
Tytuł dokumentacji: ***Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko
Tom III – Streszczenie w języku niespecjalistycznym***

Inwestycja: ***Obwodnica Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu drogi ekspresowej S11–
– część południowa***

Etap: ***Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach***

Inwestor: ***Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
Oddział w Poznaniu***

Zleceniodawca: ***„DROMOST” Sp. z o.o.
Poznań, ul. Trójkole 3b***

Autor Raportu

mgr Jerzy Próchniewicz
Biegły Wojewody Wielkopolskiego Nr 0075

Współpraca:
mgr Agata Chęcińska
mgr Monika Kasperkowicz
mgr inż. Krzysztof Zajda

Poznań, maj 2009 r.

XVII. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM.....	3
1. Uwagi ogólne.....	3
2. Wody podziemne	3
3. Wody powierzchniowe	4
4. Ochrona przed hałasem.....	4
5. Ochrona powietrza.....	4
6. Ochrona biosfery i krajobrazu.....	4
7. Obszary Natura 2000	5
8. Gospodarka odpadami.....	5
9. Poważne awarie i sytuacje awaryjne	6
10. Obszar ograniczonego użytkowania	6
11. Monitoring środowiska	6
12. Konflikty społeczne	6
13. Ochrona dóbr kultury.....	7
14. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	7
15. Podsumowanie	7
16. Charakterystyka wariantu zerowego	8

XVII. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

1. Uwagi ogólne

Niniejszy Raport o oddziaływaniu na środowisko południowej części planowanej obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu drogi ekspresowej S11 zawiera:

- ocenę wpływu odcinka drogi na wszystkie komponenty środowiska włącznie z określeniem wielkości emisji w trakcie eksploatacji (głównie – emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza), informacje o sposobach ochrony środowiska oraz rozwiązaniach technicznych,
- analizę zagadnień kulturowych i społecznych,
- omówienie zagadnień pośrednio związanych z wpływem inwestycji na środowisko przyrodnicze.

Otoczenie projektowanej obwodnicy stanowią tereny rolne (w tym użytki zielone) z zabudową siedliskową, zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz tereny leśne. Tereny z zabudową mieszkaniową znajdują się po obu stronach planowanej obwodnicy w rejonie Ostrowa-Pruślina oraz wsi Wtórek, Wysocko Wielkie i Smardów.

Projektowana obwodnica będzie na całej długości posiadała dwie jezdnie z dwoma, a docelowo z trzema pasami ruchu w każdym kierunku. Szerokość pojedynczego pasa ruchu wyniesie 3,5 m. Każda jezdnia będzie posiadać pas awaryjny o szerokości 2,50 m. W obrębie węzłów projektuje się dodatkowo pasy włączenia i wyłączenia.

2. Wody podziemne

Analiza budowy geologicznej oraz warunków hydrogeologicznych pozwala na stwierdzenie, że projektowana obwodnica może stanowić zagrożenie dla wód podziemnych omawianego terenu. W dolinach rzek wody podziemne nie posiadają naturalnej ochrony przez zanieczyszczeniami pochodzącymi z powierzchni terenu, stąd też narażone są na bezpośrednie obniżenie jakości w wyniku zaistnienia wypadków drogowych. Projektowana obwodnica przechodzi przez ustanowioną strefę ochronną ujęcia miejskiego w dolinie Ołoboku, a drogi przez nią przechodzące muszą posiadać system odprowadzania ścieków, spełniający warunki techniczne, określone w rozporządzeniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu.

Takie rozwiązania uniemożliwią przedostawanie się niepożądanych substancji do wód gruntowych i powierzchniowych. Projektowana obwodnica nie stanowi bezpośredniego zagrożenia dla wód podziemnych, występujących na obszarach poza dolinami rzek.

3. Wody powierzchniowe

Zastosowanie zorganizowanego systemu odprowadzania wód opadowo-roztopowych konieczne jest w dolinie Ołoboku. Szczegóły techniczne rozwiązań zostaną przedstawione w operacie wodnoprawnym, który będzie stanowił odrębną dokumentację. W ramach operatu wodnoprawnego ujęte zostaną również przejścia drogi przez rzeki oraz przebudowa cieków.

4. Ochrona przed hałasem

Dokonując analizy uciążliwości akustycznej projektowanego odcinka obwodnicy Ostrowa Wlkp. w ciągu drogi ekspresowej S11 zasięgi oddziaływania akustycznego drogi w porze dziennej i nocnej oraz wyznaczono punkty obserwacji, charakterystyczne dla istniejącej zabudowy. Przeanalizowanie wyników pozwala na sformułowanie następujących wniosków:

- projektowana obwodnica Ostrowa Wielkopolskiego na analizowanym odcinku przebiega częściowo przez tereny wymagające ochrony akustycznej (tereny zabudowy mieszkaniowej);
- hałas generowany przez ruch drogowy docelowo spowoduje przekroczenie wartości dopuszczalnych na granicy terenów zabudowy mieszkaniowej usytuowanych w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej obwodnicy w odległości do 180 m;
- ograniczenie emisji hałasu w kierunku istniejącej zabudowy mieszkaniowej zostanie osiągnięte przez zastosowanie sztucznych barier akustycznych /ekranów/;
- zaleca się w przyszłych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego uwzględnienie zasięgów oddziaływania akustycznego i przeznaczenie terenów w ich obrębie dla takich form użytkowania, które nie wymagają ochrony przed hałasem.

5. Ochrona powietrza

Przeprowadzona analiza wykazała, że dla prognozowanego natężenia ruchu pojazdów w roku 2025 obszary przekroczeń dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń powietrza nie wykrócą poza projektowane granice pasa drogowego w odniesieniu do norm dotyczących zarówno ludzi, jak i roślin.

6. Ochrona biosfery i krajobrazu

Projektowana droga przebiega bezpośrednio przez Obszary Chronionego Krajobrazu:

- Dolina Proсны i Kotlina Grabowska oraz Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska, a także sąsiaduje z Parkiem Krajobrazowym Doliny Baryczy. Na południe od projektowanej drogi i w znacznej odległości, zlokalizowany jest florystyczny Rezerwat Wydymacz.

Najcenniejsze obszary rezerwatów przyrody, miejsca gniazdowania ptaków i pomniki

przyrody nie znajdują się w strefie bezpośredniego wpływu drogi. Wybór lokalizacji drogi zakłada ominięcie wszystkich obszarów o najwyższych walorach przyrodniczych, w związku z czym w trakcie eksploatacji nie wystąpią dla nich poważniejsze zagrożenia.

W celu ochrony cennych siedlisk ptaków w rejonie stawów proponuje się wybór wschodniego wariantu trasy.

Obszary leśne stanowiące przestrzeń życiową wielu gatunków zwierząt zostaną ogrodzone na całej długości, co ma zapobiec wkraczaniu zwierzyny na drogę. Po ustaleniach z odpowiednimi nadleśnictwami zaprojektowano przejścia dla zwierząt, które zostaną zlokalizowane w taki sposób, aby mogły jak najefektywniej pełnić swoją rolę.

7. Obszary Natura 2000

W pobliżu inwestycji znajdują się dwa obszary Natura 2000: Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków – Dolina Baryczy (kod obszaru PLB 020001) oraz Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk – Ostoja nad Baryczą (kod obszaru PLH 020041). Na omawianym terenie obszary te pokrywają się z Parkiem Krajobrazowym Doliny Baryczy. Podstawę do utworzenia tych ostoj stanowiła obecność cennych siedlisk ptaków oraz wartościowych siedlisk roślinnych.

Wstępne postępowanie oceniające wpływ inwestycji na obszary chronione Natura 2000 zostało przeprowadzone zgodnie z wytycznymi Dyrektywy Ptasiej i Siedliskowej, które stanowią podstawę prawną dla tego rodzaju przedsięwzięć. Uznano, że żadne z cennych walorów tych obszarów nie zostaną zaburzone w związku z budową i eksploatacją nowej drogi.

Należy też wyraźnie podkreślić, że ani organizacje pozarządowe nie mają uwag do przebiegu granic tych obszarów, ani nie istnieją żadne naukowe i prawne przesłanki, wskazujące na to, że w rejonie omawianej inwestycji mogłyby zostać powołane nowe obszary Natura 2000 oraz na to, że obszary istniejące miałyby ulec powiększeniu w taki sposób, że graniczyłyby, czy nawet obejmowały swoim zasięgiem planowaną drogę.

8. Gospodarka odpadami

Podczas realizacji inwestycji będą powstawać odpady budowlane. Część z nich zostanie zagospodarowana na terenie budowy (masy ziemne, gruz, asfalt), gdzie zostanie wydzielone miejsce do magazynowania części odpadów oraz mas ziemnych. Odpady te będą w większości przekazywane do odzysku. Szczegóły dotyczące zagospodarowania poszczególnych rodzajów odpadów zostaną omówione na etapie pozwolenia na budowę.

Za wytwórcę odpadów zostanie uznany wykonawca prac.

W fazie eksploatacji powstawać będą głównie odpady komunalne związane

z utrzymaniem czystości i porządku na terenie drogi i terenów przyległych. Odpady te będą przekazywane podmiotowi uprawnionemu do odbioru odpadów komunalnych.

Zapewnienie warunków wymaganych przy transporcie odpadów, a przede wszystkim sposób zagospodarowania odpadów zapewni pełną gwarancję bezpieczeństwa i nie spowoduje negatywnego wpływu na stan środowiska.

9. Poważne awarie i sytuacje awaryjne

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

Dotychczasowe doświadczenia wskazują jednak na małe prawdopodobieństwo powstania zagrożenia środowiska w efekcie kolizji lub wypadków drogowych.

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

10. Obszar ograniczonego użytkowania

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

Przeprowadzone dla potrzeb niniejszego Raportu obliczenia oraz rozpoznanie środowiska przyrodniczego wskazują, że dla projektowanej obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego nie będzie konieczne tworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

11. Monitoring środowiska

W ramach monitoringu środowiska Inwestor będzie zobowiązany do wykonywania okresowych pomiarów poziomu hałasu i zanieczyszczeń odprowadzanych ścieków deszczowych.

12. Konflikty społeczne

Wstępnie określone konflikty społeczne dotyczyły obaw, związanych z akustycznym oddziaływaniem obwodnicy. W wyniku konsultacji społecznych wprowadzono do materiałów projektowych zmiany uwzględniające oczekiwania mieszkańców.

Ewentualne późniejsze konflikty społeczne będą mogły wynikać z ograniczeń w użytkowaniu terenów w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy i zmian lokalnych układów komunikacyjnych. Niezadowolenie mieszkańców może również spowodować wzrost

natężenia hałasu w rejonie terenów mieszkaniowych zlokalizowanych stosunkowo blisko drogi. W przypadku stwierdzenia ponadnormatywnych poziomów hałasu na etapie eksploatacji obwodnicy zbudowane zostaną kolejne ekrany akustyczne, przywracające komfort akustyczny mieszkańcom terenów przyległych do drogi.

Należy jednak podkreślić, że najistotniejszym zadaniem obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego jest odciążenie miasta od nadmiernego ruchu kołowego, szczególnie pojazdów ciężkich i stworzenie nowoczesnego układu komunikacyjnego w regionie, a przeprowadzone badania socjologiczne wykazały wysoki stopień akceptacji budowy obwodnicy wśród mieszkańców Ostrowa Wielkopolskiego.

13. Ochrona dóbr kultury

W rejonie projektowanej obwodnicy nie występują chronione dobra kultury wpisane do rejestru zabytków województwa wielkopolskiego. Droga przetnie tereny występowania stanowisk archeologicznych w rejonie wsi Chynowo Wielkie, Wysocko Małe oraz Wysocko Wielkie i zbliży się do strefy ochrony konserwatorskiej w rejonie Wysocka Wielkiego, nie obejmując jej swoim wpływem.

Na terenie gminy Przygodzice znajdują się obiekty zabytkowe nie podlegające ochronie konserwatorskiej. Są to pozostałości założenia folwarcznego w Strugach z przełomu XIX i XX wieku (częściowo przebudowane) i zagroda Leśnictwa Strugi (budynek mieszkalny z II połowy XIX wieku i budynek inwentarski z początku XX wieku). Projektowana droga nie wpłynie niszcząco na wymienione zabudowania, zwłaszcza, że obiekty te będą dodatkowo chronione ekranami akustycznymi. Należy mieć jednak na uwadze ich bliską lokalizację w stosunku do inwestycji przede wszystkim na etapie prac budowlanych, aby uniknąć ewentualnych uszczerbków architektonicznych.

14. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach

Decyzję środowiskową wyda Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu.

15. Podsumowanie

Celowość budowy obwodnicy i korzyści z tym związane (niezależnie od wariantu) są oczywiste ze względów sanitarno-zdrowotnych i komunikacyjnych, natomiast w oparciu o wnioski przedstawione w poszczególnych rozdziałach Raportu i ich zestawienie w Załączniku nr XV/2 za korzystniejszy ze względów środowiskowych należy uznać wariant wschodni.

16. Charakterystyka wariantu zerowego

Podstawową cechą charakteryzującą wariant zerowy będzie nie tylko utrzymywanie się, ale i lawinowy wzrost zarówno zagrożenia bezpieczeństwa (mieszkańców i ruchu samochodowego), jak też uciążliwości (związanych głównie z hałasem i zanieczyszczeniem powietrza), wynikających z przebiegu drogi tranzytowej przez centrum dużego organizmu miejskiego. Wszystkie te niedogodności mogą – i najprawdopodobniej wywołają – konflikty społeczne o nieprzewidywalnej skali. Uwzględniając wszystkie aspekty budowy obwodnicy, z pełną świadomością należy stwierdzić, że korzyści wynikające z jej budowy będą niewspółmiernie większe, aniżeli związane z tym straty w środowisku przyrodniczym.