

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

pod nazwą

### **„Budowa ulic: W. Witosa, 25 Pułku Armii Krajowej oraz S. Dziubałtowskiego w Tomaszowie Mazowieckim wraz z budową kanalizacji deszczowej i odwodnienia oraz budową kanału technologicznego”**

sporządzona na podstawie art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112) tj.: charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie ulic: W. Witosa, 25 Pułku Armii Krajowej i S. Dziubałtowskiego w Tomaszowie Mazowieckim wraz z budową kanalizacji deszczowej i odwodnienia, budową kanału technologicznego wzdłuż projektowanej drogi oraz rozwiązanie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem.

Projektowane ulice to:

- ulica W. Witosa (dr. gminna 116736E) – długość 1233,12 m,
- sięgacz – ulica W. Witosa (dr. wewnętrzna) – długość 99,88 m,
- sięgacz – ulica 25 Pułku Armii Krajowej (dr. gminna 116687E) – długość 118,29 m,
- sięgacz – ulica S. Dziubałtowskiego (dr. wewnętrzna) – długość 55,43m.

Łączna długość projektowanych ulic wynosi ok. 1506,72 m.

Projektowana droga znajduje się w województwie łódzkim, powiecie tomaszowskim, w południowo-wschodniej części miasta Tomaszów Mazowiecki.

Inwestycja zlokalizowana jest przy południowo-wschodniej granicy Miasta Tomaszowa Mazowieckiego. W ciągu ulicy zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Ulica W. Witosa łączy się z drogą wojewódzką nr 713. Na południe od drogi biegnie linia kolejowa.

Jezdnie planowanej do przebudowy drogi utwardzone są obecnie głównie betonowymi płytami ażurowymi. Przy bramach występują utwardzenia z płyt betonowych lub z betonowej koski wibroprasowanej. Projektowany odcinek drogi należy do dróg lokalnych i dojazdowych (klasa L i D). Ruch na drodze ma charakter lokalny. Biorąc pod uwagę charakter drogi, jej funkcję i położenie w terenie osiedla zabudowy jednorodzinnej należy oczekiwać, że główny strumień pojazdów będą tworzyły samochody osobowe. Natężenie ruchu pojazdów będzie kształtować się na poziomie kilkuset pojazdów na dobę.

W ramach planowanego przedsięwzięcia zaplanowano rozbiórkę istniejących nawierzchni i wykonanie nowych, jednolitych konstrukcji. Wykonana zostanie nowa konstrukcja jezdni o nawierzchni bitumicznej oraz z wibroprasowanej kostki betonowej wraz z chodnikami, drogą dla pieszych i rowerów oraz pobocznymi przykrawężnikami z wibroprasowanych płytek lub kostki betonowej. Zaplanowano również wykonanie

zjazdów do posesji z wibroprasowanej kostki betonowej oraz zielenicy. Zapewniony zostanie dostęp do wszystkich działek zlokalizowanych wzdłuż pasa drogowego na długości projektowanej inwestycji.

Parametry techniczne drogi po przebudowie to:

- kategoria ruchu: dla ciągu głównego – ulicy W. Witosa min. KR2, a dla pozostałych dróg min. KR1;
- klasa drogi:
  - ulica W. Witosa (dr. gminna 116736E): L – lokalna,
  - sięgacz – ulica W. Witosa: droga wewnętrzna,
  - sięgacz – ulica 25 Pułku Armii Krajowej (dr. gminna 116687E): D – dojazdowa,
  - sięgacz – S. Dziubałtowskiego: dr. wewnętrzna;
- prędkość projektowa: 30 km/h;
- długość łączna dróg – ok. 1 506,72 m;
- szerokość jezdni: ciąg główny 6,0 m (na łukach poszerzenia) oraz na pozostałych ulicach (sięgacze) 5,0 m;
- spadek jezdni: daszkowy 2% i jednostronny;
- szerokość chodnika (drogi dla pieszych): 2,23 m i min. 2,03 m (z obrzeżem i krawężnikiem);
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów: 3,58 m i min. 2,73 m (z obrzeżem i krawężnikiem);
- szerokość pobocza: 0,75÷1,80 m (z obrzeżem i krawężnikiem);
- spadek chodnika (drogi dla pieszych) oraz poboczy – 1÷3 % w kierunku jezdni;
- spadek drogi dla pieszych i rowerów – 1÷3 % w kierunku jezdni.

Bilans terenu planowanego przedsięwzięcia obecnie i po przebudowie przedstawiono w poniższej tabeli.

<b>Bilans powierzchni</b>	<b>Stan obecny [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Stan projektowany [m<sup>2</sup>]</b>
Powierzchnia pasa drogowego	25 103	
Istniejące nawierzchnie z płyt betonowych ażurowych, kostki betonowej, płyt betonowych, betonu.	10 200	–
Istniejące nawierzchnie asfaltowe	275	–
Projektowane powierzchnie z kostki betonowej/płytek betonowych.	–	11 500
Projektowana powierzchnia jezdni asfaltowej	–	7 800
Powierzchnia terenów zielonych	12 625	3 800
Powierzchnie pozostałe pozostające bez zmian (np. istniejące pasy drogowe dróg dochodzących)	2 003	2 003

Przedsięwzięcie obejmuje również wykonanie kanału technologicznego wzdłuż budowanego układu drogowego o długości ok. 1 497 m. Zaprojektowano kanalizację teletechniczną z rur z tworzyw sztucznych wraz ze studniami.

W celu zorganizowanego odprowadzania wód opadowych i roztopowych w ramach planowanego przedsięwzięcia wykonane zostaną:

- kanał deszczowy w zakresie średnic D400 – 315 PVC, na kanale deszczowym włączenie projektowanych kanałów w układ kanałów deszczowych w ulicy Dziubałtowskiego,
- kanał deszczowy D400 mm o łącznej długości L = 245 m oraz kanał deszczowy D315 o łącznej długości L = 1 159 m; podłączenie wpustów deszczowych oraz odwodnień liniowych średnicą D200,

- zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez ZGWK do budowy kanalizacji deszczowej, zastosowane zostaną rury z PVC SN8 wg PN-EN 1401, studnie rewizyjne z kręgów betonowych łączonych na uszczelki gumowe, monolityczne dno z kinetą przystosowaną do przyłączenia króćców dostudziennych (dopuszczono stosowanie studni inspekcyjnych równoważnych w systemie zastosowanych rur); włazy żeliwne kanałowe typ ciężki z uszczelką gumową; klasa włazu dostosowana do przewidzianych obciążeń, nie mniej niż 40T.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia poprzez poprawę stanu nawierzchni oraz zorganizowanego odprowadzania wód opadowych i roztopowych wpłynie na poprawę systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z planowanej do przebudowy drogi i nie będzie wywierać szkodliwego wpływu na środowisko.

Oprócz poprawy odprowadzania wód opadowych i roztopowych, w wyniku budowy przedmiotowej drogi, poprawie ulegnie płynność ruchu na drodze, a co za tym idzie, zmniejszy się emisja hałasu oraz ilość zanieczyszczeń (pyłów) emitowanych do powietrza atmosferycznego przez poruszające się pojazdy.

W pasie drogowym i na terenie przyległym do drogi objętym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach występują siedliska przyrodnicze często występujące w obszarze pasów drogowych, o roślinności typowej dla obszarów przydrożnych i niskiej różnorodności gatunkowej. Przedmiotowa ulica przebiega przez tereny silnie przekształcone antropogenicznie – są to obszary zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz sieci dróg. Na obszarze planowanego przedsięwzięcia i terenach sąsiednich występuje drobna fauna. W czasie inwentaryzacji stwierdzono głównie bezkręgowce: chrząszcze, motyle, muchówki i błonkówki. Nie odnotowano innych zwierząt ani śladów innych zwierząt.

Na terenie planowanej inwestycji dominuje roślinność trawiasta oraz rosną pojedyncze drzewa (z gatunku: brzoza brodawkowata, sosna zwyczajna, czeremcha zwyczajna, cis pospolity, jałowiec pospolity, żywotnik zachodni, świerk pospolity, jarząb pospolity, lipa drobnolistna, klon pospolity, wierzba żałobna *Chrysocoma*, wierzba mandżurska, jodła koreańska, surmia bigoniowa) oraz krzewy (z gatunku: jałowiec pospolity, sumak octowiec, żywotnik zachodni, jałowiec pospolity, winobluszcz, bukszpan, cis pospolity, czeremcha zwyczajna). Wśród zinwentaryzowanych drzew nie ma gatunków chronionych lub zaliczanych do pomników przyrody. Nie stwierdzono występowania drzew dziuplastych. W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie wycinki 45 szt. drzew oraz 86 m<sup>2</sup> krzewów. Przeznaczone do wycinki drzewa i krzewy kolidują z projektowaną infrastrukturą.

W związku z planowaną wycinką istniejących drzew i krzewów zaproponowano nasadzenia zastępcze w liczbie 63 szt. drzew z gatunku lipa drobnolistna. Nasadzenia wykonane zostaną w pasie drogowym przebudowywanej drogi. Sadzonki będą o wysokości minimum 200 cm oraz o obwodzie na wysokości 100 cm minimum 25 cm. Pielęgnacja sadzonek po nasadzeniu polegać będzie na: systemie kotew/opalikowaniu (zabezpieczenie przed przewróceniem) oraz podlewaniu i nawożeniu.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje na etapie budowy wykorzystanie takich materiałów jak: woda, surowce i materiały naturalne oraz paliwa. W największym stopniu wykorzystywane będą materiały w postaci kruszyw, emulsji bitumicznej czy masy bitumicznej. Wszystkie zużyte surowce wykorzystywane będą zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane m.in. następujące surowce: woda do celów spożywczych i sanitarnych – ok. 790 m<sup>3</sup>/rok, woda do celów budowlanych – ok. 150 m<sup>3</sup>/rok, beton asfaltowy na nawierzchnię jezdni – ok. 2 500 ton, kruszywo kamienne na podbudowę – ok. 3 030 m<sup>3</sup>, piasek – ok. 1 300 m<sup>3</sup>, kostka betonowa wibroprasowana lub płyty chodnikowe na nawierzchnię chodników i dróg dla pieszych i rowerów, poboczy i zjazdów – ok. 11 357 m<sup>2</sup>, kostka granitowa łupana na nawierzchnię – ok. 143 m<sup>2</sup>. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie przebudowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych zagrożeń dla środowiska.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie m.in. z emisją pyłów i gazów do atmosfery, z emisją hałasu, z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych oraz odpadów. Jednakże z uwagi na skalę i zakres planowanych prac budowlanych oddziaływania i uciążliwości na etapie realizacji nie będą trwałe, ustąpią wraz z zakończeniem planowanej budowy inwestycji i nie spowodują trwałych znaczących zmian w środowisku.

Realizacja przebudowy drogi będzie wiązać się robotami ziemnymi i pracami budowlanymi, wykonywanymi w systemie bez magazynowania materiałów. Pracujące samochody i maszyny poruszać się będą po istniejących pasach drogowych. Zaplecze budowy będzie zlokalizowane w pasach drogowych. Materiały do wbudowania (kruszywa na podbudowę, płyty betonowe, beton asfaltowy) będą przywożone i wbudowywane na bieżąco. Wnioskodawca zakłada, że głównym zapleczem budowy będzie baza Wykonawcy Robót, natomiast na terenie realizacji przedsięwzięcia będzie zorganizowane zaplecze pomocnicze w ograniczonym zakresie. Dowóz surowców i materiałów będzie odbywał się sukcesywnie i będzie dostosowany do postępu robót. Materiały będą bezpośrednio wbudowywane, bez składowania na placu. Wszystkie nawierzchnie po zakończeniu etapu budowy będą oczyszczone.

Ścieki socjalno-bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami systematycznie opróżnianymi przez uprawnione firmy.

W fazie budowy będą powstawać odpady związane z pracami budowlanymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego oraz w związku z obecnością pracowników. Będą to odpady materiałów budowlanych, opakowania po materiałach budowlanych, gleba, odpady bytowe (w związku z zatrudnieniem pracowników). Będą to głównie odpady z grupy 15, 17 oraz odpady komunalne z grupy 20 zaklasyfikowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10). Ziemia nie wykorzystana na placu budowy, przekazana zostanie jako odpad uprawnionym odbiorcom.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie wycinki 45 szt. drzew oraz 86 m<sup>2</sup> krzewów. Przeznaczone do wycinki drzewa i krzewy kolidują z projektowaną infrastrukturą.

W związku z planowaną wycinką istniejących drzew i krzewów zaproponowano nasadzenia zastępcze w liczbie 63 szt. drzew z gatunku lipa drobnolistna. Nasadzenia wykonane zostaną w pasie drogowym przebudowywanej drogi. Sadzonki będą o wysokości minimum 200 cm oraz o obwodzie na wysokości 100 cm minimum 25 cm. Pielęgnacja sadzonek po nasadzeniu polegać będzie na: systemie kotew/opalikowaniu (zabezpieczenie przed przewróceniem) oraz podlewaniu i nawożeniu.

Należy także zaznaczyć, że wszystkie drzewa i krzewy zlokalizowane w pobliżu przedsięwzięcia, nie przeznaczone do wycinki, nie powinny odnieść szkody w wyniku jego realizacji. W pobliżu zadrzewień prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością oraz należy je zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez np. wyгородzenie grup drzew lub oszalowanie pni deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.). Należy ponadto minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys jego korony.

Teren objęty inwestycją ani otoczenie planowanego przedsięwzięcia nie wykazuje istotnych wartości przyrodniczych związanych z występowaniem cennych, rzadkich, bądź objętych ochroną siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Jednocześnie należy wskazać, że w przypadku zasiedlenia terenu inwestycji przez gatunki chronione, przed przenoszeniem gatunków chronionych, przed rozpoczęciem prac mogących doprowadzić do zniszczenia gatunków chronionych i ich siedlisk, umyślnego

płoszenia lub niepokoienia lub mogących mieć inny negatywny wpływ na gatunki chronione należy uzyskać stosowne zezwolenia zgodnie z przepisami odrębnymi.

Tym samym mając na uwadze zakres inwestycji, lokalizację oraz charakter prac można stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie wpływać na różnorodność biologiczną i nie zakłóci estetyki krajobrazu. W fazie budowy wystąpi czasowe zniekształcenie i naruszenie krajobrazu w obszarze, na którym trwać będą prace budowlane. Plac budowy zorganizowany będzie w taki sposób, by ograniczyć korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zakończeniu etapu budowy, teren inwestycji zostanie uporządkowany.

W fazie budowy należy liczyć się z pewnym negatywnym wpływem, spowodowanym typowym oddziaływaniem placu budowy o charakterze liniowym, na terenach sąsiadujących z planowanym przedsięwzięciem, jednak nie będzie to oddziaływanie istotne.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi.

Wody opadowe i roztopowe pochodzące z powierzchni utwardzonych będą kierowane bezpośrednio projektowanymi spadkami podłużnymi i poprzecznymi do projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe pochodzące z terenów biologicznie czynnych nie będą ujmowane w system kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych zostaną ujęte w zamknięty system kanalizacji deszczowej i będą odprowadzane do układu kanalizacji deszczowej w ulicy Dziubałtowskiego. Projektowany sposób odwodnienia nie przyczyni się do zmiany stanu wody na gruncie ze szkodą dla gruntów sąsiednich oraz nie naruszy interesów osób trzecich.

Etap użytkowania przedsięwzięcia nie będzie stanowił źródła powstawania znacznych ilości odpadów. Możliwe jest powstawanie jedynie niewielkiej ilości odpadów z czyszczenia nawierzchni drogi, koszenia przydrożnej roślinności czy powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych.

Wszelkie powstające odpady będą selektywnie zbierane w specjalnie wydzielonych miejscach i pojemnikach przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa ich magazynowania, a następnie będą przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenia, odpowiednio na transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.

Na etapie eksploatacji nie wystąpią znaczące negatywne oddziaływania.

W związku z funkcjonowaniem przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

Na podstawie informacji przedstawionych w dokumentacji niniejszej sprawy można stwierdzić, iż emisja poszczególnych zanieczyszczeń do środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia (emisja odpadów, ścieków, hałasu i zanieczyszczeń do powietrza) nie powinna przekraczać obowiązujących w polskim prawie standardów i norm środowiskowych.

Zrealizowanie przedmiotowej inwestycji przyczyni się do zapewnienia odpowiednich warunków przejazdu, zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi oraz obniżenia uciążliwości dla okolicznych mieszkańców związanych z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniami.

Zamierzenie inwestycyjne nie należy do przedsięwzięć mogących powodować ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, katastrofy naturalnej lub budowlanej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

Z up. PREZYDENTA MIASTA  
Dyrektor Wydziału Architektury

mgr inż. arch. Dariusz Żeleźny