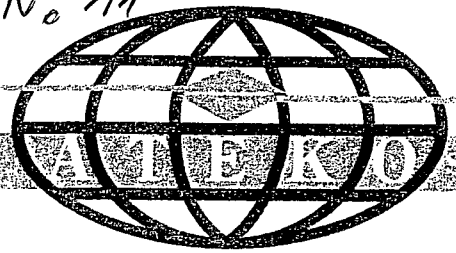


BIURO KONSULTACYJNO - PROJEKTOWE
OCHRONY ŚRODOWISKA



61-815 POZNAŃ, UL. RATAJCZAKA 26-3

TEL. (0-61) 66 240 66 FAX (0-61) 66 240 77

TYTUŁ DOKUMENTACJI	Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze
INWESTYCJA	Obejście drogowe m. Gniezna w ciągu drogi krajowej nr 15
ETAP INWESTYCJI	Uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę
INWESTOR	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu, ul. Siemiradzkiego 5a
ZLECENIODAWCA	Zakład Projektowania „DROMOST” Spółka z o.o. Poznań, ul. Limanowskiego 4/1

Autor opracowania

mgr Janusz SYROCIAK
biegły Wojewody Wielkopolskiego nr 0021

DYREKTOR

mgr Jerzy Próchniewicz
biegły Wojewody Wielkopolskiego nr 0075

Wielkopolski Urząd Wojewódzki
Wydział Inżynierski i Techniczny
61-710 Poznań, ul. Śródka 10
Identyfikator ODRP 11307

WOJEWODA WIELKOPOLSKI
Załącznik do decyzji
z dnia 24.09.04
Nr 77/04

Współpraca:

mgr Jerzy PRÓCHNIEWICZ
mgr inż. Krzysztof ZAJDA

SPRAWDZONO W GDDKiA
ODDZIAŁ W POZNANIU
Poznań, dnia 16.02.2004 r.
ST. SPECJALISTA
Wydziału Dokumentacji
podpis
mgr inż. Dorothea Stykor

AKCEPTOWANO
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Poznaniu
Poznań, dnia 13.02.2004 roku
ze zmianami naniesionymi kolorem
podpis

NACZELNIK
Wydziału Dokumentacji
mgr inż. Elżbieta Zbytniewska
upr. proj. 139/81/PW
upr. wyk. 170/82/PW

POZNAŃ, styczeń 2004 r.

WOJEWODA WIELKOPOLSKI
Załącznik do decyzji
z dnia 17.05.04
Nr 32/04 3

RR.V-6.7111-033-20/04

Pozostawienie istniejącego wylotu drogi nr 15 z Gniezna nie spowoduje wystąpienia żadnych zmian w zakresie wycinki zieleni i przekształceń krajobrazu, może natomiast doprowadzić do nasilenia konfliktów społecznych, a w skrajnych przypadkach nawet do uzasadnionych prawnie żądań ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, co jest absolutnie nierealne.

XIII. UWAGI UZUPEŁNIAJĄCE

Omówione w Raporcie uciążliwości, związane zarówno z realizacją, jak i eksploatacją węzła, nie będą stanowić zagrożenia dla warunków życia i zdrowia ludzi. W tym ostatnim przypadku konieczna jest budowa zaprojektowanych i opisanych w Raporcie ekranów akustycznych.

W ramach kompensacji negatywnych oddziaływań na środowisko przewiduje się podczyszczanie ścieków deszczowych oraz wspomniana budowę ekranów akustycznych.

Aktualne możliwości współczesnej wiedzy były wystarczające dla opracowania Raportu. Jediną trudność stanowił brak metodyki umożliwiającej szczegółową ocenę wpływu na środowisko wariantu polegającego na pozostawieniu przebiegu drogi nr 15 przez centrum Gniezna. Z tego też powodu ocenę tego wariantu można było przedstawić jedynie ogólnie (patrz r. XII).

XIV. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

1. Cel i zakres Raportu

Niniejszy Raport opracowywany jest na etapie występowania o pozwolenie na budowę po uzyskaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. Nr 80, poz. 721)

Zgodnie z ww. ustawą Raport obejmuje:

-) ocenę wpływu projektowanej inwestycji na wszystkie komponenty środowiska, informacje o sposobach ich ochrony oraz rozwiązaniach technicznych,

-) analizę zagadnień kulturowych i społecznych,
-) omówienie zagadnień pośrednio związanych z wpływem inwestycji na środowisko przyrodnicze oraz tematykę społeczną.

2. Ochrona wód podziemnych

Po przeanalizowaniu budowy geologicznej oraz warunków hydrogeologicznych należy stwierdzić, że projektowane obejście drogowe nie stanowi bezpośredniego zagrożenia dla wód podziemnych czwartorzędowego użytkowego poziomu wodonośnego ujmowanego studniami ujęć w m. Jankowo Dolne i Jankówko. Stanowi natomiast potencjalne zagrożenie dla poziomu gruntowego występującego w dolinie rzeki Wełny i obniżeniu Jeziora Wełnickiego.

Budowę geologiczną do głębokości 120 m w rejonie projektowanego przebiegu obwodnicy miasta Gniezna przedstawiono w oparciu o materiały archiwalne z okolic projektowanej obwodnicy. Opis budowy geologicznej przypowierzchniowych partii osadów czwartorzędowych uszczegółowiono na podstawie wyników wierceń, wykonanych na etapie opracowywania dokumentacji geotechnicznych. Dokonane na tym etapie szczegółowe rozpoznanie stropowych partii utworów czwartorzędowych potwierdziło ogólny opis budowy geologicznej.

Wykonane wiercenia nie wnoszą nowych informacji dotyczących głównego poziomu użytkowego, jakim jest poziom międzyglinowy - podglinowy.

Na etapie opracowywania dokumentacji geotechnicznej nie wykonano badań jakości wody, które wnosiłby nowe informacje dotyczące jakości poziomu gruntowego. Stąd też podtrzymuje się stwierdzenie, że wody te mogą nosić znamiona degradacji antropogenicznej, wyrażającej się zwiększoną zawartością związków azotu, chlorków i siarczanów.

3. Ochrona wód powierzchniowych

Dla ochrony środowiska wód podziemnych i powierzchniowych w rejonie projektowanej obwodnicy przewidziano podczyszczanie wód deszczowych i roztopowych przed ich wprowadzeniem do odbiorników. W rejonach, gdzie z rowów tych wody deszczowej nie można grawitacyjnie odprowadzić do naturalnych odbiorników jako element uzupełniający zaprojektowano odparowujące rowy bezodpływowe. Na odcinkach drogi o przekroju ulicznym (z krawężnikami) podstawą odwodnienia będzie kanalizacja deszczowa, a podstawą oczyszczania wód osadniki i separatory ropopochodnych.

Na rowach odwadniających, przy każdym wypływie do odbiornika przewiduje się wykonanie przegród poprzecznych w postaci palisad z kołków faszynowych mających na celu dodatkowe przetrzymanie spływu wód deszczowych i wytrącenie z nich zawiesiny.

Elementem podczyszczającym ma być również pas terenu pomiędzy nawierzchnią jezdni, a projektowanymi rowami odwadniającymi czyli skarpy rowów.

Po uwzględnieniu informacji dotyczących budowy geologicznej oraz warunków hydrogeologicznych, jak również przeanalizowaniu planowanych przedsięwzięć związanych z ochroną środowiska gruntowo - wodnego w rejonie projektowanej obwodnicy należy stwierdzić, że oceniana inwestycja nie stanowi zagrożenia dla jakości wód powierzchniowych i podziemnych. Projektowane przedsięwzięcia (osadniki AWAS, separatory, rowy odwodnieniowe i odparowujące) należy uznać za wystarczające.

4. Ochrona przed hałasem

Dokonując analizy uciążliwości akustycznej projektowanej obwodnicy stwierdzono, że dla terenów z istniejącą zabudową mieszkaniową wykonane zostaną zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów, których parametry i lokalizację oceniono w niniejszym Raporcie.

Dla terenów zlokalizowanych wzdłuż projektowanej obwodnicy nie ma uchwalonych planów zagospodarowania przestrzennego. Przy uchwalaniu nowych planów będzie brany pod uwagę zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej obwodnicy.

W przypadku uchwalenia nowych planów zagospodarowania przestrzennego z terenami wymagającymi ochrony przed hałasem w strefie oddziaływania akustycznego obwodnicy, Inwestor deklaruje się do wybudowania kolejnych ekranów akustycznych.

5. Ochrona powietrza

Zadaniem „Oceny zagrożeń dla powietrza atmosferycznego” jest ocena wpływu oddziaływania ruchu pojazdów na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego i wyznaczenie szerokości strefy stężeń ponadnormatywnych dla projektowanego obejścia miasta Gniezno w ciągu drogi krajowej nr 15 Trzebnica - Ostróda (dawniej nr 256).

Całkowita szerokość obszaru przekroczeń dopuszczalnych stężeń, obejmująca w swoim zakresie również szerokość pasów jezdni nie przekracza linii rozgraniczających pasa drogowego i nie wchodzi na teren budynków mieszkalnych.

Z uwagi na to, że poziom maksymalnych stężeń emitowanych zanieczyszczeń wzdłuż całego projektowanego obejścia nie przekracza norm dopuszczalnych poza granicami pasa drogowego, tworzenie pasów zieleni izolacyjnej ze względu na ochronę powietrza atmosferycznego nie jest wymagane.

6. Biosfera i walory krajobrazowe

Przebieg drogi w zaprojektowanej postaci nie będzie miał istotnego wpływu na świat zwierzęcy.

Wybudowanie drogi spowoduje znaczącą fragmentację przestrzeni życiowej zwierząt i przecięcie ciągów ekologicznych, a w tym również doliny rzeki Wełny i drobnych cieków (rowów).

Należy jednak podkreślić, że żadne z istniejących cieków nie zostaną zamknięte, lecz zostaną wykonane przepusty, które z jednej strony nie spowodują naruszenia warunków hydrologicznych, a z drugiej – nie zamkną ciągów ewentualnej migracji drobnych zwierząt.

Przeprowadzenie drogi nr 15 projektowaną trasą spowoduje konieczność dokonania wycinki drzew.

7. Zagrożenia dóbr kultury

Zagadnienia związane z zagrożeniem dóbr kultury i pracami badawczymi w obrębie stanowisk archeologicznych są przedmiotem osobnych ustaleń i uzgodnień prowadzonych pomiędzy Państwową Służbą Ochrony Zabytków, a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu oraz Zakładem Projektowania „DROMOST” Sp. z o.o. w Poznaniu.

Zgodnie z zapisem w planie prace w tych rejonach będą prowadzone pod nadzorem Wielkopolskiego Konserwatora Zabytków.

Aktualnie opracowywany jest program prac badawczo – ratowniczych dla badań archeologicznych.

Prace, określone w programie zostaną zrealizowane przed rozpoczęciem budowy.

Obiekty zabytkowe. Brak wpływu analizowanej inwestycji ze względu na brak obiektów zabytkowych.

8. Gospodarka odpadami

Na etapie budowy podstawowym odpadem będzie humus, czyli zebrana powierzchniowa warstwa glebowo-próchnicza.

Z wykopów zostanie wybranych 30 600 m³ gruntów mineralnych, które w całości zostaną wykorzystane do budowy nasypów po zmieszaniu z gruntami kwalifikowanymi, dostarczonymi ze zwirowni. Na placu budowy będą powstawać również niesegregowane odpady komunalne.

Uzgodnienia w zakresie gospodarki odpadami powstającymi na etapie budowy uzyska przedsiębiorstwo wykonawcze wyłonione w drodze przetargu publicznego.

Na etapie eksploatacji będą powstawać następujące odpady:

- mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach,
- odpady z czyszczenia ulic,
- odpady ze studzienek kanalizacyjnych.

Eksploatację separatorów prowadzić będzie specjalistyczna firma, wyłoniona w drodze przetargu przez Inwestora.

W przypadku wymiany separatorów mogą powstawać następujące rodzaje odpadów:

- mieszaniny metali
- odpad betonu oraz gruzu
- ziemia z wykopów

Odpady z czyszczenia ulic (to znaczy drogi nr 15 na odcinkach o przekroju ulicznym, czyli z krawężnikami) oraz ze studzienek kanalizacji deszczowej usuwać będzie specjalistyczne przedsiębiorstwo gospodarki komunalnej z Gniezna lub okolic. Wspomniane odpady stanowić będą jedynie nieznaczne zwiększenie ilości tych rodzajów odpadów.

9. Obszar ograniczonego użytkowania

Obliczenia przeprowadzone dla potrzeb opracowania niniejszego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz rozpoznanie środowiska przyrodniczego wykazują, że dla projektowanego obejścia miasta Gniezna w ciągu drogi krajowej nr 15 nie istnieje potrzeba ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania. Dla terenów, które uznano za wymagające ochrony przed hałasem zaprojektowano ekrany akustyczne. Dla pozostałych terenów wzdłuż obwodnicy nie są uchwalone plany zagospodarowania przestrzennego. W związku z powyższym nie można dokonać kwalifikacji terenów pod kątem ewentualnej ochrony przed hałasem. Zarówno miasto, jak i gmina Gniezno zamierzają

uwzględniać w nowych planach zagospodarowania przestrzennego zasięg oddziaływania projektowanej obwodnicy i ustanowić zapisy uniemożliwiające uzyskanie decyzji o wzięciu na obiekty wymagające ochrony przed hałasem. Jednakże w przypadku powstania nowej zabudowy w zasięgu oddziaływania obwodnicy Inwestor zadeklarował się do budowy dalszych ekranów akustycznych.

W związku z powyższym zapewnienie ochrony akustycznej dla wszystkich terenów, które będą jej wymagały pozwala odstąpić od tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

10. Konflikty społeczne

Konflikty społeczne dotyczyły – jak wynika z informacji własnych autorów Aneksu i z informacji uzyskanych od Inwestora – zagadnień związanych z wykupem gruntów. Problematyka ochrony środowiska, po ustaleniu przebiegów ekranów akustycznych i udzieleniu zainteresowanym mieszkańcom informacji na temat zanieczyszczenia powietrza nie budziła większych emocji.

11. Poważne awarie

W związku z możliwością wystąpienia awarii przewożonych drogą zbiorników transportujących substancje niebezpieczne istnieje też ryzyko zaistnienia tak zwanych „poważnych awarii” (PA).

Podstawowymi jednostkami organizacyjnymi, powołanymi do zwalczania skutków PA są jednostki Państwowej Straży Pożarnej, posiadające stosowne instrukcje postępowania na wypadek wystąpienia PA.

12. Warianty przedsięwzięcia

Po opracowaniu koncepcji przeprowadzenia wylotu ówczesnej drogi wojewódzkiej nr 256 Gniezno – Strzelno w połowie lat dziewięćdziesiątych dalsze prace projektowe dotyczyły wyłącznie wybranego wariantu, omawianego w powoływanych wcześniej opracowaniach.

Jedyną alternatywą dla przeprowadzenia obejścia – wylotu drogi krajowej nr 15 było niepodjęcie przedsięwzięcia, czyli pozostawienie drogi, przebiegającej w znacznej części wśród zabudowy mieszkaniowej Gniezna (wielorodzinnej wielokondygnacyjnej i intensywnej jednorodzinnej).

Stąd też wariant polegający na niepodejmowaniu budowy nowego wylotu drogi nr 15 jest tożsamy z wariantem przebiegu drogi głównie na obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej.

Pozostawienie drogi krajowej w obrębie zabudowy miejskiej będzie się wiązać ze znacznym zmniejszeniem średniej prędkości ruchu pojazdów, spowodowanym światłami, zatrzymywaniem pojazdów na skrzyżowaniach, przy posesjach itp.

Zmniejszenie średniej prędkości przejazdu samochodów spowoduje zmniejszenie emisji hałasu, należy jednak podkreślić, że w zasięgu przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w przypadku obwodnicy nie będzie żadnych obiektów mieszkalnych, gdyż nieliczne budynki mieszkalne w pobliżu obwodnicy będą chronione ekranami akustycznymi. W przypadku pozostawienia istniejącego wylotu drogi nr 15 w kierunku Torunia na ponadnormatywny hałas będą narażeni mieszkańcy bloków i domów jednorodzinnych położonych w odległości do 75 m od drogi. Biorąc pod uwagę charakter zabudowy i możliwości budowy ekranów akustycznych wzdłuż istniejących ulic Żwirki i Wigury oraz Roosevelta można przyjąć, że liczba osób mieszkających w tym terenie znacznie przekroczy tysiąc.

Pozostawienie obecnego układu komunikacyjnego spowoduje – jak wspomniano – znaczne zmniejszenie płynności przejazdu i powstawanie zatorów, zwłaszcza w godzinach szczytu, co spowoduje, że w roku 2015 szerokość obszaru stężeń ponadnormatywnych wyniesie około 55 m od osi jezdni po obu stronach drogi.

Należy przypomnieć, że szerokość obszaru ponadnormatywnych stężeń w roku 2015 na obwodnicy nie wykroczy poza linie rozgraniczające pasa drogowego.

Pozostawienie istniejącego wylotu drogi nr 15 z Gniezna nie spowoduje wystąpienia żadnych zmian w zakresie wycinki zieleni i przekształceń krajobrazu, może natomiast doprowadzić do nasilenia konfliktów społecznych, a w skrajnych przypadkach nawet do uzasadnionych prawnie żądań ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, co jest absolutnie nierealne.

12. Uwagi uzupełniające

Omówione w Raporcie uciążliwości, związane zarówno z realizacją, jak i eksploatacją węzła, nie będą stanowić zagrożenia dla warunków życia i zdrowia ludzi. W tym ostatnim przypadku konieczna jest budowa zaprojektowanych i opisanych w Raporcie ekranów akustycznych.

W ramach kompensacji negatywnych oddziaływań na środowisko przewiduje się podczyszczanie ścieków deszczowych oraz wspomniana budowę ekranów akustycznych.

Aktualne możliwości współczesnej wiedzy były wystarczające dla opracowania Raportu. Jedyną trudność stanowił brak metodyki umożliwiającej szczegółową ocenę wpływu na środowisko wariantu polegającego na pozostawieniu przebiegu drogi nr 15 przez centrum Gniezna.