

BIURO PROJEKTOWO-BADAWCZE DRÓG I MOSTÓW

Transprojekt - Warszawa Sp. z o.o.

UL. RYDYGIERA 8 bud. 3A, 01-793 WARSZAWA

tel.: (22) 832 29 15-21, fax: (22) 832 29 13, e-mail: transwar@transwar.com

**MATERIAŁY DO WNIOSKU O WYDANIE
DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH
UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ
PRZEDSIĘWZIĘCIA**

BUDOWA OBWODNICZY BEŁCHATOWA
W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 8

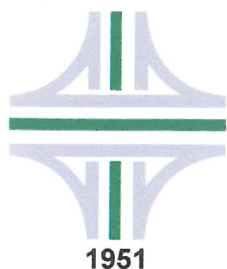
RAPORT O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

CZĘŚĆ III - STRESZCZENIE W JĘZYKU

NIESPECJALISTYCZNYM

Inwestor: GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Oddział w Łodzi
ul. Roosevelta 9, 90-056 Łódź

Zlecenie PD-392
Warszawa, 2006



BIURO PROJEKTOWO-BADAWCZE DRÓG I MOSTÓW

Transprojekt - Warszawa Sp. z o.o.

UL. RYDYGIERA 8 bud. 3A, 01-793 WARSZAWA

tel.: (22) 832 29 15-21, fax: (22) 832 29 13, e-mail: transwar@transwar.com

MATERIAŁY DO WNIOSKU O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

BUDOWA OBWODNICY BEŁCHATOWA
W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 8

RAPORT O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

CZĘŚĆ III - STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Inwestor: GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Oddział w Łodzi
ul. Roosevelta 9, 90-056 Łódź

Autorzy:
mgr inż. Agata Gajda – Sabak
mgr inż. Urszula Serafińska
mgr inż. Artur Szymański
mgr inż. Tomasz Przepióra
inż. Danuta Ziomek
Kierownik Pracowni: mgr inż. Andrzej Stelmaszuk

Zlecenie PD-392
Warszawa, 2006

Przedmiotem załączonego Raportu o oddziaływaniu na środowisko jest przedsięwzięcie polegające na budowie obwodnicy Bełchatowa w ciągu drogi krajowej nr 8 Warszawa – Wrocław na odcinku od km 297+734 do km 308+442 o łącznej długości ok. 10,7 km.

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 Prawie Ochrony Środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz.U. nr 62, poz. 627, z późniejszymi zmianami).

W celu określenia prognozowanego wpływu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano poprzednie etapy projektowania (od koncepcji programowej począwszy), rozwiązania projektowe oraz przestudiowano szereg materiałów literaturowych, dotyczących obszaru opracowania, uwzględniono zapisy obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania terenów sąsiadujących z przedsięwzięciem oraz Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju i Strategii Rozwoju Powiatu Bełchatowskiego. Zasięgnięto informacji z: Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi, delegatury w Piotrkowie Trybunalskim, Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Łodzi, delegatury w Piotrkowie Trybunalskim, Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi, Nadleśnictwa Bełchatów. Ponadto, przeprowadzone w raporcie analizy zostały oparte na prognozie ruchu samochodowego na rok 2025 dla wariantu inwestycyjnego i bezinwestycyjnego. Dane te zawarto w rozdziale 9.9 Raportu.

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

Trasa analizowanej obwodnicy została zatwierdzona decyzją administracyjną o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej nr 2/2005 z dnia 11 lutego 2005 r. oraz decyzją o lokalizacji inwestycji celu publicznego nr 7/06 z dnia 20.09.2006r (dla rozbudowy drogi Helenów – Dobrzelów wraz z budową obiektu drogowego i dróg obsługujących oraz budową i przebudową innych elementów infrastruktury technicznej, w szczególności sieci wodociągowej, energetycznej, telefonicznej, w związku z budową obwodnicy miasta Bełchatowa). Jej przebieg wpisany jest również w obowiązujących, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Bełchatów. W związku z tym w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko prowadzono analizy przede wszystkim dla wybranego wariantu inwestycyjnego, zatwierdzonego w/w dokumentami. Analizowano natomiast warianty czasowe i techniczne. Wariantowanie czasowe przeprowadzono w przypadku doboru ekranów akustycznych, wykonano analizy dla dwóch horyzontów czasowych, tj. na lata 2015 i 2025. Ze względu na nową prognozę ruchu zmieniono przekrój normalny obwodnicy z dwujezdniowego (jak w koncepcji programowej) na jednojezdniowy „2+1” tj. z dodatkowym pasem do wyprzedzania na dwupasowej drodze dwukierunkowej.

Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w rozdziale 2 Raportu o oddziaływaniu obwodnicy Bełchatowa na środowisko.

Analizując projektowane rozwiązanie obwodnicy Bełchatowa wyprowadzającej ruch tranzytowy z miasta i jej wpływ na tereny z nią sąsiadujące, stwierdzono, że wariant inwestycyjny w porównaniu do wariantu zerowego ma znacznie mniejszy wpływ na środowisko. Realizacja inwestycji pozwoli bowiem na zminimalizowanie znacznych uciążliwości obecnego układu komunikacyjnego, poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto. Zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń środowiska, w tym również warunków życia i zdrowia ludzi spowoduje, że projektowana obwodnica, mimo że poprowadzona po nowym śladzie, będzie miała niewielki wpływ na tereny z nią sąsiadujące.

Szczegółowo, prognozowany wpływ analizowanego przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono w rozdziale 5 Raportu o oddziaływaniu obwodnicy Bełchatowa na środowisko.

W rozdziale 3 opracowania przeanalizowano uwarunkowania środowiska w rejonie przedsięwzięcia. Szczegółowo scharakteryzowano:

- położenie geograficzno-przyrodnicze inwestycji,
- budowę geologiczną i gleby,
- wody powierzchniowe i podziemne,
- klimat akustyczny,
- stan powietrza atmosferycznego,
- warunki meteorologiczne
- przyrodę ożywioną, walory krajobrazowe i rekreacyjne.

W odrębnym rozdziale 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.

W rozdziale 4 przeanalizowano ponadto zagospodarowanie terenów w rejonie przedmiotowej drogi. Poniżej przytoczono najważniejsze wnioski z przeprowadzonego rozpoznania uwarunkowań środowiskowych w sąsiedztwie przedsięwzięcia:

- Geograficznie, wg podziału fizjograficznego (J. Kondracki, 1988 r.) obszar opracowania zlokalizowany jest na Wysoczyźnie Bełchatowskiej, należącej do makroregionu Wzniesień Południowomazowieckich.
- Zgodnie z podziałem administracyjnym, analizowane przedsięwzięcie położone jest w powiecie Bełchatowskim, na terenie województwa łódzkiego.
- Istniejąca trasa drogowa przecina formy morfologiczne ukształtowane w okresie plejstocenu, które związane są ze zlodowaceniem środkowo i północnopolskim.
- Omawiany teren położony jest w części południowej, kredowej Niecki Łódzkiej.
- Na analizowanym terenie przeważają gleby gorszej jakości, tj. V i VI klasy bonitacyjnej.
- Teren inwestycji należy do systemu hydrograficznego Widawki – Warty w dorzeczu Odry. Sieć rzeczną rozpatrywanego rejonu tworzy prawobrzeżny dopływ Widawki – rzeka Rakówka i jej bezimienne dopływy o charakterze rowów melioracyjnych.

- Pierwszy, użytkowy poziom wodonośny stanowią podglinowe i śródglinowe osady piaszczyste występujące na głębokości poniżej 10 m ppt.
- Klimat akustyczny wokół planowanej obwodnicy Bełchatowa kształtowany jest na początkowym i końcowym jej odcinku przez oddziaływanie pochodzące z istniejącej trasy drogi krajowej nr 8. Poza tym inwestycja będzie przebiegała w większości przez tereny leśne, rolne i wiejskie. W wyniku wariantowania lokalizacyjnego wybrano przebieg obwodnicy najmniej uciążliwy dla ludności miejscowej mając na uwadze hałas emitowany z planowanej trasy.
- 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 znacznie niższe od wartości dopuszczalnych.
- Przyroda ożywiona i krajobraz w rejonie analizowanego przedsięwzięcia charakteryzują się dużą różnorodnością. Przedmiotowa trasa przebiega przez tereny leśne, łąk, pastwisk, pól i zabudowy mieszkaniowej. Szeroko reprezentowana jest fauna od dużych ssaków (jeleń, sarna, dzik etc.) po liczne płazy i owady.
- Drogom przecinającym projektowaną obwodnicę - szczególnie wojewódzkim - towarzyszą planowe nasadzenia zieleni, podnoszące atrakcyjność tych szlaków komunikacyjnych. Wzdłuż dróg rosną: topole, klony, jesiony i lipy.
- Analizowane przedsięwzięcie nie koliduje i nie sąsiaduje z obszarami Natura 2000.
- Omawiana trasa graniczy z projektowanym Obszarem Chronionego Krajobrazu "Doliny Widawki".
- Na trasie przebiegu projektowanej obwodnicy Bełchatowa znajduje się dziesięć stanowisk archeologicznych. Ponadto droga nie koliduje z innymi zabytkami.

Biorąc pod uwagę w/w uwarunkowania środowiskowe, w kolejnych rozdziałach raportu (głównie w rozdziale 5) przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska. Ustosunkowano się przy tym do

istniejących i projektowanych zabezpieczeń. Na podstawie tych analiz sformułowano następujące wnioski:

- Znaczące oddziaływanie inwestycji na powierzchnię ziemi i gleby wiąże się przede wszystkim z nieodwracalnym zajęciem terenów do tej pory użytkowanych na cele inne niż drogowe (przede wszystkim rolnicze).
- Przy odpowiedniej organizacji robót, dbałości o nie zanieczyszczanie terenu budowy i terenów sąsiednich, zapewnieniu sprawnego sprzętu, itp., nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania (poza wymienionym powyżej) na powierzchnię ziemi i gleby, którego skutki byłyby odczuwalne po zakończeniu budowy. Również w fazie eksploatacji trasy, uwzględniając brak występowania przekroczeń stężeń zanieczyszczeń powietrza, 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.
- Analizowane przedsięwzięcie, dla prognozy na rok 2025, po zastosowaniu ekranów akustycznych będzie źródłem ponadnormatywnych poziomów hałasu jedynie w porze nocnej (3 budynki – przekroczenia >3dB). W porze dziennej będzie zachowany odpowiedni stan klimatu akustycznego. Po przeprowadzeniu

analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu, w przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów, zostaną podjęte ewentualne dodatkowe działania ochronne.

- 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 na przyrodę ożywioną, walory krajobrazowe i rekreacyjne związane będzie z robotami ziemnymi, fragmentacją środowiska przez drogę oraz z wycinką istniejącej roślinności. 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. Przewidywane podczas realizacji oddziaływanie na świat zwierzęcy polegać będzie głównie na możliwości wypłoszenia zwierząt bytujących w lasach w pobliżu budowanej drogi. Związane to będzie z wycinką zieleni oraz ze wzmożonym ruchem i hałasem spowodowanym pracą ciężkich pojazdów i maszyn budowlanych i będzie trwać do czasu przyzwyczajenia się zwierzyny lub zakończenia prac budowlanych.
- Analiza obszaru opracowania wykazała, że teren inwestycji posiada duże walory przyrodnicze, krajobrazowe i rekreacyjne. Wpływ fazy eksploatacji niniejszego przedsięwzięcia na w/w walory można ocenić, jako znaczny. Największy wpływ na krajobraz będą miały ekrany akustyczne, które będą dla okolicznych mieszkańców barierą wizualną, jak i fizyczną. Przy czym, w ramach analizowanego projektu, aby zmniejszyć ich negatywne oddziaływanie na walory krajobrazowe, przewidziano obsadzenie ich pnączami.
- Budowa przejść dla zwierząt i ogrodzenia zminimalizuje oddziaływanie inwestycji na świat zwierzęcy, zapewniając możliwość bezkolizyjnego przemieszczania się zwierzyny z jednej strony drogi na drugą.

- Wprowadzenie dodatkowych nasadzeń wzdłuż drogi w pewnym stopniu zrekompensuje straty spowodowane wycinką zieleni istniejącej. Wpłynie również na walory estetyczne analizowanej drogi.
- Ze względu na brak występowania obszarów Natura 2000 w sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia nie wystąpi negatywne oddziaływanie w tym zakresie.
- Projektowana trasa nie będzie stanowiła zagrożenia dla obszarów objętych ochroną i cennych przyrodniczo.
- 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) spowoduje, że powstające odpady nie powinny stanowić zagrożenia dla środowiska.
- Przy zachowaniu odpowiednich warunków pracy, uwzględniających zasady BHP i Ppoż. oraz 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 budynków, dostępnością do działek oraz z ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym.
- Budowa obwodnicy zmniejszy liczbę osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego (w stosunku do wariantu niepodjęcia inwestycji), a zastosowanie ekranów akustycznych poprawi klimat akustyczny w otoczeniu nowej trasy. Zanieczyszczenie powietrza nie będzie stanowiło zagrożenia dla warunków życia i zdrowia ludzi. Przedsięwzięcie zapewni możliwość dojazdu do działek społeczności lokalnej oraz przejazdu z jednej strony obwodnicy na drugą. Parametry trasy będą miały wpływ na bezpieczeństwo ludzi poruszających się drogą i przekraczających drogę oraz ograniczą przyczyny wypadków drogowych.

- Analizowane przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla zabytkowych obiektów architektury czy zieleni, będzie natomiast oddziaływać na zidentyfikowane oraz nie odkryte jeszcze obiekty archeologiczne.

Na podstawie przeprowadzonej analizy oddziaływania budowy obwodnicy Bełchatowa na środowisko oceniono przyjęte 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 i awarii sprzętu budowlanego, a co z tym związane – poważnego zanieczyszczenia środowiska. Prace prowadzone w porze dziennej, zwłaszcza w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, przy użyciu sprawnego sprzętu, generującego niską emisję hałasu złagodzą uciążliwości związane z emisją ponadnormatywnego hałasu.
- Ze względu na brak występowania obszarów Natura 2000 oraz innych obszarów chronionych w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.
- W czasie realizacji planowanego przedsięwzięcia zagrożeniem dla istniejącej fauny będzie prowadzenie robót drogowych w okresie wiosenno - letnim. Dlatego to w sąsiedztwie potencjalnych miejsc lęgowych zwierząt, czyli w szczególności w okolicach lasów, na początkowym odcinku obwodnicy, prace budowlane powinny być wykonywane w okresie jesienno-zimowym.
- Wycinka drzew i krzewów powinna zostać ograniczona do niezbędnego minimum, wynikającego z rozwiązań projektowych. Ryzyko uszkodzenia adaptowanej roślinności podczas budowy można zredukować odpowiednio zabezpieczając tę roślinność oraz właściwie organizując pracę na budowie i jej zapleczu.

- Prowadzenie odpowiedniej gospodarki odpadami na etapie budowy i eksploatacji inwestycji, zwłaszcza ich selektywna zbiórka, następnie wywóz i utylizacja przez wyspecjalizowane firmy posiadające odpowiednie uprawnienia na takie prace (zgodnie z ustawą o odpadach) warunkuje wyeliminowanie zagrożenia dla środowiska.
- Stały nadzór archeologiczny nad pracami ziemnymi, i wykonanie wyprzedzających, ratowniczych badań archeologicznych zapewni ochronę cennych (potwierdzonych badaniami) stanowisk archeologicznych oraz pozwoli na szybkie podjęcie archeologicznych, wykopaliskowych badań ratowniczych w przypadku odkrycia nowych, szczególnie cennych stanowisk.
- Na etapie eksploatacji zagadnienie zabezpieczeń środowiska przedstawia się następująco:
 - Ochronę powierzchni ziemi i gleb terenów sąsiadujących z projektowaną obwodnicą będą stanowić istniejące i nowe nasadzenia roślinne. Nie stwierdzono przesłanek do wprowadzenia innych dodatkowych zabezpieczeń w tym zakresie.
 - W analizowanej dokumentacji projektowej przewidziano jako dominujący, powierzchniowy sposób odwodnienia. Oczyszczanie wód opadowych będzie się odbywało w rowach trawiastych, a następnie w tzw. zespołach oczyszczających, zlokalizowanych przed dopływem do odbiorników. Odbiornikami oczyszczonych spływów powierzchniowych będą zbiorniki bezodpływowe, rowy melioracyjne oraz rzeka Rakówka.
 - Odprowadzenie oczyszczonych spływów powierzchniowych z urządzeń podczyszczających do wód i do ziemi podczas eksploatacji inwestycji nie wpłynie ujemnie na wody powierzchniowe i wody podziemne.
 - Analizowane przedsięwzięcie po zastosowaniu ekranów akustycznych (łącznie długość ekranów akustycznych wynosi 2983 m) będzie źródłem ponadnormatywnych poziomów hałasu jedynie w porze nocnej (dla prognozy na rok 2025). Przekroczenia powyżej 3 dB występują tylko w 3 budynkach (3,3 dB, 6,4 dB, 4,6 dB). Pozostałe przekroczenia mieszczą się w granicach błędu metody. W porze dziennej będzie zachowany odpowiedni stan klimatu akustycznego.

- Po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu w przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów, zostaną podjęte ewentualne dodatkowe działania.
- Inwestycja nie spowoduje przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, w związku z tym nie wystąpi negatywne oddziaływanie w tym zakresie.
- Analiza obszaru opracowania wykazała, że teren ten posiada duże walory przyrodnicze, krajobrazowe i rekreacyjne. Wpływ fazy eksploatacji niniejszego przedsięwzięcia na w/w walory można ocenić, jako znaczny. Największy wpływ na krajobraz będą miały ekrany akustyczne, które będą dla okolicznych mieszkańców barierą wizualną, jak i fizyczną. Przy czym, w ramach analizowanego projektu, aby zmniejszyć ich negatywne oddziaływanie na walory krajobrazowe, przewidziano obsadzenie ich pnąciami. Przewiduje się ponadto wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów, złożonych z gatunków odpornych na zanieczyszczenia powietrza i wymagających minimalnej pielęgnacji oraz dobrze znoszących suszę.
- W celu zminimalizowania negatywnego wpływu przedmiotowej drogi na środowisko bytowania zwierząt, przewidziano budowę trzech przejść dla zwierząt w km: 1+520 (zwierzęta duże) oraz km 2+334 i 2+604 (zwierzęta małe). Dodatkowo, funkcję przejścia zespolonego, w przypadku niezbyt częstego wykorzystywania przez turystów, będzie pełniła droga leśna pod obwodnicą. Ponadto trasa na terenach leśnych będzie ogrodzona.
- Budowa obwodnicy zmniejszy liczbę osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego (w stosunku do wariantu niepodjęcia inwestycji), a zastosowanie ekranów akustycznych poprawi klimat akustyczny w otoczeniu nowej trasy.
- Stężenie zanieczyszczeń w powietrzu nie będzie stanowiło zagrożenia dla warunków życia i zdrowia ludzi.
- Przedsięwzięcie zapewni możliwość dojazdu do działek społeczności lokalnej oraz przejazdu z jednej strony obwodnicy na drugą. Parametry trasy będą miały wpływ na bezpieczeństwo ludzi poruszających się drogą i przekraczających drogę oraz ograniczą przyczyny wypadków drogowych. Procedura lokalizacyjna przedsięwzięcia została przeprowadzona z czynnym udziałem społeczeństwa.

Inwestor, GDDKiA uwzględnił także wnioski mieszkańców napływające po ustaleniu lokalizacji. W związku z powyższym nie przewiduje się istotnych konfliktów społecznych.

- 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. W związku z tym, że obecnie ruch tranzytowy odbywa się przez centrum Bełchatowa, narasta negatywne oddziaływanie w odniesieniu do terenów zabudowanych tej miejscowości. W ciągu drogi nr 8 przecinającej Bełchatów brak jest urządzeń ochrony środowiska takich jak np. ekrany akustyczne. W wariantcie polegającym na niepodejmowaniu przedsięwzięcia uciążliwości z tym związane będą się pogłębiać. Analizując projektowane rozwiązanie obwodnicy Bełchatowa wyprowadzającej ruch tranzytowy z miasta i jej wpływ na tereny z nią sąsiadujące, stwierdzono, że zastosowanie wskazanych w niniejszym raporcie zabezpieczeń pozwoli na zminimalizowanie negatywnego wpływu przedmiotowej drogi na środowisko, w tym na warunki życia i zdrowia ludzi.