

## 12. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Przedmiotem analizowanego przedsięwzięcia są rozwiązania projektowe budowy drogi ekspresowej S-1 Pyrzowice-Podwarpie na odcinku km 1+558,35 ÷ km 11+004,56 (etap II) obejmujące realizację jezdni lewej, budowa lub przebudowa dróg istniejących w celu zapewnienia połączeń lokalnych oraz przebudowa kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej i budowa niezbędnej infrastruktury.

Realizację trasy ekspresowej S-1 Pyrzowice-Podwarpie zaplanowano trzyetapowo:

- a) etap I - realizacja odcinka od istniejącego obejścia Pyrzowice (km 1+558.35) do włączenia w drogę krajową nr 1 (km 14+000.0) obejmująca swoim zakresem wykonanie lewej jezdni, węzłów i obiektów w niezbędnym zakresie oraz wszystkich dróg dojazdowych wraz z docelową przebudową urządzeń obcych; realizacja tego zadania została z kolei podzielona na dwa okresy:
  - okres I – budowa węzła „Pyrzowice” odcinek km 11+004,56+km 14+000,
  - okres II – budowa odcinka trasy ekspresowej od km 1+558,35+km 11+004,56,
- b) docelowa realizacja budowy drugiej jezdni i pozostałych obiektów oraz pozostałych elementów projektowanych węzłów,
- c) budowa odcinka drogi ekspresowej od km 0+000 do km 1+558, od węzła „Pyrzowice” do węzła „Pyrzowice Lotnisko” Autostrady A-1; w ramach realizacji autostrady A-1.

W ramach przedsięwzięcia planuje się:

- budowę trasy drogi ekspresowej długości 9,446 km,
- budowę węzła „Mierzęcice”,
- przebudowę dróg powiatowych i gminnych,
- budowę dróg dojazdowych,
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu i ponad drogą ekspresową,
- budowę i przebudowę urządzeń uzbrojenia terenu,
- budowę kanalizacji deszczowej i urządzeń oczyszczających spływy deszczowe,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- budowę urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga wyburzenia 6 budynków mieszkalnych i 8 gospodarczych.

W ramach robót przygotowawczych zajdzie konieczność usunięcia zieleni kolidującej z robotami drogowymi, w tym:

- 19708 sztuk drzew w projektowanym pasie drogowym (głównie o małych średnicach),
- 0,5 ha krzewów i zarośli w projektowanym pasie drogowym,
- 1,61 ha gruntów Lasów Państwowych wycinanych w projektowanym pasie drogowym.
- 6,37 ha lasów wspólnoty gruntowej wycinanych w projektowanym pasie drogowym.

- 3,94 ha lasów prywatnych wycinanych w projektowanym pasie drogowym.

Przeprowadzone ocena zastosowanych rozwiązań projektowych wykazała, że:

- a) planowane przedsięwzięcie może powodować potencjalne zagrożenia w czasie wykonywania prac budowlanych, w czasie eksploatacji, a także w sytuacji wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń dla środowiska w czasie awarii pojazdów przewożących substancje niebezpieczne dla środowiska;
- b) w zakresie oddziaływania na jakość sanitarną powietrza atmosferycznego budowa odcinka drogowego powodować będzie oddziaływanie na jakość sanitarną powietrza atmosferycznego; projekt budowlany przewiduje nasadzenia zieleni dostosowanej do funkcji, jaką ma spełniać, charakteru istniejącej zieleni oraz ukształtowania terenu; układ zieleni uwzględnia zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także brano pod uwagę zarówno wrażenia wizualne uczestników ruchu drogowego i okolicznych mieszkańców, Zaprojektowana zieleń poprzez dobór gatunkowy, usytuowanie oraz pietrowość prawidłowo spełniać będzie stawiane jej funkcje, w tym także w zakresie ochrony przed zanieczyszczeniami powietrza; W rejonie skupisk istniejącej zabudowy mieszkaniowej ochrona przed zanieczyszczeniami realizowana będzie łącznie z ochroną klimatu akustycznego – poprzez budowę ekranów akustycznych „Zielonych”;
- c) w zakresie oddziaływania na klimat akustyczny terenów i obiektów chronionych przed hałasem planowana budowa odcinka drogowego powodować będzie oddziaływanie dla terenów z istniejącą zabudową mieszkaniową, dla których ochrony przewidziano w projekcie ekrany akustyczne; Zaprojektowane ekrany gwarantować będą ochronę terenów i obiektów przed hałasem; ponadto, po wykonaniu I etapu realizacji przedsięwzięcia zaproponowano wykonanie analizy powykonawczej poprzedzonej monitoringiem środowiska w zakresie emitowanego hałasu;
- d) budowa trasy ekspresowej nie będzie stanowić zagrożenia wibroakustycznego dla sąsiadującej zabudowy;
- e) odprowadzanie z powierzchni projektowanej drogi niesie ze sobą możliwość zwiększenia zagrożenie dla wód powierzchniowych i podziemnych, spowodowaną emisją zanieczyszczonych ścieków deszczowych w czasie eksploatacji drogi, jak również w przypadku wystąpienia awarii pojazdów poruszających się po budowanej drodze; W celu zabezpieczenia odbiorników powierzchniowych w sąsiedztwie trasy S-1 wykonano na całej trasie szczelny system odwodnienia projektowaną w pasie rozdziału kanalizacją deszczową, odprowadzającą wody opadowe do usytuowanych w sąsiedztwie odbiorników zespołów urządzeń podczyszczających spływy opadowe; zaprojektowane urządzenia zapewnią będą ochronę środowiska gruntowo-wodnego w sytuacji normalnej eksploatacji trasy ekspresowej, jak i w sytuacji wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń dla środowiska; Przyjęte urządzenia podczyszczające gwarantują dotrzymanie wymaganej jakości odprowadzanych do odbiorników powierzchniowych ścieków opadowych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa;
- m) planowana budowa drogi ekspresowej S-1 realizowana będzie w przewadze w terenie przekształconym wskutek użytkowania rolniczego, w sąsiedztwie obszarów o średnich walorach przyrodniczych i krajobrazowych; zinwentaryzowano tu lokalny korytarz ekologiczny doliny Przemszy,

- n) budowa trasy drogowej wymagać będzie zajęcia ok.40 ha terenu; dla zabezpieczenia terenu przed powstawaniem zjawisk geomechanicznych i erozji zaprojektowano odpowiednie ukształtowanie i umocnienie skarp i nasypów, obsadzenie skarp zielenią; dla potrzeb wykonania prac budowlanych wykonana została dokumentacja geologiczno-inżynierska; W związku z występowaniem w podłożu gruntów o parametrach nie gwarantujących wymaganych normami wskaźników nośności zaprojektowano wykonanie wzmocnień podłoża pod nasypy w postaci wymiany gruntów, zastosowania geowłókniny igłowanej lub ułożenia materaca z kruszywa i dwóch warstw geosiatki o odpowiednich parametrach,
- o) budowa odcinka trasy ekspresowej S-1 nie będzie powodować naruszenia obiektów dziedzictwa archeologicznego; prace budowlane prowadzone będą pod stałym nadzorem konserwatorskim;
- p) trasa drogowa prowadzona będzie w obszarze o średnich, lokalnie wysokich (Ostra Góra, Dolina Czarnej Przemszy) walorach krajobrazowych; w związku z tym zaprojektowano zieleń uzupełniającą funkcje krajobrazowe oraz ekrany typu „zielone”;
- f) budowa i eksploatacja drogi powodować będzie powstawanie odpadów zarówno w czasie prowadzenia prac budowlanych, jak i w czasie eksploatacji trasy, w opracowaniu podano wytyczne prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami dla wytwórców opadów – wykonawcy prowadzonych prac budowlanych (faza budowy) oraz administratora drogi (etap eksploatacji)
- k) projekt budowlany przewiduje wycinkę drzew i krzewów; dla wycinanej zieleni wykonano inwentaryzację zieleni; usuwana zieleń z uwagi na lokalizację i stan zachowania jest w różnym stopniu cenna pod względem dendrologicznym i przyrodniczym, jednak o charakterze powtarzalnym w skali lokalnej i regionalnej, Zaprojektowano nowe nasadzenia zieleni o zróżnicowanych funkcjach: ochronnej, izolacyjnej, biocenocetycznej, dogęszczającej i krajobrazowej, która stanowić będzie pełną kompensację usuwanej zieleni;
- l) planowane przedsięwzięcie nie będzie wymagać utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania;
- m) projekt budowlany uwzględnia ochronę interesów osób trzecich, posiada wymagane uzgodnienia,
- o) projekt budowlany uwzględnia wytyczne zawarte w poprzednich etapach dokumentacji w zakresie ochrony środowiska, a także realizuje warunki, zawarte w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji drogowej wydanej przez Wojewodę Śląskiego.

W opracowaniu podano wymagania ochrony środowiska w trakcie w trakcie prowadzenia prac budowlanych i w trakcie eksploatacji odcinka drogowego, niezbędne wymogi i decyzje w zakresie ochrony środowiska przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, pozwolenia na wejście na teren budowy i na użytkowanie obiektu oraz warunki ochrony środowiska po wykonaniu inwestycji.