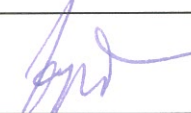
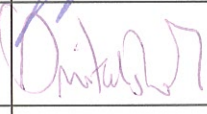
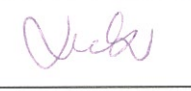


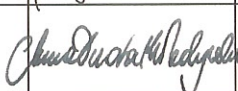


2078/2

INWESTOR		Zarząd Dróg i Komunikacji ul. Długa 49 53 – 633 Wrocław tel. 071 355-90-76; fax 071 355 08 66
JEDNOSTKA PROJEKTOWA		BIPROGEO – PROJEKT Sp. z o.o. 52-418 Wrocław, ul. Bukowskiego 2 tel/fax (071) 337 46 12, 364 33 95 e-mail: biprogeo@biprogeo.wroc.pl www.biprogeo.wroc.pl
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 sp. z o.o.	proGEO sp. z o.o. 53-330 Wrocław, ul. Energetyczna 8/7 tel/fax (071) 360-45-15, 33-99-369 e-mail: progeo@progeo.wroc.pl
NAZWA INWESTYCJI	KONCEPCJA BUDOWY TRASY TRAMWAJOWEJ OD UL. WŁADYSŁAWA JAGIEŁŁY DO PĘTLI NA OSIEDLU KOZANÓW WE WROCŁAWIU	
TEMAT OPRACOWANIA	KONCEPCJA PROGRAMOWO – PRZESTRZENNA	

BRANŻA	STADIUM DOKUMENTACJI	UMOWA
OCHRONA ŚRODOWISKA	KONCEPCJA	FPU/IP-272/210/06

NR OPRACOWANIA	NAZWA OPRACOWANIA	STRON
5	RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO	89

Zespół projektowy	Imię i Nazwisko	Specjalność nr uprawnień	Podpis	Data
Generalny Projektant	dr inż. Marek Jagiełło	konstrukcyjno-inżynierska 165/94/UW		06.2007
Koordynator Projektu	mgr inż. Mariusz Świtalski	konstrukcyjno-budowlana 89/DOŚ/04		06.2007
Projektant	mgr inż. Paweł Lewicki			06.2007
Projektant	dr Krzysztof Świerkosz			06.2007
Projektant	mgr Jadwiga Dylawerska-Saciuk	WD-104		06.2007
Projektant	mgr Anna Dorota Władyczka			06.2007
Sprawdzający	mgr Andrzej Krzyśków	WD-017 V-1330 VII-1143	mgr Andrzej Krzyśków biegły w zakresie sporządzania ocen oddziaływania na środowisko zaświadczenie WD-017 upr. hydrogeologiczne V-1330	06.2007

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Niniejszy Raport wykonała firma **proGEO** sp. z o.o. z Wrocławia na zlecenie firmy Biprogeo Projekt Sp. z o.o. z Wrocławia. Został on opracowany na etapie ubiegania się przez Inwestora – Zarząd Dróg i Komunikacji we Wrocławiu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Analizowana inwestycja obejmuje budowę Trasy tramwajowej od ul. Władysława Jagiełły do pętli na osiedlu Kozanów we Wrocławiu. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w środkowej i środkowo-zachodniej części Wrocławia, województwo dolnośląskie.

Celem budowy trasy tramwajowej na osiedle Kozanów jest skomunikowanie centrum Wrocławia z osiedlem Kozanów oraz uzyskanie perspektywicznej możliwości wyprowadzenia trasy tramwajowej na Maślice. W efekcie tych działań uzyska się odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego oraz poprawę warunków ruchowych w tym rejonie Wrocławia.

Raport oddziaływania opracowano zgodnie z wytycznymi ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

W opracowaniu zidentyfikowano możliwości wpływu planowanej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego oraz na okoliczną ludność, z uwzględnieniem poszczególnych rodzajów zanieczyszczeń. Analizowano również wpływ przedsięwzięcia na obszary sieci Natura 2000.

Przedmiotowa inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko dla których obowiązek sporządzenia Raportu może być wymagany. Obowiązek wykonania Raportu wraz z określeniem jego zakresu nakazany został przez Wojewodę Dolnośląskiego.

Planowana inwestycja będzie obejmować:

- budowę linii tramwajowej wraz infrastrukturą,
- budowę nowych odcinków dróg, chodników i ścieżek rowerowych oraz przebudowę istniejących,
- budowę nowej infrastruktury oraz przebudowę istniejącej,
- przebudowę istniejących obiektów inżynierskich,
- wyburzenia budynków i budowli kolidujących z przebiegiem drogi,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowaną inwestycją.

Większość planowanej inwestycji położona jest na terenie, na którym nie obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Wyjątek stanowią dwa krótkie fragmenty trasy. Zgodnie z powyższym przedmiotowa inwestycja (większość trasy) będzie musiała zostać zrealizowana w oparciu o decyzję lokalizacyjną inwestycji celu publicznego po uwzględnieniu zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia.

W najbliższej okolicy planowanej inwestycji (do 300 m od osi trasy) znajdują się następujące obszary i obiekty podlegające ochronie:

- zabudowa mieszkaniowa,
- roślinność (drzewa i krzewy),
- cieki powierzchniowe,
- Główny Zbiornik Wód Podziemnych - Pradolina Odry nr 320 (GZWP nr 320),
- gleby wysokich klas bonitacji,
- stanowiska archeologiczne,
- strefa „A” ochrony konserwatorskiej,
- strefa „W” ochrony archeologicznej,
- strefa „K” ochrony krajobrazu kulturowego,

- obiekty zabytkowe w tym wpisane do Rejestru Zabytków.

Wyżej wymienione obiekty i obszary chronione nie uniemożliwiają jednak realizacji planowanej inwestycji.

Na etapie budowy obwodnicy uciążliwość dla okolicznych mieszkańców może stanowić emisja zanieczyszczeń do powietrza w formie niezorganizowanej. Do emisji zanieczyszczeń może dojść podczas transportu i rozładunku materiałów sypkich, a w szczególności podczas pracy sprzętu technicznego.

Wyniki obliczeń komputerowej symulacji zanieczyszczeń wskazują możliwość wystąpienia w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie drogi przekroczeń stężeń maksymalnych, percentyla 99,8, częstości przekroczeń stężeń jednogodzinowych i stężeń średnich dla NO₂. Nie wykazano przekroczeń na zabudowie. Ze względu na możliwość występowania przekroczeń w obrębie jezdni wskazane byłoby wprowadzenie we wszystkich możliwych miejscach zieleni izolacyjnej, a tam gdzie jest to niemożliwe gazonów z zielenią zimozieloną pochłaniającą dwutlenek azotu.

Inwestor przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego powinien sprawdzić czy budynki przeznaczone do rozbioru zawierają azbest i zawrzeć stosowne informacje w specyfikacjach przetargowych. W przypadku stwierdzenia występowania azbestu Wykonawca inwestycji zobowiązany jest zastosować wszelkie wymagane prawem zabezpieczenia, prowadzić prace zgodnie z odpowiednimi wytycznymi lub zlecić wykonanie tych prac wyspecjalizowanym podmiotom.

Wyniki symulacji emisji hałasu do otoczenia wskazują, że planowana inwestycja może spowodować przekroczenia wartości dopuszczalnych na chronionych terenach zabudowy mieszkaniowej. Z porównania wartości poziomu hałasu zmierzonego i prognozowanego wynika, że w punktach w których po modernizacji odległość zabudowy od jezdni nie ulegnie zmianie prognozowany poziom hałasu (w porze dnia) będzie mniejszy niż w stanie obecnym. Przy najbliższej zabudowie równoważny poziom dźwięku powodowany przejazdem tramwajów nie będzie miał wpływu na sumaryczny poziom hałasu komunikacyjnego.

W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania hałasu należy w projekcie budowlanym przewidzieć rezerwę terenu dającą możliwość zastosowania rozwiązań z zakresu ochrony środowiska przed hałasem w postaci ekranów akustycznych (przy ulicy Popowickiej 49-61 i 62-68) albo też innych środków które pozwolą ograniczyć emisję hałasu na terenach chronionych do poziomów dopuszczalnych. Konieczność zastosowania takich rozwiązań powinna zostać potwierdzona badaniami przeprowadzonymi po oddaniu inwestycji do użytkowania.

W pozostałych przekrojach zabudowy mieszkaniowej z uwagi na brak technicznych możliwości budowy skutecznych ekranów akustycznych proponuje się wykonanie nasadzeń zieleni izolacyjnej (zgodnie z koncepcją) lub dogęszczenie zieleni istniejącej we wszystkich miejscach, w których jest to technicznie możliwe. Wskazana jest również zastosowanie przy budowie linii tramwajowej najnowszej technologii z podkładami wibroizolacyjnymi.

Inwestycja będzie oddziaływać na gleby głównie podczas prowadzenia prac budowlanych, kiedy będą musiały zostać zajęte tereny użytkowane obecnie w inny sposób (ogródki działkowe, tereny zielone).

W związku z prowadzeniem prac ziemnych w niektórych miejscach mogą zostać odkryte nowe zabytkowe stanowiska archeologiczne. Szczególnie dotyczy to rejonów, gdzie znajdują się zinwentaryzowane stanowiska (w tym cmentarzyska) lub w okolicy strefy ochrony archeologicznej. Ziemne roboty budowlane związane z realizacją przedmiotowej inwestycji bezwzględnie muszą być prowadzone za pozwoleniem

Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, uzyskanym przed wydaniem pozwolenia na budowę lub w przypadku prac nie wymagających pozwolenia na budowę, przed uzyskaniem zaświadczenia potwierdzającego akceptację przyjęcia zgłoszenia wykonywania robót budowlanych.

W bezpośrednim pobliżu drogi znajdują się dwa obiekty wpisane do Rejestru Zabytków. W zasięgu oddziaływania znajdują się również jednak budynki mieszkalne ujęte w wykazie Zabytków Architektury i Budownictwa Miasta Wrocławia (ewidencja gminna). Dlatego należy w ich sąsiedztwie starać się ograniczać pracę ciężkiego sprzętu mechanicznego (o ile jest to możliwe), który może powodować duże drgania podłoża oraz zwiększoną emisję zanieczyszczeń do powietrza

Analiza wpływu przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 ze względu na gleby, powietrze, wody, zwierzęta i rośliny nie wykazała znaczącego wpływu. Zastosowane technologie i zakres prowadzonych prac nie wpływają na pogorszenie jakości powietrza i wody oraz emisję hałasu w takim zakresie, który mógłby wpłynąć negatywnie na te obszary. Potencjalne wpływy negatywne nie są możliwe do wyróżnienia w ogólnym oddziaływaniu na środowisko aglomeracji miejskiej Wrocławia. Występujące w obszarach Natura 2000 fragmenty siedlisk priorytetowych a także znane obecnie populacje priorytetowego gatunku pachnicy dębowej nie są narażone na szkodliwy wpływ inwestycji.

W odniesieniu do innych obszarów chronionych przyrodniczo wykazano, że bezpośrednio dotknięte inwestycją mogą być tylko dwa gniazda mieszczące się w drzewach dziuplastych w Parku Zachodnim, na pozostałe gatunki ptaków inwestycja może mieć oddziaływanie pośrednie.

Na terenie Parku zostanie także zniszczonych kilka egzemplarzy bluszczu pospolitego porastających przeznaczone do wycinki drzewa. Nie spowoduje to jednak istotnego ograniczenia populacji tego gatunku.

Nie stwierdzono zagrożeń dla innych grup świata zwierzęcego.

Dla ochrony w/w elementów przyrodniczych należy zastosować szereg rozwiązań minimalizujących (oznaczenie traktacji tramwajowej, zastosowanie ekranów, zakup i posadzenie bluszczu pospolitego, prowadzenie prac w określonych terminach i we właściwy sposób itp.).

Na etapie budowy istnieje możliwość zanieczyszczenia powierzchni terenu, wód powierzchniowych i podziemnych paliwami i lepiszczami wskutek drobnych awarii lub złego stanu technicznego maszyn i pojazdów. W celu zminimalizowania wpływu tych czynników na zanieczyszczenie gleb i wód należy tak zorganizować prace, by ograniczyć przelewanie paliw i innych środków chemicznych na placu budowy.

W trakcie normalnej eksploatacji drogi nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne w pozostałych rejonach dzięki planowanemu zastosowaniu odpowiednich systemów oczyszczania i odprowadzania wód deszczowych tj. separatory, system kanalizacji zamkniętej. Dobór i obliczenia parametrów urządzeń podczyszczających powinien nastąpić na etapie projektu budowlanego (np. w operacie wodnoprawnym).

Budowa i eksploatacja obwodnicy wiązać się będzie z powstawaniem odpadów (w tym odpadów niebezpiecznych). W związku z powyższym należy spełnić warunki ustawy o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. Nr 62, poz. 628, ze zmianami), dotyczące uzyskania właściwych decyzji zatwierdzających sposób postępowania z odpadami lub przedłożenia informacji o wytwarzanych odpadach.

Na obecnym etapie planowania przedsięwzięcia nie widzi się konieczności wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zasadność ustalenia takiego obszaru powinna być rozpatrywana na dalszych stadiach projektowania obwodnicy kiedy będą już znane ostateczne rozwiązania techniczne (projekt budowlany) lub po oddaniu inwestycji

do użytkowania i ustabilizowaniu się ruchu. Pod uwagę powinny być brane obszary przyległe bardzo blisko do drogi, gdzie nie ma możliwości zmiany funkcji terenu lub ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji.

Zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa należy również dokonywać okresowych pomiarów hałasu z częstotliwością co 5 lat. Ocenia się, że wskazane wyżej pomiary pozwolą w optymalny sposób przeciwdziałać ewentualnym negatywnym oddziaływaniom na środowisko na etapie eksploatacji drogi.

WNIOSEK:

Reasumując należy stwierdzić, że planowana inwestycja jest korzystna ze względu na uwarunkowania społeczno-gospodarcze oraz możliwa do realizacji pod względem uwarunkowań przyrodniczo-środowiskowych. Przewidywane do zastosowania rozwiązania techniczne (określone w przygotowywanej koncepcji programowo-przestrzennej) oraz wytyczne niniejszego raportu, w przypadku ich rzetelnego i zgodnego z obowiązującymi normami wykonania, ograniczą do minimum uciążliwe dla środowiska emisje. Przy ustalaniu poszczególnych rozwiązań koncepcyjnych brano bowiem pod uwagę zasadę minimalizacji oddziaływań na otaczające środowisko.