

6

APPENDIX No. 5  
Scheme No. 6

BRI/516/03/06 Z 43A/2003

BIURO KONSULTACYJNO - PROJEKTOWE  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
**BIKOS - ATEKO** SP. Z O.

61-815 POZNAŃ, UL. RATAJCZAKA 26-3

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



BRI 2  
06-03-13

Tytuł dokumentacji: *Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko*

Inwestycja: *I etap obejścia drogowego miasta Sławno w ciągu drogi krajowej nr 6 Szczecin - Gdańsk („mała obwodnica”)*

ZACHODNIOPOMORSKI URZĄD  
WOJEWÓDZKI W SZCZECINIE

Etap inwestycji: *Uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę*

Decyzja Nr 5 do decyzji z dnia 18.10.2004  
dotyczy pozwolenia na budowę  
nr 37/K.1110

Inwestor: *Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie*

Zleceniodawca: *Zakład Projektowania DROMOST Spółka z o.o. 60-743 Poznań, ul. Limanowskiego 4/1*

Autor raportu

mgr Janusz Syrociak  
Biegły Wojewody Wielkopolskiego Nr 0021

Dyrektor

mgr Jerzy Próchniewicz  
Biegły Wojewody Wielkopolskiego Nr 0075

Współpraca: mgr Jerzy Próchniewicz  
mgr inż. Krzysztof Zajda

GENERALNA-DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD	
OTRZYMANO Nr	37/2004
dnia	- 9. 03. 2006
SKIEROWANO DO	
pion	mgr inż. J. Próchniewicz
wydział	

Poznań, luty 2003 r.

4

## X. 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.

## XI. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM.

### 1. Uwagi ogólne

Oceniane w niniejszym raporcie planowane obejście drogowe Sławna w ciągu drogi krajowej nr 6 relacji Szczecin – Gdańsk obejmuje tak zwaną „małą obwodnicę”, czyli miejską część obejścia Sławna. W jej skład wchodzi 2 odcinki o łącznej długości 2,6 km.

Przebieg małej obwodnicy jest zgodny z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego Sławna.

### 2. Ochrona wód podziemnych

W południowej i południowo - wschodniej części miejscowości Sławno projektowana jest budowa obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 6. Droga przebiegać będzie w rejonie występowania wód podziemnych poziomu gruntowego (podskórnego), międzyglinowego górnego i międzyglinowego środkowego stanowiącego główny poziom użytkowy.

Z analizy budowy geologicznej wynika, że poziomy te są ze sobą w ścisłym związku hydraulicznym, co oznacza, że zanieczyszczenie wód gruntowych może spowodować zanieczyszczenie wód niższych poziomów wodonośnych, z których zaopatruje się w wodę pitną ludność Sławna. Ze względu na zaprojektowanie przekroju ulicznego nie występuje bezpośrednie zagrożenie zanieczyszczenia gruntów i wód podziemnych w sąsiedztwie drogi. Projektowane obejście drogowe nie będzie przebiegać przez strefy ochronne ujęć wód podziemnych.

### 3. Gospodarka ściekowa

Przeprowadzona analiza oddziaływania projektowanego obejścia drogowego miasta Sławna na stan istniejących w rejonie planowanej inwestycji wód powierzchniowych i podziemnych wykazała:

- projektowane obejście drogowe miasta Sławna przebiega w terenie, w którym zlokalizowany jest istniejący system wód powierzchniowych, to jest rzeka Wieprza, Kanał Miejski, Kanał Młynówka i inne mniejsze ciekły powierzchniowe.
- rozpatrywany odcinek drogi na całej projektowanej trasie obejmuje obszar dorzecza rzeki Wieprzy.
- nie przewiduje się lokalizacji na tym odcinku Miejsc Obsługi Pasażerów.
- na projektowanym odcinku drogi Inwestor jest zobowiązany do realizacji inwestycji nie powodującej kolizji z urządzeniami melioracyjnymi.

Wykonanie i eksploatacja urządzeń gospodarki ściekowej muszą być prowadzone w sposób szczególnie staranny, w celu pełnego i całkowitego zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego otaczającego projektowaną drogę.

Po spełnieniu wszystkich warunków zapewniających maksymalne zabezpieczenie wód powierzchniowych i podziemnych oraz zminimalizowanie niekorzystnego oddziaływania drogi na środowisko gruntowo - wodne projektowane obejście drogowe miasta Sławna relacji Szczecin - Gdańsk będzie rozwiązaniem o zminimalizowanym stopniu niekorzystnego oddziaływania obejścia na to środowisko.

### 4. Ochrona przed hałasem

Dokonując analizy uciążliwości akustycznej projektowanego obejścia drogowego miejscowości Sławno w ciągu drogi krajowej nr 6 Szczecin – Gdańsk oparto się na materiałach przywołanych w rozdziale IV, w punktach 2 i 4. Na ich podstawie wybrano optymalną metodykę oszacowania zasięgu oddziaływania akustycznego drogi w porze dziennej i nocnej.

Przeprowadzone najistotniejsze obliczenia, przedstawiono w Tabelach IV.4 i IV.5 oraz graficznie - na Załączniku IV/1. Na podstawie obliczeń wybrano optymalną metodykę oszacowania zasięgu oddziaływania akustycznego drogi w porze dziennej i nocnej oraz wyznaczono punkty obserwacji, charakterystyczne dla istniejącej zabudowy. Ich przeanalizowanie pozwala na sformułowanie poniższych wniosków:

- projektowana obwodnica, na analizowanym odcinku przebiega w większości przez tereny nie wymagające ochrony akustycznej (tereny rolne, tereny przemysłowe),

- hałas generowany przez ruch drogowy powoduje przekroczenie wartości dopuszczalnych na granicy terenów zabudowy mieszkaniowej usytuowanych w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego obejścia,
- ograniczenie emisji hałasu w kierunku istniejącej zabudowy mieszkaniowej osiągnięto przez zaprojektowanie 5 ekranów akustycznych, których długość, wysokość i lokalizację przedstawia załączona mapa (Załącznik nr IV/1).

## 5. Ochrona powietrza

Zadaniem „Oceny zagrożeń dla powietrza atmosferycznego” jest ocena rozwiązań projektowych z zakresu ochrony powietrza atmosferycznego i ocena wpływu oddziaływania ruchu pojazdów na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego i wyznaczenie szerokości strefy stężeń ponadnormatywnych w rejonie projektowanego obejścia drogowego miasta Sławno w ciągu drogi krajowej nr 6 Szczecin - Gdańsk.

Do oceny uciążliwości drogi jako źródła zanieczyszczeń posłużono się obliczeniami emisji zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych opracowanych w Zasadach Ochrony Środowiska w Drogownictwie, a obliczenia stężeń maksymalnych i wyznaczenia szerokości obszaru stężeń ponadnormatywnych dokonano zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2003 Nr 1, poz. 12).

Tereny i obiekty znajdujące się w wyznaczonych zasięgach podlegają ponadnormatywnemu oddziaływaniu zanieczyszczeń emitowanych z poruszających się pojazdów.

Obliczenia wykazały, że zarówno w stanie obecnym jak i dla roku docelowej prognozy, to jest roku 2015 stężenia jednogodzinne i średnioroczne zanieczyszczeń zawartych w spalinach emitowanych z pojazdów poruszających się rozpatrywanym projektowanym obejściem drogowym nie przekroczą norm dopuszczalnych poza liniami pasa drogowego.

Z uwagi na to, że poziom maksymalnych stężeń emitowanych zanieczyszczeń wzdłuż ocenianych odcinków drogi nie przekracza norm dopuszczalnych poza liniami pasa drogowego, tworzenie pasów zieleni izolacyjnej ze względu na ochronę powietrza atmosferycznego nie jest wymagane.

## 6. Ochrona biosfery i krajobrazu

Koncepcję zmiany przebiegu trasy nr 6 w rejonie miasta Sławno oceniono pozytywnie.

Na terenie bezpośrednio przeznaczonym pod nowy pas drogowy należy wyłączyć grunty leśne z produkcji.

Konieczne jest dokonanie uzgodnień pomiędzy Inwestorem, a miastem w odniesieniu do szczegółów zmian gospodarki leśnej.

## 7. Gospodarka odpadami

Przy projektowanym odcinku drogi krajowej nr 6 nie są planowane miejsca i place parkingowe, tak więc w zasadzie nie wystąpi problem gromadzenia i wywozu odpadów – poza usytuowaniem i okresowym wywozem ewentualnych standardowych ulicznych pojemników na odpadki. O ile potrzeba wyznaczenia takich miejsc powstanie, podstawowy problem będzie wiązał się z koniecznością samego wydzielenia i właściwego urządzenia w ich obrębie miejsc wyrzucania odpadów, mających charakter odpadów socjalno-bytowych, z dodatkiem odpadów „motoryzacyjnych”.

Na etapie budowy głównymi odpadami będą masy ziemi z wykonywanych wykopów. Warstwa glebowa winna być złożona osobno i wykorzystana później przy wykonywaniu profilowaniu pobocza. Grunt mineralny może być wykorzystywany do rekultywacji zależnie od potrzeb i w uzgodnieniu z organem samorządowym.

Należy także w uzupełnieniu przypomnieć, że zgodnie z obowiązującymi przepisami obowiązek właściwej eksploatacji miejsc składowania odpadów spoczywa na jednostce organizacyjnej użytkującej obiekt.

## 8. Obszar ograniczonego użytkowania

Zgodnie z art. 135 ust.1 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania tworzy się w przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska.

Przeprowadzone dla potrzeb opracowania niniejszego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko obliczenia oraz rozpoznanie środowiska przyrodniczego wykazują, że dla projektowanego obejścia miasta Sławno w ciągu drogi nr 6 („mała obwodnica”) nie istnieje uzasadnienie ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania. Dla terenów z zabudową mieszkaniową zaprojektowano ekrany akustyczne chroniące ją przed nadmierną emisją hałasu. Dla pozostałych terenów zapisanych w Studium oraz w planie

zagospodarowania przestrzennego miasta Sławna nie określa się dopuszczalnych wartości poziomu hałasu.

## 9. Konflikty społeczne

Ewentualne konflikty społeczne mogą wynikać z omówionej wcześniej potrzeby (celowości) wprowadzenia ograniczeń w zainwestowaniu pasa terenu wzdłuż obejścia.

Z drugiej strony budowa obejścia miasta w znaczący sposób poprawi bezpieczeństwo i jakość życia w obrębie miasta, a tym samym powinna zostać przyjęta z aprobatą przez mieszkańców.

## 10. 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.