

wykonawców (od ilości i jakości zastosowanego sprzętu budowlanego), czasu realizacji budowy i skali prac.

Budowa projektowanego odcinka drogi w nieznacznym stopniu będzie oddziaływać na stan jakości powietrza i nie będzie powodować istotnych przekroczeń wartości dopuszczalnych poza granicą opracowania.

Na etapie eksploatacji prognozowany poziom stężeń zanieczyszczeń gazowych oraz pyłowych w uśrednieniu jednogodzinnym oraz rocznym nie przekracza częstości ich wystąpienia w odniesieniu do dopuszczalnego poziomu w ciągu jednej godziny i roku kalendarzowego zgodnie z danymi dotyczącymi poziomu ruchu na lata 2010 – 2020. Wartości łączne stężenia względnego w odniesieniu do ochrony zdrowia ludzi osiągają poziom poniżej wskazań wartości dopuszczalnych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 września 2012r. w sprawie dokonywania ocen poziomów substancji w powietrzu, dlatego też nie prognozuje się zagrożeń w odniesieniu do ochrony zdrowia ludzi. Uśrednione wartości dla całego odcinka projektowanej drogi powiększone o wartość tła (na podstawie tła WIOŚ) w wypadku analizowanego stężenia substancji gazowych i pyłowych nie przekraczają dopuszczalnego poziomu w skali roku. Dla projektowanej drogi uznaje się, że zachowana jest dopuszczalna częstość przekraczania wartości odniesienia substancji w powietrzu lub dopuszczalny poziom substancji w powietrzu zostały spełnione dla analizowanych substancji

Natężenie i czas prowadzenia prac budowlanych będzie krótki i nie wpłynie w sposób znaczący na stan akustyczny najbliższych terenów chronionych (zabudowy mieszkaniowej). Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i nieuciążliwe. Dodatkowo odpowiednia organizacja robót, prowadzenie uciążliwych prac w porze dnia oraz korzystanie ze sprzętu w dobrym stanie technicznym wpływają znacząco na zmniejszenie uciążliwości akustycznych na terenach sąsiadujących z prowadzoną budową. Ponadto baza/y budowlane dobrane będą w miejscach oddalonych od terenów chronionych akustycznie.

Do zabezpieczeń przeciwhałasowych od generowanego hałasu z drogi nr 211 na tereny chronione zalicza się:

- planowane pasy zieleni,
- elementy uspokojenia ruchu,
- zastosowanie "cichych nawierzchni".

W zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu komunikacyjnego od drogi nr 211 dla okresu 2025-2030 znalazła się zabudowa wszystkich 10 miejscowości przez które przebiega droga oraz ponad 40 pojedynczych zabudowań, które zlokalizowane są wokół drogi. W przypadku zabudowy zwartej w miejscowościach planuje się zastosowanie "cichej nawierzchni" w celu złagodzenia oddziaływań drogi nr 211 na sąsiadującą zabudowę. W przypadku pojedynczej zabudowy zlokalizowanej wzdłuż drogi nr 211 przewiduje się zastosowanie "cichej nawierzchni" jedno- i dwuwarstwowej.

Odpady z etapu realizacji będą sukcesywnie usuwane z miejsc powstania i gromadzone w wyznaczonym miejscu (teren budowy, bazy wykonawcy), a następnie poddane odzyskowi lub unieszkodliwione. Odpady te nie są odpadami niebezpiecznymi i mogą być docelowo wtórnie wykorzystane lub unieszkodliwione poprzez składowanie na składowisku. Grunt z wykopów (urobek) będzie w większości ponownie wbudowany, zakładając, że będzie on nadawał się do ponownego wykorzystania. Odpady przekazywane będą systematycznie posiadaczom odpadów posiadającym stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie ich zbierania, odzysku i/lub unieszkodliwiania oraz transportu.

W fazie eksploatacji powstawać będą odpady związane głównie z funkcjonowaniem kanalizacji deszczowej - gromadzone w osadnikach wpustów ulicznych i studzienek