

## **17. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU**

### **I. PODSTAWA OPRACOWANIA:**

- art. 34 ust.3, pkt.5 w związku z art.3 pkt.20 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (*j.t. Dz. U. 2013.1409 ze zm.*),
- projekt zagospodarowania terenu sporządzony na mapie sytuacyjno – wysokościowej do celów projektowych,
- przepisy odrębne,
- wizja lokalna w terenie.

### **II. INFORMACJE PODSTAWOWE.**

Przez obszar oddziaływania obiektu, zgodnie z art.3 pkt.20 prawa budowlanego, należy rozumieć „...teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy tego terenu” czyli innymi słowy jest to teren, który po wybudowaniu zamierzonej inwestycji ( *należy wziąć pod uwagę funkcję, formę, wysokość, konstrukcję i inne jej cechy charakterystyczne* ) może być narażony na pewne niedogodności, np. zwiększone zanieczyszczenie powietrza, zapachy, hałas, ograniczenia dopływu światła dziennego a także powodować ograniczenia w sposobie użytkowania lub zagospodarowania sąsiednich działek. Ponadto należy pamiętać, że obszar oddziaływania wychodzący poza obszar działki może dotyczyć nie tylko samych budowanych obiektów ale i urządzeń z nimi związanych.

Opracowanie niniejsze sporządzono w ramach projektu dla inwestycji wielobranżowej pod skrótową ( przyjętą umownie ) nazwą: „ Uzbrojenie terenu inwestycyjnego w obrębie ulic Szczecińska – Lechicka w Koszalinie ”.

Zakres projektowy stanowią drogi / ulice klasy zbiorczej, lokalnej i dojazdowej, o łącznej długości ca 3,8 km wraz z budową / przebudową sieci uzbrojenia inżynierskiego. Całość zadania inwestycyjnego obejmuje zagospodarowanie terenu o łącznej powierzchni ca 8 ha.

W związku z b. dużym zakresem inwestycyjnym przewiduje się etapową realizację przedsięwzięcia ( projekty wykonawcze podzielone zostały na trzy główne etapy realizacyjne ).

Projekt budowlany ( wielobranżowy ) dla przedmiotowej inwestycji obejmuje roboty:

1. z branży drogowej z zielenią, w tym między innymi:
  - budowa nawierzchni jezdni bitumicznych,
  - budowa tymczasowych i stałych nawierzchni dróg eksploatacyjnych z płyt żelbetowych,
  - budowa nawierzchni zjazdów / dojazdów i chodników ( z kostki betonowej ),
  - budowa nawierzchni ścieżek rowerowych, bitumicznych,
  - budowa nawierzchni z kostki kamiennej ( zatoki BUS, wysepki najazdowe na skrzyżowaniach ),
  - budowa / renowacja trawników,
2. z branży sanitarnej – budowa kanalizacji deszczowych i sanitarnych ( grawitacyjnych i tłocznych ) z pompowniami, urządzeniami, zbiornikami retencyjnymi, itp. oraz sieci wodociągowej,
3. z branży energetycznej – budowa i przebudowa sieci i urządzeń elektroenergetycznych ( w tym stacji transformatorowej ) oraz budowa oświetlenia,
4. z branży teletechnicznej – przebudowa sieci i urządzeń teletechnicznych ( usunięcie kolizji ) oraz budowa kanału technologicznego,
5. inwentaryzacja istniejącej zieleni z zakwalifikowaniem roślin do usunięcia,
6. wykonanie robót uzupełniających, w tym stałej organizacji ruchu drogowego.

### **III. USTALENIE OBSZARU ODDZIAŁYWANIA.**

W zdecydowanej części inwestycję zaplanowano na działkach nie stanowiących w chwili obecnej pasów technicznych dróg, ale przeznaczonych na takie cele / funkcje w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego m. Koszalina.

Na niektórych działkach zajdzie potrzeba ich czasowego zajęcia w celu wykonania lub „ połączenia ” sieci i urządzeń infrastrukturalnych bądź robót związanych z drogowymi robotami uzupełniającymi - działki te wówczas nie muszą stanowić pasa technicznego ulic.

Głównym założeniem projektowanego uzupełnienia sieci drogowej i organizacji ruchu drogowego dla planowanych ulic jest połączenie dotychczas funkcjonujących w sąsiedztwie układów dróg z planowanym obszarem wynikającym w MPZP, przeznaczonym głównie pod zlokalizowanie przemysłu.

Wybudowana „uzupełniająca” sieć ulic będzie mieć zatem na chwilę obecną raczej znikome znaczenie dla ruchu kołowego w mieście, choć należy tutaj zaznaczyć, iż docelowo ulica zbiorcza 1KDZ oprócz funkcji związanej z obsługą terenu przemysłowego stanowić ma zgodnie z założeniami Studium (...) i MPZP początek kolejnego pierścienia drogowego wewnątrzmiastowego. Wyjątkiem jest również b. ważny odcinek drogi / ulicy zbiorczej spinający ul. Wołyńską z ul. Szczecińską, którego zadaniem będzie przejęcie ruchu kołowego z obecnego jeszcze na obecną chwilę przebiegu DK Nr 6, co wynika wprost z planowanej likwidacji istniejącego przejazdu kolejowego przez ul. Szczecińską.

W chwili obecnej w przeważającej części rozpatrywany teren jest terenem niezabudowanym, gruntowym, w znacznej części eksploatowanym / użytkowanym rolniczo – wyjątki stanowią ulica Wołyńska (zbudowana niedawno ulica klasy Z1/2 z ciągami pieszorowerowymi i infrastrukturą) oraz w części ulice Szczecińska (DK nr 6), ul. Lechicka (droga powiatowa nr 5517Z) i droga do wytwórni mas bitumicznych (i dalej w kierunku do m. Niekłonice - wg istn. planu ozn. 3KDL).

W świetle zapisów aktualnego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) niniejsza inwestycja spełnia definicję przedsięwzięcia, o jakich mowa w ww. rozporządzeniu, np. zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 cytowanego rozporządzenia do kategorii tej zaliczono drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32. Łączna długość planowanej przebudowy znacznie przekracza tenże próg.

Z uwagi na powyższe przedmiotowe przedsięwzięcie podlegało procedurze postępowania w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i w efekcie finalnym uzyskało ją - decyzja nr 18/2015 (WST-K.4210.16.2014.MK) z dnia 04.09.2015 r., wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie. Wykonawca Robót jest zobowiązany do wypełnienia wszystkich zaleceń, ustaleń i obowiązków wynikających z ww. decyzji

Należy zaznaczyć, iż procedura prowadzona przez Organ wydający ww. decyzję przebiegała w tzw. „pełnej procedurze” to jest między innymi w oparciu o opracowany „Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”. Można zatem stwierdzić, iż w teście procedurze zostały uwidocznione i przeanalizowane wszelkie warunki mające lub mogące mieć wpływ na środowisko naturalne. Prawidłowa realizacja przedsięwzięcia związana jest bowiem z przestrzeganiem ostrych reżimów technologicznych, zastosowaniem wysokiej jakości sprzętu i materiałów budowlanych. Wynika to z obowiązujących aktów normatywno-prawnych, w tym przepisów dotyczących ochrony środowiska naturalnego, których znajomością musi się wykazywać zarówno Wykonawca jak i przedstawiciele Inwestora.

Zastosowanie w nawierzchniach bitumicznej warstwy ścieralnej SMA 8 (tzw. cichej) wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, obniży emisję hałasu, poziomów drgań i spalin emitowanych do atmosfery przez usprawnienie przejazdu poruszających się pojazdów.

Przeprowadzone symulacje rozprzestrzeniania hałasu drogowego wykazały, iż w sąsiedztwie nowoprojektowanych ulic dotrzymane zostaną standardy jakości środowiska akustycznego (nie wystąpią przekroczenia obowiązujących norm). W obszarze terenu inwestycyjnego nie wskazano stref przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu po uwzględnieniu nowelizacji rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w powiązaniu z Programem ochrony środowiska przed hałasem (POŚPH), uchwała Nr XXXI/468/2013 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 25 kwietnia 2013 r. - w związku z powyższym nie jest on objęty szczególnymi derogacjami.

Budowa nowych chodników i ciągów pieszorowerowych (i wymiana nawierzchni na istniejących) poprawi bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów oraz wpłynie na poprawę komfortu życia mieszkańców.

W ramach inwestycji zostanie zbudowana kanalizacja deszczowa, która zapewni odprowadzenie wody opadowej z układu drogowego. Wykonanie kanalizacji deszczowej zabezpieczy pobliskie posesje przed zalewaniem przy obfitych opadach deszczu. Wody opadowe zostaną odprowadzone do istniejącego systemu rowów.

Wybudowane zostanie oświetlenie uliczne, które po przebudowie zapewni równomierne oświetlenie i poprawi komfort i bezpieczeństwo poruszania się ulicami po zmroku. Przejścia dla pieszych zostaną dodatkowo „doświetlone” podnosząc tym samym bezpieczeństwo w tych niewralgicznych miejscach.

Budowa pozostałego uzbrojenia (sieci wod. – kan., energetyczne, kanał technologiczny, usunięcie kolizji teletechnicznych, itp.) z uwagi na wąskoliniowy charakter ich budowy oraz znaczne oddalenie od posesji zewnętrznych należy ocenić jako neutralne dla środowiska.

W celu zrealizowania inwestycji usunięte zostanie część drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Część drzew jest w złym stanie technicznym, które przy silnych wiatrach zagrażałyby bezpieczeństwu ruchu drogowego i pieszego w obrębie ulic. Usunięte drzewa odstąpią przyuliczne przestrzenie i lokalną zabudowę umożliwiając dopływ światła dziennego.

W ramach projektowanego zagospodarowania terenu nie wprowadza się zatem zmian, które będą ograniczały dostęp terenów przyległych do pasa drogowego. Realizacja zaprojektowanych elementów nie spowoduje zwiększenia zakresu oddziaływania obiektu w odniesieniu do stanu obecnego, zaś w niektórych aspektach ( poziomy drgań, zapylenie ) sytuacja ulegnie widocznej poprawie. Inwestycja nie wpływa zatem negatywnie na środowisko naturalne. W ramach inwestycji nie przewiduje się wykonania nowych elementów ( obiektów ), które będą oddziaływały na tereny zlokalizowane poza obszarem inwestycji.

W trakcie budowy i przebudowy ulic i uzbrojenia pojawią się przejściowe uciążliwości związane z typowym oddziaływaniem budowy i emisją zanieczyszczeń podczas realizacji robót budowlanych - zagrożenia dla stanu powietrza, wpływ na klimat akustyczny i poziomy drgań wynikać będą przede wszystkim z pracy sprzętu budowlanego i środków transportu. Mając na uwadze, że uciążliwości te będą miały charakter tymczasowy, typowy dla wykonawstwa prac budowlanych i ustaną po zakończeniu robót, okresowy niekorzystny wpływ robót na otoczenie należy uznać za akceptowalne zjawisko, typowe dla każdej budowy. W dokumentacji opisano sposób jak najmniej uciążliwego realizowania inwestycji, między innymi: realizacji robót tylko w porze dziennej, unikania zapylenia podczas robót, stosowania sprawnych technicznie maszyn i urządzeń ( hałas ), itp.

W trakcie budowy ulic i uzbrojenia powstające wody deszczowe będą wsiąkały do gruntu, a więc do środowiska z którego powstały. Z tego też powodu należy wykluczyć możliwość negatywnego wpływu ścieków deszczowych na wody podziemne i powierzchniowe – prowadzone wykopy nie powinny stać się powodem naruszenia struktur gruntowych, zabezpieczających wody podziemne przed zanieczyszczeniem.

W trakcie modernizacji woda dostarczana będzie z sieci komunalnych. Ścieki socjalne z zaplecza placu budowy odprowadzane będą do istniejących kanalizacji sanitarnych. Ścieki technologiczne nie będą powstawały.

Charakter inwestycji nie powoduje również powstawania ścieków w okresie eksploatacji – opady atmosferyczne odprowadzane będą poprzez zbudowane wpusty deszczowe, rurociągi, zbiorniki retencyjne do istniejącego systemu rowów.

Jak omówiono powyżej przedmiotowa inwestycja zakresem obejmuje obszar, który został szczegółowo przebadany pod kątem wpływu planowanej inwestycji na środowisko w ramach procedury związanej z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr 18/2015 ( WST-K.4210.16.2014.MK ) z dnia 04.09.2015 r., wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie.

#### **IV. PODSUMOWANIE - WNIOSKI KOŃCOWE.**

W świetle powyższych informacji omówionych powyżej informuję, iż obszar oddziaływania zamierzonej inwestycji zamknie się w granicach działek objętych inwestycją ( w większości tworzących pasy drogowe ulic ) to jest:

- w obrębie nr 008 M. Koszalin na działkach nr: 30/3, 42 (42/1 po podziale), 61, 40/1 (40/3, 40/4 po podziale), 62 (62/1, 62/2 po podziale), 40/2, 18/1, 59,
- w obrębie nr 009 M. Koszalin na działce nr 263/1,
- w obrębie nr 023 M. Koszalin na działce nr 26,
- w obrębie nr 024 M. Koszalin na działkach nr: 26/1 (26/22, 26/24 po podziale), 26/7 (26/9, 26/10, 26/12, 26/17, 26/21, 26/11, 26/8, 26/13, 26/14, 26/15, 26/18, 26/19, 26/20 po podziale), 26/6, 26/5 (26/30, 26/31, 26/34, 26/33, 26/32, 26/36 po podziale), 36/2 (36/3, 36/5 po podziale), 26/3 (26/26 po podziale), 39, 40, 43, 33/3, 33/4, 34/22, 34/11, 34/33,
- w obrębie nr 049 M. Koszalin na działkach nr: 63, 65.

Brak istotnych skutków zamierzenia inwestycyjnego na tereny sąsiednie, nie stanowiące bezpośrednich nieruchomości objętych robotami budowlano-montażowymi, ustalono na podstawie między innymi z niżej wymienionych przepisów:

- Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska. (*t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1232.*);
- 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. (*t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235.*);

- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (*Dz. U. 2007 Nr 120 poz. 826 ze zm.*);
- Programu ochrony środowiska przed hałasem (POŚPH), uchwała Nr XXXI/468/2013 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 25 kwietnia 2013 r.;
- Ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o Planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (*Dz.U.2015.199.j.t. ze zm.*),
- Ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku Prawo energetyczne (*Dz.U.2012.1059.j.t. ze zm.*),
- Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku O drogach publicznych (*Dz.U.2015.460.j.t.*),
- Ustawy z dnia 17 maja 1989 roku Prawo geodezyjne i kartograficzne (*Dz.U.2015.520.j.t. ze zm.*),
- Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 roku W sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków i innych obiektów budowlanych i terenów (*Dz.U.2010.109.719*),
- Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (*Dz. U. z 2015, poz. 2031.j.t.*),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (*Dz. U. Nr 43 z 1999 r., poz. 430 ze zm.*).

**Sporządził:**