji przedsięwzięcia oraz dla roku 2020.

Warianty inwestycji: wariant I i II .

Parametry drogi, natężenie ruchu są takie same dla tych wariantów.

Inwestycja prowadzona będzie po śladzie drogi istniejącej.

2.2.1. Emisje ścieków

- Ścieki opadowe i roztopowe zostaną ujęte system przebudowanych wpustów z osadnikami i wprowadzane zostaną do ww. kolektorów deszczowych na warunkach ustalonych przez Inwestora i administratora sieci kanalizacji deszczowej Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie.

2.2.2. Emisje gazów i pyłu do powietrza

Obliczone emisje będą jednakowe dla wariantu I i II wynikowego i wariantu 3.

Na etapie budowy wystąpi emisja :

- ze spalania paliwa ON- oleju napędowego w silnikach maszyn drogowych,
- niezorganizowana emisja pyłu.

Ze spalania paliw będzie jakościowo emisja tych samych związków co w trakcie eksploatacji drogi czyli:

- benzenu, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla , węglowodorów alifatycznych, węglowodorów aromatycznych , ołowiu.

Źródłem emisji w czasie eksploatacji przedsięwzięcia będzie proces spalania paliwa w silnikach samochodów osobowych i ciężarowych.

2.2.3. Emisje hałasu

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia źródłami hałasu będzie praca maszyn drogowych w pasie drogowym oraz transportu materiałów. Etap ten będzie uciążliwy dla

mieszkańców tej ulicy, dlatego też w trakcie realizacji przedsięwzięcia muszą być spełnione następujące warunki:

- maszyny dopuszczone do pracy muszą być w dobrym stanie technicznym,
- praca powinna dobrze zorganizowana, aby wykluczyć niepotrzebne z punktu technologicznego prace i wydłużanie czasu pracy maszyn.
- praca maszyn powinna odbywać się tylko w porze dnia od godz. 6.00 do godziny 18.00.

Przy realizacji przebudowy drogi wg wariantu II mieszkańcy narażeni byłiby na dodatkową emisję hałasu związaną z wyburzeniem budynków mieszkalnych, wywozem odpadów.

W trakcie eksploatacji źródłami hałasu będą pojazdy poruszające się po drodze.

2.2.4. Emisje odpadów

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie źródłem powstawania następujących odpadów: odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów oraz przebudowy dróg, tworzywa sztuczne, złom stalowy, gleba i ziemia, kamienie.

Wytwórcą powyższych odpadów będą firmy realizujące planowane przedsięwzięcie.

Odpady zagospodarowany będą przez uprawnionych odbiorców (firmy posiadające stosowne decyzje w zakresie gospodarowania tymi odpadami) lub przekazywane osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym, niebędącym przedsiębiorcami, do wykorzystania na ich własne potrzeby bądź wywieziony na składowisko odpadów w Sobuczynie.

Na tym etapie eksploatacji będą generowane odpady pochodzące z:

- oczyszczania kanalizacji odwadniającej jezdnie,
- z pielęgnacji i utrzymania zieleni,
- z koszy przyulicznych,
- odpady z czyszczenia ulic i placów.

Odpady te będą wytwarzane tylko podczas wykonywania usług czyszczenia ulic i placów, czyszczenia kanalizacji deszczowej oraz pielęgnacją zieleni przyulicznej.

Odpady te usuwane będą przez firmy zajmującą się utrzymaniem porządku i czystości na omawianym terenie i wywożone do Zakładu Zagospodarowania Odpadów w Sobuczynie lub do innej instalacji, w której będą poddane odzyskowi lub unieszkodliwieniu.

3. OPIS ELEMENTÓW PRZYRODNICZYCH ŚRODOWISKA OBJĘTYCH ZAKRESEM PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Rzeki

Warta przepływa południkowo przez miasto w szerokiej dolinie.

Region Częstochowski nie jest zasobny w czyste wody powierzchniowe. Przepływające rzeki Warta, Konopka, Stradomka i ich dopływy niosą wody zanieczyszczone powyżej dopuszczalnych norm.

Obiekty przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000

Na terenie Częstochowy znajdują się następujące tereny cenne przyrodniczo i krajobrazowo:

- przełom Warty na Mirowie wraz z wzgórzem Gąszczyk i wzgórzem Kokocówka,
- łąki torfowiskowe na Blesznie,
- łąki trzęślicowe w dzielnicy Dźbów (Walaszczyki),
- wzgórze Ossona.

„Gąszczyk” – projektowany rezerwat leśny o powierzchni 6,91 ha, położony w przełomowym odcinku Warty na granicy dzielnicy miasta Częstochowa – Mirów i gminy Mstów.

„Kokocówka” – projektowany rezerwat leśny w Częstochowie dzielnica Mirów – Ossona o powierzchni ok. 2 ha.

Trzęślicowa Łąka pod „Walaszczykami” – Częstochowa – Skorki, ul. Leśna – projektowany rezerwat florystyczny o powierzchni ok. 25 ha.

„Bleszno” – w Częstochowie, ul. Długa 32 – 68. Projektowany rezerwat torfowiskowy o powierzchni 2,07 ha. Kompleks eutroficznych torfowisk niskich i wilgotnych łąk na podłożu wapiennym,

Na terenie Częstochowy 3 drzewa uznane są za pomniki przyrody. Są to dąb szypułkowy liczący ok. 80 lat i klon jawor szacowany na ok. 120 - 150 lat, oba położone w „Parku 3 Maja” oraz rosnący przy ul. Łukasieńskiego tulipanowiec amerykański, którego wiek jest szacowany na ok. 80 lat.

Powyższe obiekty nie są zlokalizowane w sąsiedztwie ulicy Warszawskiej.

Najbliżej położone specjalne obszary ochrony siedlisk, włączone do **sieci NATURA 2000** to :

Ostoja Wałaszczyki w Częstochowie (kod: PLH 240028)

Łąka trzęślicowa wśród starych hałd po odkrywkowej eksploatacji rud żelaza, z udziałem rzadkich i chronionych gatunków roślin, takich jak: goryczka wąskolistna, mieczyk dachówkowaty, kosaciec syberyjski, storczyk szerokolistny, podkolan biały, kruszczyk błotny. Spośród zwierząt z załączników II ds. I i II występują: kumak nizinny, traszka grzebieniasta, bąk oraz błotniak stawowy.

Ostoja Olsztyńsko-Mirowska

Oddalona jest od planowanej inwestycji ok. 4.5 km.

Obszar ten leży w całości na terenie Parku Orlich Gniazd. Utworzono tu dotychczas 2 rezerwaty przyrody - Zielona Góra i Sokole Góry oraz jeden użytek ekologiczny Góry Towarne

Stan zanieczyszczenia powietrza wg oceny WIOŚ w 2011 roku

Powietrze w Częstochowie jest najbardziej zanieczyszczone pyłem i dwutlenkiem azotu.

ZABYTKI

W bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się obiekty chronione przepisami o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Budynki chronione ww. przepisami i wpisane do gminnej ewidencji to budynki zlokalizowane przy ul. Warszawskiej o nr ew. 5, 7, 9, 15, 23, 33, 37, 39. (odcinek ulicy od Placu Daszyńskiego do Alei Jana Pawła II).

6. OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA WRAZ Z UZASADNIENIEM ICH WYBORU

Inwestor analizował dwa warianty przebudowy ulicy Warszawskiej (od Al. Jana Pawła II do ul. Rędzińskiej) i ul. Rędzińskiej w Częstochowie w ciągu drogi krajowej nr 91 .

W analizie tej największe znaczenie ma wariant Nr I, który jest proponowany przez inwestora.

6.1. Opis wariantu Nr II

Wariant Nr II, podobnie jak wariant Nr I, prowadzony będzie pośladzie ulicy Warszawskiej, Rędzińskiej i istniejącego węzła - nie zmienia lokalizacji tych ulic.

W wariantcie Nr II przebudowa DK 91- ulice Warszawska od Al. Jana Pawła II do ul. Batalionów Chłopskich i ul. Rędzińskiej miała na celu uzyskanie szerokości pasa drogowego - 30,0 - 35,0 m, miejscami do 40,0 m ze ścieżkami rowerowymi i ciągami pieszo- rowerowymi. Wszystkie skrzyżowania rozwiązano jako pełne skanalizowane lub rondo.

6.3. Opis wariantu polegający na nie podejmowaniu przedsięwzięcia oraz opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.

Przewidywana struktura ruchu i wielkość natężenia dla wariantu *polegającego na nie podejmowaniu przedsięwzięcia* są podobne do przewidywanych wielkości dla wariantu Nr I i wariantu Nr II.

Wariant zerowy polega na niepodejmowaniu planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejącej drogi. W istniejącym stanie ruch samochodowy odbywa się po bardzo zniszczonej nawierzchni. Nie podjęcie działań naprawczych spowoduje szereg negatywnych skutków dla ludzi i środowiska.

6.4. Opis wariantu najkorzystniejszego dla środowiska

Wariantem **nieznacznie** najkorzystniejszym dla środowiska w porównaniu z wariantem I jest wariant Nr II.

Budowa ścieżek rowerowych spowoduje przez część mieszkańców zamianę samochodu na rower w komunikacji miejskiej a to z kolei spowoduje obniżenie emisji spalin do powietrza.

Gospodarka ściekami i odpadami prowadzona będzie w ten sam sposób co w wariantcie nr I.

Wariant ten jednak będzie **mniej korzystny dla środowiska** w okresie realizacji z powodu konieczności wyburzeń 120 budynków, ponieważ wygeneruje do kilku tysięcy ton odpadów z rozbiórek budynków. Pogorszy się krótkotrwale i odwracalnie klimat akustyczny i stężenie pyłu w otoczeniu wyburzanego obiektu.

6.5. Uzasadnienie wariantu proponowanego przez wnioskodawcę.

Wariant proponowany przez wnioskodawcę to wariant nr I. (wynikowy). Jest to wariant racjonalny i mało znacząco, mniej korzystny dla środowiska w porównaniu z wariantem nr II. Obejmuje przebudowę nawierzchni jezdni, budowę nawierzchni w zatokach, skrzyżowania w postaci rond (cztery ronda) – spełnia oczekiwania użytkowników jezdni.

Wariant Nr I zabezpiecza realizację podstawowych celów przebudowy drogi, jakimi są:

- poprawa płynności ruchu i bezpieczeństwa użytkowników jezdni poprzez budowę jezdni o odpowiednich parametrach technicznych, budowę skrzyżowań w postaci rond, budowę zatok autobusowych i pasów do parkowania. Płynność ruchu ma pozytywny wpływ na zmniejszenie zużycia paliwa i tym samym zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i emisji hałasu,
- wydłużenie czasu użytkowania jezdni bez remontów- spowoduje to wyeliminowanie sytuacji kolizyjnych, ograniczenie ilości odpadów z remontu dróg,

wyeliminowanie dodatkowych uciążliwości powodowanej hałasem w czasie remontu,

- poprawa bezpieczeństwa pieszych i komfortu użytkowania chodników.

7. OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO ANALIZOWANYCH WARIANTÓW , W TYM RÓWNIEŻ W WYPADKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ, A TAKŻE MOŻLIWEGO TRANS-GRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

7.1. Oddziaływanie projektowanego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i wglębne

7.1.1. Etap realizacji

Ścieki bytowe po uprzednim gromadzeniu w bezodpływowym zbiorniku wprowadzane będą do miejskiej sieci kanalizacyjnej i następnie oczyszczane w oczyszczalni ścieków.

Ścieki te nie będą negatywnie oddziaływać na wody wglębne i powierzchniowe.

Nie ujęte w systemy kanalizacyjne wody opadowe i roztopowe w czasie budowy mogą zanieczyścić ziemię i wody wglębne tylko w przypadku gdyby powstała awaria maszyny drogowej np. rozszczelnienie zbiorników z substancjami ropopochodnymi. Oddziaływania powyższe będą występowały przy realizacji każdego wariantu.

7.1.2. Etap eksploatacji

Ścieki opadowe wprowadzane będą poprzez studzienki osadnikami do istniejącej kanalizacji. Właściciel kanalizacji MZDiT ma pozwolenie wodno - prawne na zrzut tych ścieków do wód rzeki Warty.

7.2. Oddziaływanie emisji na stan powietrza

Wariant Nr I, wariant II i wariant bezinwestycyjny

Przewidywane natężenia ruchu i jego struktura dla ww. wariantów są jednakowe.

Przekroczone będą:

- dopuszczalne stężenia uśrednione dla 1godziny dla dwutlenku azotu
- dopuszczalne stężenia uśrednione dla 1roku dla dwutlenku azotu i pyłu PM₁₀.

Maksymalny zasięg ponadnormatywnych stężeń:

- średniorocznych dwutlenku azotu wynosić będzie nie mniej niż 500 m i 550 m ,a pyłu 200m i 220m, odpowiednio w roku 2015 i 2020.
- uśrednionych do godziny dwutlenku azotu wynosić będzie 300m i 320, odpowiednio w roku 2015 i 2020.

Teren narażony na największy zasięg zlokalizowany jest przy węźle DK91-DK1.

7.3. Przewidywane oddziaływanie emisji hałasu na stan środowiska

Wyniki obliczeń wykazują, że:

- hałas drogowy emitowany z przebudowywanej drogi DK1 , węzła i odcinka DK1 będzie powodował w porze dziennej i nocnej przekroczenie dopuszczalnych wartości określonych dla funkcji terenów chronionych przed hałasem – mieszkaniowo-usługowej.

Biorąc pod uwagę zakres prac na śladach dróg krajowych DK91 DK1 (budowa jezdni o nowych parametrach) zgodnie z obowiązującymi przepisami 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.] inwestor winien zostać zobowiązany do wykonania analizy porealizacyjnej.

Nowa nawierzchnia nie tylko podniesie komfort jazdy ale przy danym natężeniu ruchu obniży emisję hałasu.

Na terenach przemysłowo-handlowo-usługowych można zastosować rozwiązania techniczne zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach mieszkalnych

7.4. Przewidywane oddziaływanie emisji odpadów

Przy spełnieniu wymogów określonych w ustawie o odpadach oraz określonych w niniejszym „Raporcie...”, nie wystąpi negatywne oddziaływanie wytworzonych odpadów na środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

2. Nie ma konieczności projektowania dla etapu realizacji jak i eksploatacji inwestycji miejsc magazynowania odpadów (odpady bezpośrednio po wytworzeniu będą usuwane poza teren budowy do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia).
4. Wytwórca odpadów (na etapie realizacji jak i eksploatacji) zobowiązany jest do uregulowania (w terminach określonych w ustawie o odpadach) spraw formalno-prawnych w zakresie wytwarzania i gospodarowania odpadami.

7.5. Przewidywane oddziaływanie w wypadku wystąpienia poważnej awarii a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W przypadku eksploatacji drogi, z poważną awarią możemy mieć do czynienia w przypadku wystąpienia kolizji lub innego wypadku z udziałem pojazdów transportujących substancje bądź odpady niebezpieczne, a następnie ich wydostania się na jezdnię.

Przeciwdziałanie poważnym awariom polega na zapobieganiu sytuacjom zagrożenia oraz przygotowanie planu szybkiego usunięcia awarii, gdyż o powodzeniu akcji decydują zwykle jej pierwsze minuty. Akcją taką utrudnia brak informacji o rodzaju przewożonych substancji oraz o sposobie postępowania z substancją w przypadku jej wydostania się na zewnątrz.

Generalnie można stwierdzić, że w przypadku dróg, zagrożenie jest związane z niekontrolowanym przedostaniem się substancji niebezpiecznych poza szczelną nawierzchnię jezdni czyli na tereny sąsiednie, a następnie ich infiltracja do środowiska.

Oddziaływanie transgraniczne przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie na każdym etapie: realizacji, eksploatacji i likwidacji nie będzie transgranicznie oddziaływało na środowisko.

8. UZASADNIENIE PROPONOWANEGO PRZEZ WNIOSKODAWCĘ WARIANTU, ZE WSKAZANIEM JEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA:

- ludzi, zwierzęta, rośliny, grzyby i siedliska przyrodnicze powietrze,
- powierzchnię ziemi z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz,
- dobra materialne
- zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków.
- wzajemne oddziaływanie między ww. elementami

Proponowany przez wnioskodawcę wariant nie spowoduje pogorszenia stanu jakości środowiska, nie naruszy interesów osób trzecich.

Ponieważ przedsięwzięcie zlokalizowane jest w śródmieściu, na terenie już antropologicznie przekształconym jego oddziaływanie będzie przede wszystkim na ludzi, a na florę i faunę również kształtowaną przez ludzi.

Na terenie oddziaływania nie ma siedlisk (grzybów) objętych ochroną.

Z uwagi na charakter inwestycji, zakres i skalę, wykorzystanie surowców inwestycja nie będzie miała znaczącego wpływu na powierzchnię ziemi z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, jak również na klimat - np. na ocieplenie klimatu. Przebudowa w istotny sposób nie wpłynie na zmianę krajobrazu, ponieważ przebudowywane drogi są obiektami wpisanymi układ komunikacyjny miasta.

9. OPIS PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO, OBEJMUJĄCY BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, KRÓTKO-, ŚREDNIO, I DŁUGO-TERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Przewidywane znaczące oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko dla etapu budowy i likwidacji inwestycji wynikające z:

✓ emisji zanieczyszczeń

Lp.	Prognozowane oddziaływanie	Bezpośrednie	Pośrednie	Wtórne	Skumulowane	Krótkoterminowe	Średnioterminowe	Długoterminowe	Trwałe	Chwilowe
1.	Ludzie	+	-	-	-	+	-	-	-	+
2.	Fauna	+	-	-	-	+	-	-	-	+
3.	Flora	+	-	-	-	+	-	-	-	+
4.	Gleba	+	-	-	-	+	-	-	-	+
5.	Woda	-	+	-	-	+	-	-	-	+
6.	Powietrze	+	-	-	-	+	-	-	-	+
7.	Hałas	+	-	-	-	+	-	-	-	+
8.	Dobra materialne	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.	Dobra kultury	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10.	Krajobraz	+	-	-	-	+	-	-	-	+

Przewidywane znacząco oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko wynikające z:

✓ istnienia przedsięwzięcia

Lp.	Prognozowane oddziaływanie	Bezpośrednie	Pośrednie	Wtórne	Skumulowane	Krótkoterminowe	Średnioterminowe	Długoterminowe	Trwałe	Chwilowe
1.	Ludzie	+	-	-	+	-	-	-	+	-
2.	Fauna	+	+	-	-	-	-	+	+	-
3.	Flora	+	-	-	+	-	-	+	+	-
4.	Gleba	+	-	-	+	-	-	+	+	-
5.	Woda	-	+	-	-	-	-	+	-	-
6.	Powietrze	+	-	-	+	-	-	+	-	-
7.	Hałas	+	-	-	+	-	-	+	-	-
8.	Dobra materialne	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.	Dobra kultury	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10.	Krajobraz	+	-	-	-	-	-	+	-	-

Charakterystyka oddziaływań skumulowanych

Przedsięwzięcie nie będzie realizowane w bezpośrednim sąsiedztwie innej inwestycji, która generuje podobne zanieczyszczenia. W okresie eksploatacji, w wariancie bezinwestycyjnym i w wariancie inwestycyjnym już istniejące skumulowane oddziaływania na tereny przyległe, ludzi tam mieszkających, florę i faunę nie zmienią się, ponieważ przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi istniejącej. Np. Tereny przyległe do drogi i ulic poprzecznych do przebudowywanych dróg narażone będą w dalszym ciągu na oddziaływanie przedsięwzięcia i innych istniejących źródeł emitujących te same zanieczyszczenia: np. kolei- brak możliwości wybudowania ekranów nie zmniejszy skumulowanego oddziaływania hałasu.

Przedsięwzięcie w stanie bezinwestycyjnym oraz po realizacji przebudowy nie zmieni bilansu emitowanych zanieczyszczeń przez układ drogowy miasta Częstochowy.

12.WSKAZANIE CZY DLA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA KONIECZNE JEST USYTUOWANIE OBSZARU OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

Ponieważ jest to budowa nowej jezdni, o nowych wyższych parametrach technicznych i budowa nowego węzła na śladach dróg istniejących w ciągu dróg krajowych wnioskuje się o zobowiązanie inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej.

13. PRZEDSTAWIENIE PROPOZYCJI MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ETAPIE BUDOWY, LIKWIDACJI I EKSPLOATACJI

Przepis art. 175 ust. 3 ww. ustawy Prawo ochrony środowiska wymaga od zarządzającego przebudowaną drogą do przeprowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją drogi. Pomiary te winny być wykonane zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji i energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową linią

tramwajową, lotniskiem [Dz. U. Nr 192 poz. 1392 ze zm.]. Rozporządzenie powyższe określa również lokalizację punktów pomiarowych .

14. WNIOSKI KOŃCOWE

Wyniki obliczeń wykazują, że:

1. hałas drogowy emitowany z ul. Warszawskiej i Rędzińskiej będzie powodował w porze dziennej i nocnej przekroczenie dopuszczalnych wartości określonych dla funkcji terenów chronionych przed hałasem – mieszkaniowo-usługowej.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.] wnioskuje się o zobowiązanie inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej.

Teren przy ulicy Warszawskiej oraz Rędzińskiej jest już trwale zainwestowany i ruch komunikacyjny obsługiwany bezpośrednio jest przez analizowane ulice.

Nowa nawierzchnia podniesie komfort jazdy oraz przy aktualnym natężeniu ruchu obniży emisję hałasu.

Na terenach przemysłowo-handlowo-usługowych można zastosować rozwiązania techniczne zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

2. przekroczone będą:

- dopuszczalne stężenia uśrednione dla 1godziny dla dwutlenku azotu
- dopuszczalne stężenia uśrednione dla 1roku dla dwutlenku azotu i pyłu PM₁₀.

3.ścieki opadowe i roztopowe zostaną ujęte system przebudowanych wpustów z osadnikami i wprowadzane zostaną do ww. kolektorów deszczowych na warunkach ustalonych przez Inwestora i administratora sieci kanalizacji deszczowej Miejski Zarząd Dróg w Częstochowie.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą wytwarzane ścieki bytowe, jedynie w trakcie realizacji.

W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe.

4. przy spełnieniu wymogów określonych w ustawie o odpadach oraz określonych w niniejszym „Raporcie...”, nie wystąpi negatywne oddziaływanie wytworzonych odpadów na środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

Nie ma konieczności projektowania dla etapu realizacji jak i eksploatacji inwestycji miejsc magazynowania odpadów (odpady bezpośrednio po wytworzeniu będą usuwane poza teren budowy do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia).

Wytwórca odpadów (na etapie realizacji jak i eksploatacji) zobowiązany jest do uregulowania (w terminach określonych w ustawie o odpadach) spraw formalno-prawnych w zakresie wytwarzania i gospodarowania odpadami.