



INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

## SPIS TREŚCI

<b>1. WSTĘP .....</b>	<b>2</b>
<b>2. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA.....</b>	<b>2</b>
2.1    ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	3
2.2    CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	3
<b>3. WARUNKI UŻYTKOWANIA TERENU W FAZIE BUDOWY I EKSPLOATACJI .....</b>	<b>4</b>
<b>4. ANALIZA DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH .....</b>	<b>8</b>
<b>5. OPIS ZASTOSOWANYCH METOD PROGNOZOWANIA.....</b>	<b>9</b>
<b>6. OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW PRZEDSIĘWZIĘCIA .....</b>	<b>10</b>
<b>7. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO ŚRODOWISKA ORAZ PROGNOZOWANEGO ODDZIAŁYWANIA ANALIZOWANEGO WARIANTU WRAZ Z OKREŚLENIEM DZIAŁAŃ OCHRONNYCH .....</b>	<b>11</b>
7.1    POWIERZCHNIA ZIEMI I GLEBY .....	11
7.2    WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE .....	12
7.3    KLIMAT AKUSTYCZNY.....	14
7.4    POWIETRZE ATMOSFERYCZNE I KLIMAT .....	15
7.5    WALORY KRAJOBRAZOWE .....	16
7.6    ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE I OBSZARY CHRONIONE W TYM OBSZARY NATURA 2000 .....	17
7.7    ZABYTKI CHRONIONE I DOBRA KULTURY .....	21
7.8    GOSPODARKA ODPADAMI.....	22
7.9    ODDZIAŁYWANIE NA ZDROWIE LUDZI I MOŻLIWOŚĆ WYSTĄPIENIA KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH .....	22
<b>8. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII.....</b>	<b>22</b>
<b>9. TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO.....</b>	<b>23</b>
<b>10. OPIS PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO (ODDZIAŁYWANIA BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE KRÓTKO-, ŚREDNIO- I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ODDZIAŁYWANIA) .....</b>	<b>23</b>
10.1    ODDZIAŁYWANIA WYNIKAJĄCE Z ISTNIENIA PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	23
10.2    ODDZIAŁYWANIA WYNIKAJĄCE Z WYKORZYSTANIA ZASOBÓW ŚRODOWISKA.....	23
10.3    ODDZIAŁYWANIA WYNIKAJĄCE Z EMISJI.....	24
<b>11. PROPOZYCJA MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ETAPIE JEGO BUDOWY I EKSPLOATACJI, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU .....</b>	<b>25</b>
<b>12. TRUDNOŚCI NAPOTKANE PRZY OPRACOWYWANIU RAPORTU.....</b>	<b>26</b>
<b>13. PODSUMOWANIE I WNIOSKI .....</b>	<b>27</b>

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	1
---------	---	---

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

## 1. WSTĘP

Przedmiotem niniejszego opracowania jest analiza przedsięwzięcia pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”.

Odcinek 1 - Połączenie DTŚ w Katowicach z Obrzeżną Zachodnią i ul. Bończyka w Mysłowicach.

Odcinek 2 - Połączenie DTŚ z Drogą Krajową nr 79 w Jaworznie (przebieg "Jęzor").


Celem wykonanych w ramach przedkładanego opracowania analiz, jest przedstawienie podstawowych informacji o przedsięwzięciu inwestycyjnym, określenie jego możliwych oddziaływań oraz wskazanie rozwiązań chroniących środowisko.

Zakres niniejszego raportu zgodny jest z art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn.: tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 353) oraz postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 18.11.2016 r. (znak: WOOŚ.4210.34.2016.KC.5) o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niniejsze postanowienie stanowi załącznik nr 1.3.1 do niniejszego opracowania.

Przedsięwzięcie zostało sklasyfikowane jako potencjalnie znacząco oddziaływujące na środowisko na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. 2016 poz. 71), dla którego sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane na podstawie:

- § 3 ust.1, pkt. 60 drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art.6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- § 3 ust.1, pkt. 33 instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- § 3 ust.1, pkt. 68 rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową;
- § 3 ust.1, pkt. 79 sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową, sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym oraz przyłączy do budynków – dotyczy to sieci kanalizacji sanitarnej powyżej 1 km,
- § 3 ust.1, pkt. 7 stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6.
- § 3 ust.1, pkt 34 instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	2
---------	---	---

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

## 2. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

### 2.1 Istniejący stan zagospodarowania terenu

Obszar objęty inwestycją położony jest na terenie województwa śląskiego w granicach administracyjnych miast Katowice, Mysłowice, Sosnowiec oraz Jaworzno.

Niewielki fragment pomiędzy Katowicami – Wilcheminą a Mysłowicami – Janowem, jest to teren o charakterze rolniczym. Planowane przedsięwzięcie przebiega również przez zainwestowane tereny miejskie, zarówno usługowo- produkcyjne, jak i mieszkaniowe, a także przez tereny nieużytków oraz przez obszar zwartego kompleksu leśnego (teren pomiędzy Mysłowicami a Sosnowcem – Jęzorem i dalej w kierunku Jaworzna). W najbliższym otoczeniu przedsięwzięcia znajdują się m.in.: firma Ferona Polska S.A, centrum handlowe Fashion Hause, Hurtownia Elektryczna SMP ELEKTRO oraz Geldbach Polska Sp. z o.o.

### 2.2 Charakterystyka przedsięwzięcia

Zakres inwestycji obejmuje budowa połączeniu Drogowej Trasy Średnicowej na terenie miast Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód).


Zakres prac przewidzianych do wykonania obejmuje m.in.:

- budowę odcinka DTŚ na odcinku od węzła z ul. Lwowską w Katowicach do miasta Jaworzno,
- budowę węzłów drogowych,
- budowę dróg serwisowych,
- budowę obiektów inżynierskich,
- budowę zatok autobusowych,
- przebudowę dróg bocznych,
- przebudowę drogi ekspresowej S1,
- przebudowę infrastruktury kolidującej,
- budowę dróg rowerowych, ciągów pieszo rowerowych i pieszych.

#### **Powierzchnie**

Sumaryczna powierzchnia wariantu preferowanego wynosi ok. 832 070 m<sup>2</sup>, natomiast wariantu alternatywnego 802 247 m<sup>2</sup>.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	3
---------	---	---


INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

### 3. WARUNKI UŻYTKOWANIA TERENU W FAZIE BUDOWY I EKSPLOATACJI

Wytyczne mające na celu minimalizację negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji w fazie realizacji i likwidacji są następujące:

- wycinkę drzew, krzewów i szuwarów należy ograniczyć do niezbędnego minimum, umożliwiającego pomyślnie zrealizowanie zamierzeń projektowych przy jednoczesnym zachowaniu jak największych fragmentów w stanie sprzed rozpoczęcia realizacji inwestycji, bądź możliwie maksymalnie zbliżonym do tego stanu,
- celem maksymalnego ograniczenia negatywnego oddziaływania na populację ptaków i płazów, wycinkę drzew i krzewów oraz usuwanie roślinności szuwarowej należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, czyli od 16 października do końca lutego, oraz poza sezonem wegetacyjnym – jako sugerowany okres optymalny na dokonanie tego typu prac przygotowawczych wskazuje się miesiące od początku listopada do końca lutego;
- dopuszcza się warunkowe odstępstwo od powyższych wymogów pod względem terminów prowadzenia prac przygotowawczych na podstawie decyzji nadzoru przyrodniczego w zakresie ornitologii oraz entomologii (zapewnienie nadzoru przyrodniczego winno być obowiązkiem Inwestora, bądź Wykonawcy prac budowlanych/wycinkowych),
- prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego w obrębie bryły korzennej lub krzewów należy prowadzić w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom z naciskiem na pracę ręczną w razie takiej możliwości czasowej i technicznej, a na czas prowadzenia robót zabezpieczyć pnie drzew (np. poprzez tzw. odeskowanie pni oraz naniesienie wyraźnych oznaczeń na pniach za pomocą farb o właściwościach biodegradowalnych) i krzewy (np. poprzez wyгородzenie za pomocą wysokiej siatki), których usunięcia nie przewidują przyjęte zamierzenia projektowe, ponadto należy wprowadzić bezwzględny zakaz lokalizowania zapleczy placu budowy, w tym przede wszystkim placów składowo-magazynowych oraz baz postojowych maszyn i urządzeń budowlanych oraz pojazdów transportowych w obrębie powierzchni podokapowej drzew,
- prac związane z remontem obiektów mostowych należy prowadzić z zachowaniem zasady szczególnej ostrożności, w miarę możliwości bez naruszania roślinności brzegowej i osadów dennych,
- plac budowy i jego zaplecza (w tym zaplecza socjalno-bytowe dla robotników budowlanych) po zakończonych pracach należy przywrócić do stanu możliwie zbliżonego do stanu sprzed rozpoczęcia realizacji inwestycji,
- lokalizacja zapleczy placu budowy (placów składowo-magazynowych, miejsc postoju maszyn budowlanych i pojazdów transportowych oraz zaplecza socjalno-bytowe dla pracowników budowlanych) powinna uwzględniać aktualny stan zagospodarowania terenu w przebiegu i otoczeniu planowanej inwestycji oraz jednoznacznie preferowane powinny być w tym celu tereny już przekształcone i utwardzone w chwili obecnej (wskazania do lokalizacji zapleczy: rejon skrzyżowania ul. Lwowskiej w Katowicach, ul. Obrzeżnej Zachodniej i Mikołowskiej w Mysłowicach, nieużywany odcinek (przedłużenie) ul. Oświęcimskiej w Mysłowicach, rejon Centrum Handlowego Fashion House w Sosnowcu),
- należy unikać lokalizacji zapleczy placu budowy na terenach podmokłych i w bezpośrednim sąsiedztwie koryt cieków (dopuszcza się ich lokalizację w odległości nie mniejszej niż 50 m od brzegu koryta cieku, a w przypadku rzeki Przemszy powinna to być wartość co najmniej 100 m),
- wszelkie głębokie wykopy w obrębie placu budowy należy zabezpieczyć tymczasowymi wyгородzeniami ochronnymi o wysokości co najmniej 0,5 m (wraz z wkopaniem w grunt na głębokość co najmniej


PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	4
---------	---	---

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

0,2 m); decyzja o faktycznym rozmieszczeniu przedmiotowych wygradzeń oraz bieżących potrzebach w tym zakresie winna wchodzić w zakres nadzoru przyrodniczego inwestycji (nadzór herpetologiczny),


- ze względu na konieczność likwidacji 2 stanowisk bytowania i rozrodu płazów (lokalizację określono w podrozdziale z katalogiem prognozowanych oddziaływań) do obowiązków nadzoru przyrodniczego inwestycji (nadzór herpetologiczny) będzie należeć także odłowienie i przeniesienie osobników płazów z obrębu przedmiotowych stanowisk ulegających zniszczeniu na stanowiska zastępcze (sugerowana lokalizacja stanowisk zastępczych: Staw Janów koło cmentarza w Katowicach-Janowie oraz śródlęśne zalewisko na południowy zachód od skrzyżowania ul. Obrzeżnej Zachodniej i Mikołowskiej w Mysłowicach),
- teren budowy i jego zaplecze zorganizowany zostanie z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, zabezpieczony przed możliwością zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi dla środowiska substancjami (np. smary, składniki materiałów budowlanych itp.), zaopatrzony w przenośne sanitariaty (zapewnione bieżące ich opróżnianie), a po zrealizowaniu przedsięwzięcia przywrócony będzie do stanu pierwotnego,
- zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów lokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków/rowów, jednak w granicach wyznaczonego zakresu inwestycji,
- w przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy w rejonie obszarów szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia zaplecze budowy w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i wód np. poprzez zastosowanie geowłókniny do uszczelnienia podłoża,
- wszelkie roboty w korycie cieków/rowów prowadzić w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie gruntu i wód. Należy w tym celu stosować maszyny w dobrym stanie technicznym, stosować siatki ochronne przechwytyjących większość zanieczyszczeń stałych, odpady powstałe podczas prac budowlanych segregować i składować w wydzielonym miejscu, natychmiast usuwać wszelkie zanieczyszczenia z powierzchni gruntu i wody, a następnie wywieźć je do unieszkodliwienia,
- w przypadku wystąpienia konieczności odwodnienia wykopów, wody pochodzące z ich odwodnienia przed wprowadzeniem do cieku, w celu zminimalizowania jego potencjalnego zamulenia i zanieczyszczenia, poddać mechanicznemu podczyszczeniu z zawiesiny np. przy zastosowaniu osadników. Natomiast w przypadku wprowadzania wód pochodzących z odwodnienia wykopów do ziemi nie stwierdza się konieczności ich podczyszczenia z zawiesiny i stosowania urządzeń podczyszczających,
- w przypadku obiektów inżynierskich służących do przekraczania dolin i koryt cieków prowadzących wodę stale, bądź okresowo (mosty, przepusty), wszelkie prace budowlane związane z budową, przebudową, bądź wymianą tego typu obiektów na nowe, należy bezwzględnie stosować się do następujących zaleceń, prowadzących do możliwie maksymalnej minimalizacji negatywnego oddziaływania takich prac budowlanych na środowisko biotyczne cieków (w tym możliwość niezakłóconej migracji fauny wodnej):
  - wszelkie prace należy prowadzić wyłącznie z brzegów cieku, nie wjeżdżać maszynami budowlanymi w obręb koryta (również w przypadku cieków małych i rowów melioracyjnych) celem uniknięcia zmętnienia wody poprzez uruchamianie zawiesiny i rumowiska dennego,
  - w miarę możliwości projektowych koryta cieków pod obiektami inżynierskimi powinny pozostać nieregulowane (dopuszczalność regulacji ze względu na konstrukcję obiektów oraz ze względów bezpieczeństwa obiektów – z zaleceniem stosowania pokrycia wierzchniego z zastosowaniem gruntu pochodzenia lokalnego i zadarnionego, celem umożliwienia ewentualnego wykorzystania przez zwierzęta do migracji),

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	5
---------	---	---

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

- przebudowywane, bądź likwidowane obiekty należy odpowiednio zabezpieczyć od spodu celem nie wpadania fragmentów tychże obiektów (betonowych, metalowych, fragmentów asfaltu z jezdni, itp.) do koryta i na jego brzegi (zabezpieczenie np. z wykorzystaniem odpowiednio wytrzymałej folii),
- ponadto po zakończeniu prac budowlanych koryto, brzegi koryta i najbliższe otoczenie należy dokładnie uprzątnąć i doprowadzić do stanu możliwie zbliżonego do pierwotnego;
- teren czasowo zajęty w trakcie prac budowlanych, po zakończeniu robót należy przywrócić do stanu pierwotnego;
- nie należy naprawiać sprzętu budowlanego w miejscu wykonywanych prac;
- stosować nowoczesne i stosunkowo ciche dla danego rodzaju maszyny budowlane, maszyny powinny być w dobrym stanie technicznym i spełniać wymagania dyrektywy 2000/14/WE oraz 2005/88/WE oraz rozporządzenia w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. 2005, Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.);
- czas pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym ograniczony zostanie do minimum;
- silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączone w trakcie przerw od pracy;
- prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy będą ograniczane, zmniejszając w ten sposób emisję hałasu;
- nie należy dopuszczać do sytuacji, w której maszyny o dużych wartościach poziomu mocy akustycznej będą pracowały jednocześnie w bliskim sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej;
- czas trwania prac budowlanych w rejonie zabudowy mieszkaniowej będzie ograniczany do pory dziennej;
- będą stosowane przede wszystkim materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku jeżeli materiały będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu stosowane będzie ich zraszanie;
- stosowane będą gotowe mieszanki do podbudowy wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- prace budowlane nie będą prowadzone w okresach silnych wiatrów;
- utrzymywać drogi dojazdowe w odpowiednim stanie, nie stwarzającym możliwości nadmiernego pylenia,
- wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw od pracy;
- racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi,
- masy bitumiczne transportowane będą samochodami, w których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w oponę ograniczającą emisję oparów asfaltów,
- materiały pyłące transportowane będą samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w oponę ograniczającą pylenie transportowanego materiału;
- prace budowlane nie będą prowadzone w okresach silnych wiatrów;
- stosować gotowe mieszanki do podbudowy wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizowane będzie ich ilość, magazynowane będą selektywnie w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewnione będzie ich ponowne wykorzystanie bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie. W szczególności:
  - odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym i ogrodzonym miejscu (tj. zabezpieczonym przed dostępem osób

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	6
---------	---	---

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---


nieupoważnionych), zadaszonym o utwardzonym podłożu (np. z pomocą płyt betonowych) i/lub uszczelnienie (np. za pomocą geomembrany) bądź na terenach już odpowiednio zabezpieczonych; gromadzone odpady należy na bieżąco wywozić w celu odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane jednostki zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa;

- odpady inne niż niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, ustawionych w wyznaczonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu, gromadzone odpady należy na bieżąco wywozić w celu odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane jednostki zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa;
- w miejscu prowadzonych prac ziemnych nie należy składować odpadów, w tym w szczególności pojemników z substancjami niebezpiecznymi;
- po zebraniu partii wysłkowej odpady przekazywać niezwłocznie innym posiadaczom do odzysku lub unieszkodliwienia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, przy czym odbiorcami odpadów będą wyspecjalizowane jednostki posiadające stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami lub osoby fizyczne;
- transport odpadów z terenu budowy do miejsc odzysku/unieszkodliwiania realizować przez podmioty posiadające zezwolenie na prowadzenie tego typu działalności;
- odbiór odpadów o charakterze komunalnym zapewnić zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- prace należy prowadzić z należytą dbałością tak, by wyeliminować uszkodzenia instalowanych elementów (np.: rur, kabli, itp.), co wpłynie na minimalizację ilości odpadów;
- należy bezwzględnie egzekwować przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy.

Wytyczne mające na celu minimalizację negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji w fazie eksploatacji są następujące:

- zabudować przejścia dla zwierząt w lokalizacjach umożliwiających podejmowanie migracji przez poszczególne grupy zwierząt bytujące w rejonie planowanej inwestycji (płazy, teriofaunę), a w niektórych przypadkach stosować bezwzględny wymóg zachowania co najmniej istniejących parametrów obiektów inżynierskich (zwłaszcza w zakresie światła dolnego); wykaz przejść dla zwierząt: wiadukt W1 w km 0+026 i most drogowy W8 w km 2+740 (przejścia dolne zespolone dla zwierząt średnich), zespół 3 przejść dla płazów (przepusty P3 w km 1+010, P4 w km 1+090, P5 w km 1+170),
- elementy systemu odwodnienia pasa drogowego należy zaprojektować w taki sposób, by uniemożliwiały przedostawanie się do nich drobnych zwierząt, w tym zwłaszcza płazów (m.in. poprzez przegrodzenie siatkami lub kratkami wlotów do systemów odwodnienia, projektowanie w miarę możliwości rowów trawiastych oraz zabudowę w rowach umocnionych pochylni umożliwiających zwierzętom opuszczanie den tego typu rowów),
- ze względu na konieczność przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów o charakterze masowym w obrębie kompleksu leśnego oraz mniejszych powierzchniowo zadrzewień wskazuje się na konieczność wykonania nasadzeń zastępczych w postaci masowego nasadzenia w kierunku leśnym na wytypowanym ku temu obszarze – sztuki drzew do nasadzeń w stosunku 1:1 względem ostatecznie przeprowadzonych wycinek; przedmiotowe nasadzenie w kierunku leśnym powinno odbyć się na terenie stanowiącym własność Inwestora, lub w porozumieniu z właściwą miejscowo jednostką organizacyjną przedsiębiorstwa PGL Lasy Państwowe (tj. właściwym miejscowo Nadleśnictwem), podczas planowania nasadzeń należy ponadto bezwzględnie przestrzegać trzech zasad: (1) skład gatunkowy drzew nasadzanych musi preferować gatunki rodzime dla flory Polski, (2) skład gatunkowy musi uwzględniać lokalne warunki siedliskowe panujące w miejscu prowadzenia nasadzenia (celem

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	7
---------	---	---

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

zwiększenia tzw. udatności dokonanego nasadzenia) oraz (3) skład gatunkowy nasadzenia – jeżeli umożliwia to zachowanie 2 uprzednich wymogów – powinien nawiązywać do składu gatunkowego drzewostanów na terenach przyległych,

- należy prowadzić systematyczną ochronę szaty roślinnej poprzez pielęgnację roślinności przydrożnej i drzew oraz pielęgnację trawników porastających rowy odwadniające,
- do zimowego utrzymania dróg należy stosować środki chemiczne, które nie szkodzą terenom zielonym i zadrzewionym;
- nawierzchnia jezdni będzie utrzymywana w należyтым stanie technicznym,
- ograniczenie wtórnego pylenia z dróg poprzez systematyczne czyszczenie powierzchni drogowych,
- systematycznie będzie czyszczona droga,
- w celu dotrzymania wartości dopuszczalnych w zakresie klimatu akustycznego należy na wybranych odcinkach zastosować cichą nawierzchnię oraz ekrany akustyczne. W wybranych lokalizacjach należy przewidzieć rezerwę pod ekran akustyczny.

#### 4. ANALIZA DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH

Planowana inwestycja biegnie oraz znajduje się w najbliższym sąsiedztwie na terenie obszarów, dla których obowiązują następujące dokumenty planistyczne:

##### *Katowice*

- Uchwała nr XXIV/504/16 Rady Miasta Katowice z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic Krakowskiej i Lwowskiej w Katowicach
- Uchwała nr XXXIII/671/04 Rady Miasta Katowice z dnia 22 listopada 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w obszarze dzielnicy Nikiszowiec - Janów w Katowicach w rejonie ulic: Surowcowej, Szopienickiej i Bagiennej

##### *Mysłowice*


- Uchwała Nr XVII/198/2003 z dnia 14.11.2003 r. w/s uchwalenia zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Mysłowice;
- Uchwała Nr LXI/1167/14 Rady Miasta Mysłowice z dnia 30 października 2014 r., w sprawie „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Mikołowska - Stokrotek” w Mysłowicach.
- Uchwała Nr XXIX/645/08 Rady Miasta Mysłowice z dnia 25 września 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Nowoświęcimska” w Mysłowicach;
- Uchwała nr XXII/345/16 Rady Miasta Mysłowice z dnia 25 maja 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Brzęczkowice Wschodnie w Mysłowicach;
- Uchwały nr XXX/656/08 Rady Miasta Mysłowice z dnia 30 października 2008 r. w sprawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Mysłowice;

##### *Sosnowiec*

- Uchwała Nr 69/VI/06 RM w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Sosnowca dla obszaru położonego w rejonie ul. Orłąt Lwowskich, obejmującego teren projektowanej strefy usługowo – produkcyjnej;

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	8
---------	---	---



INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

- Uchwała Nr 723/XXXVII/01 RM w sprawie: zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Sosnowca dla terenu położonego w rejonie skrzyżowania ul. Orłąt Lwowskich z trasą DK 1;
- Uchwała Nr 410/XXXIV/2016 Rady Miejskiej w Sosnowcu z dnia 25 sierpnia 2016 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru położonego w rejonie skrzyżowania ul. Orłąt Lwowskich i drogi krajowej S1.
- Uchwała nr 369/XXXI/2016 Rady Miejskiej w Sosnowcu z dnia 19 maja 2016 r. w sprawie „studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sosnowca”;

#### *Jaworzno*

- Uchwała Nr LV/743/2006 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 29 czerwca 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przemysłowych „Zachód” w Jaworznie.

## **5. OPIS ZASTOSOWANYCH METOD PROGNOZOWANIA**

### **Metoda prognozowania poziomów hałasu**

Obliczenia propagacji hałasu przenikającego do środowiska wykonano przy zastosowaniu pakietu programu SoundPLAN ver. 7,0. Użyty model emisji oparty jest na metodyce opisanej w normie PN ISO 9613-2:2002 Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania.

### **Metoda prognozowania zanieczyszczeń wód opadowych**

Obliczenia jakości i ilości spływów wód deszczowych i roztopowych z terenu projektowanej drogi przeprowadzono w oparciu o następujące materiały źródłowe:

- Normę Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg,
- Ekologiczne zagadnienia odwodnienia pasa drogowego.


### **Metoda prognozowania emisji zanieczyszczeń powietrza**

Modelowanie poziomów substancji w powietrzu dla przedmiotowej inwestycji wykonano w programie obliczeniowym OPERAT FB, który służy do obliczeń rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu atmosferycznym, emitowanych ze źródeł m.in.: liniowych, zgodnie z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu.

### **Metody oceny zasobów przyrodniczych**

Metodę oceny w zakresie zidentyfikowanych zasobów środowiska przyrodniczego oraz obszarów objętych ochroną prawną, w tym obszarów Natura 2000, opracowano w oparciu o definicje i normy prawne określające: właściwy stan ochrony gatunków i siedlisk przyrodniczych, znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000, zakres oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, szkodę w gatunkach, siedliskach gatunków oraz siedliskach przyrodniczych chronionych. Przedmiotową dokumentację sporządzono w oparciu o analizę zasobów literaturowych i kartograficznych (w tym szczegółowych ortofotomap terenu przedsięwzięcia) oraz o inwentaryzację przyrodniczą przeprowadzoną w latach 2014-2016.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	9
---------	---	---

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

### **Metody wyznaczenia prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii**

Analizę ryzyka wystąpienia poważnej awarii wykonano zgodnie z wytycznymi zawartymi w Praktycznych algorytmach ocen ryzyka dla człowieka i środowiska od szlaków transportu niebezpiecznych substancji.

Zastosowana metoda sprowadza się do wyznaczenia prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej katastrofy transportowej.

## **6. OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **Wariant „zerowy” – bezinwestycyjny**

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, to rozwiązanie, w którym omawiana inwestycja nie jest realizowana, funkcjonuje obecny układ drogowy, a nakłady finansowe sprowadzają się jedynie do bieżącego utrzymania dróg, bez środków przeznaczonych na podniesienie parametrów technicznych.

Zaniechanie realizacji przedmiotowej inwestycji spowoduje:

- znaczne utrudnienia komunikacyjne,
- dalszą dewastację nawierzchni drogi,
- stopniowe zmniejszanie się prędkości podróży pojazdów i przepustowości drogi,
- wzrost emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza,
- uszkodzenia zawieszenia pojazdów wywołane złym stanem nawierzchni,
- wzrost kosztów eksploatacji pojazdów.

### **Warianty inwestycyjny**

Łączna długość projektowanej inwestycji w wariantcie preferowanym wynosi ok. 8,7 km.

Projektowany odcinek stanowi przedłużenie Drogowej Trasy Średnicowej w kierunku wschodnim, począwszy od węzła Lwowska. Pomiędzy rzeką a ul. Oswobodzenia został zlokalizowany węzeł "Janów" typu "trabka", na którym ruch rozchodzi się w kierunku do Jaworzna (przebieg "Jęzor") i do Sosnowca (przebieg "Bór"). Dalszy przebieg na ciągu DTŚ wschód do Jaworzna został poprowadzony śladem ul. Obrzeżnej Zachodniej. Następnie projektowany przebieg biegnie śladem ul. Obrzeżnej Zachodniej aż do istniejącej linii kolejowej CLT Maczki Bór. W km ~1+450 projektowana DTŚ odbija w kierunku północnym tak żeby swoim przebiegiem w maksymalnie zbliżony sposób ustawić się na dalszym przebiegu równolegle dla śladu istniejącej linii kolejowej nr 180. W km ~1+450 projektuje się skrzyżowanie DTŚ z ul. Korczaka – skrzyżowania wyłącznie na prawe skrzytę- które będzie zapewniać połączenie z ul. Oświęcimską. W km ~1+590 DTŚ przechodzi przez ślad nigdy nie ukończonej linii kolejowej nr 180bis.


W km ~1+700 DTŚ krzyżuje się z linią kolejową nr 138 – przejście DTŚ dołem w związku z czym projektuje się wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej – W5.

W km ~1+750 DTŚ krzyżuje się z linią kolejową nr 180 – przejście DTŚ dołem w związku z czym projektuje się wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej – W6.

W km ~1+930 DTŚ krzyżuje się z ul. Oświęcimską – przejście DTŚ dołem w związku z czym projektuje się tunel drogowy – T1.

Następnie DTŚ biegnie równolegle do linii kolejowej nr 180 po jej południowej stronie. Droga swoim przebiegiem na tym odcinku omija szczyt lokalnego wzniesienia tzw. Górę Bismarcka. W km ~2+740 DTŚ przekracza rzekę Przemszą obiektem mostowym W8 i przechodzi przez tereny nieużytków - łąki.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	10
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

Dalej w km ~3+200 DTŚ wchodzi swoim przebiegiem w istniejący ślad ul. Orłąt Lwowskich. Do końca opracowania tj. do km 4+397,26 przedmiotowa droga biegnie śladem ul. Orłąt Lwowskich aż do włączenia w istniejący przekrój dwu jezdniowy na terenie Jaworzna.

### **Warianty alternatywne**

Długość odcinka dla wariantu alternatywnego wynosi ok. 8,75 km.

Wariant alternatywny jest zróżnicowany w stosunku do wariantu realizacyjnego rozwiązaniami technicznymi. Wariant ten zakłada w rejonie ul. Hodowców i rzeki Boliny zaprojektowanie węzła "trąbka" o kształcie odwróconym względem wariantu realizacyjnego i lokalizacji węzła oraz wyprowadzenie trasy DTŚ do Jaworzna przesuniętej w kierunku północno-zachodnim.

## **7. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO ŚRODOWISKA ORAZ PROGNOZOWANEGO ODDZIAŁYWANIA ANALIZOWANEGO WARIANTU WRAZ Z OKREŚLENIEM DZIAŁAŃ OCHRONNYCH**

### **7.1 Powierzchnia ziemi i gleby**

#### **Stan istniejący**

Zgodnie z podziałem fizyczno-geograficznym Polski według Kondrackiego, teren inwestycji, położony jest w granicach mezoregionu Wyżyna Katowicka oraz Pagóry Jaworznickie.

Zgodnie z opinią geotechniczną wykonaną na potrzeby realizacji inwestycji pn. Drogowa Trasa Średnicowa Katowice – Dąbrowa Górnicza na terenie miast: Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno, podłoże gruntowe w strefie przypowierzchniowej zbudowane jest z utworów pochodzenia czwartorzędowego i karbońskiego. Czwartorzęd – stanowi praktycznie ciągłą pokrywę osadów o miąższości dochodzącej do kilkunastu metrów. Genetycznie w obrębie gruntów czwartorzędowych wyróżnić można dwie serie:

- holocenijskie utwory antropogeniczne i osady rzeczne,
- plejstocenijskie osady wodnolodowcowe i lodowcowe.

#### **Prognozowane oddziaływania**

Budowa drogi po nowym śladzie spowoduje zarówno czasowe, jak i trwałe oddziaływania na powierzchnię ziemi, w tym gleby. Oddziaływanie czasowe związane będzie przede wszystkim z zajęciem terenu pod zaplecza budowy i drogi dojazdowe, natomiast oddziaływanie o charakterze trwałym związane będzie z zajęciem terenu pod jezdnię oraz infrastrukturę towarzyszącą (zbiorniki retencyjne, pobocza, obiekty inżynierskie itd.).


Szacunkową powierzchnię zajętości terenu dla przedmiotowej inwestycji określono na poziomie:

- wariant realizacyjny      około 832 070 m<sup>2</sup>
- wariant alternatywny      około 802 247 m<sup>2</sup>,

Ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu nie przewiduje się, aby emisja gazów i pyłów negatywnie wpłynęła na jakość gleb w otoczeniu drogi.

Ze względu na projektowany system odwodnienia oraz podczyszczania zanieczyszczonych spływów opadowych, nie przewiduje się aby spływy opadowe z drogi negatywnie wpływały na jakość gleb występujących w bezpośrednim sąsiedztwie drogi w trakcie jej użytkowania.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	11
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

Potencjalne niekorzystne oddziaływania inwestycji w fazie eksploatacji będą ograniczone przy zastosowaniu praktyk opisanych w rozdziale 6.1.3 raportu.

### **Działania ochronne**

W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu realizacji inwestycji na powierzchnię ziemi i gleby należy podjąć działania związane przede wszystkim z minimalizacją zajętości terenu oraz odpowiednią lokalizacją i zabezpieczeniem zaplecza budowy, w tym: składów materiałów, parku maszyn i miejsc magazynowania odpadów. Pozostałe działania mające na celu minimalizację negatywnego oddziaływania na powierzchnię ziemi, w tym glebę zostały szczegółowo przedstawione w treści raportu.

Minimalizacja negatywnego wpływu użytkowania drogi na gleby wiąże się głównie z utrzymaniem w sprawności technicznej systemu odwodnienia, z systematycznym usuwaniem skutków ewentualnej awarii oraz stosowaniem środków do zimowego utrzymania dróg o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.

W fazie likwidacji zaleca się stosowanie działań ochronnych wyszczególnionych dla fazy realizacji przedsięwzięcia.

## **7.2 Wody powierzchniowe i podziemne**

### **Stan istniejący**

Pod względem hydrologicznym omawiany obszar leży w obrębie zlewni rzeki Wisły. Planowana inwestycja przecina rzekę Przemsza oraz Bolinę. Teren przedmiotowej inwestycji nie koliduje ze zbiornikami wodnymi. Zbiornikiem wodnym zlokalizowanym najbliżej przedmiotowej inwestycji jest pokopalniany Zbiornik Janów – w okolicy węzła Janów. Dalej zlokalizowanymi zbiornikami wodnymi są Staw Bolina, Staw Upadowy w Katowicach oraz na terenie Mysłowic zbiornik przy Bolinie Południowej i zbiornik MOSiR Słupna. Dla ww. zbiorników nie zostały ustanowione obszary ochronne.

Teren przedmiotowej inwestycji, zgodnie z informacjami uzyskanymi od RZGW w Gliwicach (pismo stanowi załącznik 6.2.1 do opracowania) położony jest w granicach 4 JCWP: Przemsza od zbiornika Przeczyce do ujścia Białej Przemszy (PLRW2000821279), Przemsza od Białej Przemszy do ujścia (PLRW200010212999), Rawa (PLRW20006212689), Bolina (PLRW20005212729).

Teren inwestycji położony jest w dużej odległości od obszarów wybrzeży oraz od obszarów morskich.

W zakresie inwestycji brak jest ujęć wód powierzchniowych. Przedmiotowa inwestycja znajduje się poza granicami jakichkolwiek stref ochrony pośredniej i bezpośredniej ujęć wód powierzchniowych.

Wzdłuż rzeki Przemszy został wyznaczony obszar zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie wystąpienia 10% oraz 1%. W tym miejscu planuje się budowę mostu drogowego W8.


Przedmiotowy odcinek Drogowej Trasy Średnicowej w przewodzie przebiega przez Karboński użytkowy poziom wód podziemnych (UPWP) typu szczelinowo-porowego CII Mikołów - Sosnowiec.

W zakresie inwestycji brak jest ujęć wód podziemnych. Przedmiotowa inwestycja znajduje się poza granicami jakichkolwiek stref ochrony pośredniej i bezpośredniej ujęć wód podziemnych.

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega poza granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych (do 1 m ppt) stwierdzono w rejonie doliny rzeki Czarnej i Białej Przemszy na obszarze węzła Sosnowiec Jęzor.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	12
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

### **Prognozowane oddziaływania**

Faza realizacji inwestycji może spowodować następujące formy oddziaływań na środowisko wodne:

1. Potencjalne zanieczyszczenie wód substancjami niebezpiecznymi w wyniku:
  - wycieku substancji ze źle konserwowanych lub wadliwie stosowanych maszyn, urządzeń i samochodów,
  - wypłukiwania substancji niebezpiecznych z terenu prowadzonych prac oraz zaplecza budowy przez wody opadowe i ich dopływ do wód powierzchniowych,
  - przenikania szkodliwych substancji do wód podziemnych.
2. Zamulenie i zmaczenie wód, wskutek prac związanych z regulacją i umocnieniem koryta, budową przepustów oraz prac rozbiórkowych i budowlanych na obiektach inżynierskich.
3. Potencjalne zmiany stosunków wodnych wywołane:
  - zaburzeniem spływu powierzchniowego na skutek zmiany ukształtowania terenu,
  - koniecznością odwodnienia wykopów.

Oddziaływanie przedmiotowej drogi na etapie jej użytkowania należy rozpatrywać pod kątem ilościowym oraz jakościowym.

Oddziaływanie ilościowe związane będzie z okresowym zwiększeniem natężenia przepływów w ciekach powierzchniowych. Szacunkowa ilość spływów deszczowych pochodzących z przedmiotowej drogi wyniesie:

- wariant inwestycyjny około  $Q = 7870,85 \text{ dm}^3/\text{s}$ ,
- wariant alternatywny około  $Q = 7482,76 \text{ dm}^3/\text{s}$ .

Głównymi wskaźnikami zanieczyszczeń, normowanymi, a więc dającymi podstawę do oceny jakości spływów opadowych z dróg, są zawiesiny ogólne i węglowodory ropopochodne. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. poz. 1800), w ściekach pochodzących z powierzchni trwałych dróg nie mogą być przekroczone następujące standardy:

- stężenie zawiesiny ogólnej — 100 mg/l,
- stężenie węglowodorów ropopochodnych — 15 mg/l.

Na podstawie przeprowadzonej analizy, stwierdza się występowanie przekroczeń dopuszczalnych stężeń zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych w 2021 r. i 2030 r. Minimalny stopień redukcji zanieczyszczeń w 2021 r. został określony na poziomie od 47 do 83% dla zawiesiny ogólnej oraz od 0,4 do 69% dla węglowodorów ropopochodnych. Minimalny stopień redukcji zanieczyszczeń w 2030 r. został określony na poziomie od 48 do 84 % dla zawiesiny ogólnej oraz od 3,8 do 70% dla węglowodorów ropopochodnych.


### **Działania ochronne**

Skutecznym zabiegiem minimalizującym negatywne oddziaływania na etapie realizacji inwestycji jest właściwa organizacja robót i placu budowy. Odpowiedzialność w tym zakresie spada na wykonawcę robót, który powinien sporządzić projekt organizacji prac i placu budowy uwzględniając odpowiednie jego zabezpieczenia.

Minimalizacja negatywnego wpływu użytkowania drogi na środowisko wodne wiąże się głównie:

1. z utrzymywaniem w sprawności technicznej systemu odwodnienia, w tym w szczególności,

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	13
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

2. z usuwaniem ewentualnych skutków poważnej awarii wywołanej np. wyciekami substancji szkodliwych dla środowiska w wyniku wypadku samochodowego,
3. ze stosowaniem środków o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.

### 7.3 Klimat akustyczny

Klimat akustyczny na obszarze przedmiotowej inwestycji kształtowany jest przede wszystkim przez hałas komunikacyjny: drogowy oraz tramwajowy. Poza hałasem komunikacyjnym pochodzącym zarówno z ruchu samochodowego, jak i tramwajowego nie istnieją w tym rejonie inne, istotne źródła hałasu i wibracji.

#### Prognozowane oddziaływania

Etap budowy będzie związany z emitowaniem hałasu powstałego na skutek prowadzenia prac budowlanych. W aspekcie akustycznym, wszystkie stosowane na tym etapie maszyny stanowiąc będą źródła dźwięku powodujące emisję hałasu do otoczenia. Wielkość i zasięg emitowanego hałasu związanego z prowadzonymi pracami budowlanymi, będzie uzależniony od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na wielkość zasięgu oddziaływania akustycznego oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu duży wpływ ma również czas trwania prac budowlanych. Przy odpowiedniej organizacji pracy oraz stosowaniu nowoczesnych stosunkowo cichych maszyn budowlanych uciążliwość wynikająca z prowadzenia robót będzie istotna, ale o charakterze lokalnym, oraz krótkotrwała i odwracalna.

Eksploatacja rozpatrywanej inwestycji będzie się nierozdzielnie wiązała z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy, a dokładnie m.in.: praca silnika, opływ powietrza wokół obrysu pojazdu, toczenie się kół po nawierzchni jezdni, drgania zużytych bądź nieprecyzyjnie złożonych elementów pojazdów. Na poziom hałasu drogowego ma wpływ szereg czynników związanych z ruchem, drogą i jej otoczeniem, takich jak natężenie ruchu, średnia prędkość potoku pojazdów czy struktura ruchu (udział pojazdów lekkich i ciężkich).

W oparciu o wyniki przeprowadzonej analizy rozprzestrzeniania hałasu stwierdza się, iż przedsięwzięcie w obu wariantach w analizowanym roku 2021 będzie wpływało ponadnormatywnie na tereny podlegające ochronie akustycznej.


#### Działania ochronne

W związku z tym, że na terenach chronionych akustycznie przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomów hałasu, należy zastosować rozwiązania ograniczające emisję hałasu do środowiska.

Podstawowym środkiem ochrony akustycznej, który zostanie zastosowany na przedmiotowej drodze jest cicha nawierzchnia. Zastosowana nawierzchnia, gwarantuje obniżenie hałasu na styku opony z powierzchnią drogi o minimum 5-6dB. W tym celu zastosowana zostanie warstwa ścierna z BBTM8 lub inne o co najmniej takich samych parametrach akustycznych. Rozwiązanie to jest korzystne w aspekcie obniżenia emisji hałasu „u źródła”.

Pomimo zastosowania zabezpieczeń w postaci cichych nawierzchni nadal stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na elewacjach zabudowy oraz granicy terenów chronionych. Konieczne jest zatem zastosowanie dodatkowych zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych bądź pozostawienie rezerwy terenu pod ekrany.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	14
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

Decyzję dotyczącą sposobu zabezpieczenia budynków przed ponadnormatywnym hałasem proponuje się zweryfikować na etapie ponownej oceny oraz wyników przeprowadzonej analizy porealizacyjnej wykonanej po realizacji przedmiotowej inwestycji.

## 7.4 Powietrze atmosferyczne i klimat

### Stan istniejący

W celu określenia przewidywanego rozkładu stężeń zanieczyszczeń należy uwzględnić ich aktualny poziom, czyli tło zanieczyszczeń w rejonie planowanej inwestycji. Wielkości stężeń średniorocznych poszczególnych substancji przyjęto na podstawie danych udostępnionych przez Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Katowicach (WIOS). Pismem M.7016.130.2016.LK z dnia 01.12.2016 r.

Dla pozostałych substancji tło uwzględnia się w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku.

### Prognozowane oddziaływania

Na etapie realizacji inwestycji bezpośrednio, negatywne oddziaływanie będzie sprowadzało się do:

- emisji cząstek pyłu porywanych w trakcie transportu i przeładunku materiałów sypkich,
- emisji cząstek pyłu unoszonych podczas prac z użyciem sprzętu budowlanego do prac ziemnych związanych z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod powierzchnię inwestycji,
- emisji spalin z maszyn roboczych oraz z pojazdów dowożących materiały,
- emisji wtórnego pylenia powstającej podczas transportu oraz przesypu pylistych materiałów budowlanych w bezdeszczowe dni.

Dla ochrony powietrza atmosferycznego ważna jest przede wszystkim prawidłowa organizacja robót, będąca sposobem minimalizacji wpływu prac na stan jakości powietrza atmosferycznego.


W fazie eksploatacji inwestycji, na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdza się, iż dla przedmiotowej inwestycji nie wystąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych i wartości odniesienia poza pasem drogowym i tym samym nie wykazuje się znaczącego oddziaływania na stan jakości powietrza w tym obszarze.

Dla kryterium ochrony roślin i ochrony zdrowia ludzi przewiduje się dotrzymanie wartości dopuszczalnych i wartości odniesienia. Maksymalne wielkości emisji występują na trasie inwestycji (w zakresie obszaru inwestycji). Przeprowadzona analiza, wykazała, iż planowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie aktualnego stanu jakości powietrza atmosferycznego. Nie ma konieczności stosowania dodatkowych działań ochronnych.

Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie również w sposób znaczący (tj. odczuwalny przez człowieka) na zmianę elementów klimatu lokalnego zarówno w fazie budowy jak i późniejszej eksploatacji. Nie jest związane z istotną emisją ciepła do środowiska, nie stworzy tzw. „wyspy ciepła” i nie będzie zakłócać panujących warunków anemologicznych w tym regionie. Podsumowując oddziaływanie w zakresie klimatu będzie miało charakter mikroskalowy. Przewidywane zmiany mikroklimatu będą minimalne i nie będą miały wpływu na funkcjonowanie innych elementów środowiska.

Przedmiotowa inwestycja będzie miała znikomy (pomijalny) wpływ na klimat i ograniczy się jedynie do terenu lokalizacji inwestycji.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	15
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

### **Działania ochronne**

Na etapie budowy wystąpi głównie czasowy wzrost zapylenia oraz emisja spalin z transportu materiałów i maszyn budowlanych będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe oraz lokalne. Emisje te mają zwykle charakter niezorganizowany. Z funkcjonowaniem projektowanej przedsięwzięcia wiązać się będzie emisja do atmosfery spalin pochodzących z przejeżdżających samochodów.

Nie ma konieczności stosowania dodatkowych działań ochronnych. Inwestycja nie będzie powodowała przekroczeń wartości odniesienia i wartości dopuszczalnych dla wszystkich substancji.

Ewentualna likwidacja inwestycji będzie wiązała się z oddziaływaniami na stan jakości powietrza podobnymi do tych, które będą miały miejsce na etapie budowy.

## **7.5 Walory krajobrazowe**

### **Stan istniejący**

Charakterystykę i ocenę krajobrazu wykonano na podstawie wizji terenowych oraz analizy dokumentacji fotograficznej, ortofotomapy oraz istniejących materiałów planistycznych.

Zakres inwestycji obejmuje. np.: rozbudowę ulic, budowę/przebudowę obiektów inżynierskich, budowę/przebudowę uzbrojenia terenu.

Niewielki fragment pomiędzy Katowicami – Wilcheminą a Mysłowicami – Janowem, jest to teren o charakterze rolniczym. Planowane przedsięwzięcie przebiega również przez zainwestowane tereny miejskie, zarówno usługowo- produkcyjne, jak i mieszkaniowe, a także przez tereny nieużytków oraz przez obszar zwartego kompleksu leśnego (teren pomiędzy Mysłowicami a Sosnowcem – Jęzorem i dalej w kierunku Jaworzna). W najbliższym otoczeniu przedsięwzięcia znajdują się m.in.: firma Ferona Polska S.A, centrum handlowe Fashion Hause, Hurtownia Elektryczna SMP ELEKTRO oraz Geldbach Polska Sp. z o.o.

### **Prognozowane oddziaływania**

Realizacja przedmiotowej inwestycji będzie wiązać się z tymczasowym wprowadzeniem nowych elementów stanowiących dysharmonię w otaczającym terenie. Będą to odkryte powierzchnie gleb, masy ziemne wzdłuż placu budowy, wzmożony ruch pojazdów i ciężkiego sprzętu budowlanego. Oddziaływanie na etapie realizacji wiąże się z negatywnym odbiorem krajobrazu objętego terenem budowy. Oddziaływanie to można ocenić jako mało znaczące, krótkotrwałe i bezpośrednie, gdyż ich czas trwania jest związany wyłącznie z okresem budowy.

Inwestycja dotyczy budowy nowej drogi i przebudowy już istniejącej drogi, zatem nie przewiduje się oddziaływania na krajobraz na etapie eksploatacji.

### **Działania ochronne**


Oddziaływanie na krajobraz, które wystąpi na etapie realizacji będzie miało charakter odwracalny. Zaleca się w zakresie warunków wykorzystanie terenu w fazie realizacji budowy, wytaczanie dróg dojazdowych w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć dróg. Istotna jest również estetyka wykonania urządzeń drogowych, które powinny nawiązywać do charakteru otoczenia.

Najważniejszym działaniem minimalizującym negatywne oddziaływanie wybudowanej drogi jest systematyczne porządkowanie pasa drogowego (wykaszenie traw, usuwanie odpadów).

Brak zaleceń ochronnych dla krajobrazu na etapie likwidacji przedsięwzięcia.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	16
---------	---	----



INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

## 7.6 Środowisko przyrodnicze i obszary chronione w tym obszary Natura 2000

### Stan istniejący


W toku przeprowadzonych prac inwentaryzacyjnych oraz analiz dokumentów i analiz kameralnych stwierdzono, iż planowane przedsięwzięcie przebiega zarówno przez tereny o charakterze rolniczym (w postaci niewielkiego fragmentu pomiędzy Katowicami-Wilchelminą a Mysłowicami-Janowem), zainwestowane tereny miejskie, zarówno usługowo-produkcyjne, jak i mieszkaniowe, a także przez tereny nieużytków oraz wreszcie przez obszar zwartego kompleksu leśnego (pomiędzy Mysłowicami a Sosnowcem-Jezorem i dalej w kierunku Jaworzna), jak i mniejszych powierzchniowo zadrzewień, w tym zadrzewienia nadrzeczne w dolinie rzeki Przemszy. Zarówno w przebiegu, jak i w otoczeniu planowanego układu drogowego nie stwierdzono występowania obszarów, które mogłyby zostać zaklasyfikowane do siedlisk przyrodniczych w rozumieniu Zał. I Dyrektywy Siedliskowej. Omawiany teren jest w znacznym stopniu przekształcony antropogenicznie, dominują tu siedliska i zbiorowiska ruderalne, a także częściowo oraz całkowicie odkształcone siedliska leśne, co skutkuje również w zidentyfikowanym składzie gatunkowym świata zwierzęcego. Należy w związku z powyższym podkreślić, iż prognozowane oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze będzie ograniczone, pomimo zamierzeń projektowych przewidujących prowadzenie części odcinków planowanego układu drogowego w nowych korytarzach dotąd nie objętych tego typu użytkowaniem (tereny leśne, zaroślowe, nieużytki, fragmenty dolin cieków).

Realizacja przedmiotowej inwestycji, jak wspomniano powyżej, wymagać będzie dokonania bezpośredniej ingerencji w tereny leśne, które posiadają charakter zbiorowisk wielogatunkowych i rozwijają się na podłożu odkształconym antropogenicznie i zróżnicowanym orograficznie. Na fragmentach o większej wilgotności występują zadrzewienia z dominacją olszy czarnej (*Alnus glutinosa*), topoli osiki (*Populus tremula*) i kilku gatunków wierzb (*Salix sp.*), natomiast w pozostałych częściach kompleksu dominuje drzewostan z sosną zwyczajną (*Pinus sylvestris*), brzozą brodawkowatą (*Betula pendula*), a miejscami również z udziałem dębu szypułkowego (*Quercus robur*). Oprócz wymienionych gatunków licznie występuje również obcy takson dębu – dąb czerwony (*Quercus rubra*), a także w domieszce sosna czarna (*Pinus nigra*), jarząb pospolity (*Sorbus aucuparia*), czy nawet świerk pospolity (*Picea abies*). Należy podkreślić, iż obecność obcych gatunków drzew w drzewostanie obniża wartość przyrodniczą terenów leśnych, które ulegną fragmentacji i częściowej wycince wskutek realizacji przedsięwzięcia objętego zakresem przedmiotowej dokumentacji. W podszycie stwierdzono dość liczne występowanie kruszyny pospolitej (*Frangula alnus*), czeremchy zwyczajnej (*Padus avium*) i amerykańskiej (*Prunus serotina*), przy czym ostatni z wymienionych gatunków również stanowi takson obcy we florze Polski, zaliczany ponadto do gatunków o charakterze inwazyjnym. Z charakterem szaty roślinnej oraz aktualnymi sposobami zagospodarowania terenu w przebiegu i najbliższym otoczeniu planowanej inwestycji związany jest również charakter lokalnego świata zwierzęcego. Dominują gatunki pospolite, nie brakuje jednak także stanowisk gatunków zwierząt objętych ochroną prawną, w tym tych cenniejszych zarówno w skali regionalnej, jak i krajowej. Podkreślić należy występowanie stale wykorzystywanych stanowisk bytowania i rozrodu płazów, związanych z lokalnymi nieckami o charakterze antropogenicznym, które stale, bądź okresowo wypełnione są wodami, nie zidentyfikowano natomiast miejsc sprzyjających potencjalnie zimowaniu fauny (zarówno w przebiegu, jak i zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia).

### Prognozowane oddziaływania

Realizacja planowanej inwestycji, niezależnie od finalnie przyjętego jej wariantu, wiązać będzie się z następującymi oddziaływaniami negatywnymi: (1) zajęcie terenu niezbędne dla realizacji planowanego


PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	17
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

przedsięwzięcia prowadzące do bezpośredniego, mechanicznego naruszenia szaty roślinnej w obrębie całego placu budowy (wraz z zajęciem terenu pod towarzyszące właściwym pracom budowlanym składowanie materiałów do budowy, postój maszyn budowlanych oraz samochodów transportowych); (2) zajęcie terenu skutkować będzie ponadto koniecznością likwidacji, lub istotnej fragmentacji prowadzącej do znaczącej degradacji, zidentyfikowanych stanowisk bytowania i rozrodu płazów (w ok. km 36+000 do 36+200, Katowice-Janów, oraz w ok. km 1+000 do 1+200, Mysłowice-Słupna) oraz stanowisk bytowania i gniazdowania ptaków wodno-błotnych (w ok. km 36+000 do 36+200, Katowice-Janów), należy również uwzględnić możliwość wystąpienia konieczności likwidacji miejsc gniazdowania ptaków w obrębie kompleksu leśnego podlegającego fragmentacji pomiędzy Mysłowicami ul. Obrzeżną Zachodnią a Mysłowicami-Brzęczkowicami od ok. km 0+100 do ok. km 1+700 (Mysłowice-Słupna); należy podkreślić, że ze względu na ograniczony zasięg ingerencji inwestycji niemożliwe do uniknięcia straty w zasobach przyrodniczych obszaru wynikające z powyżej opisanych oddziaływań należy uznać za nieznaczące w skali regionalnej; (3) lokalne zanieczyszczenie środowiska (emisja spalin i pyłów, wycieki olejów, okresowe zanieczyszczenie wód powierzchniowych itp.) związane z prowadzeniem prac budowlanych, oddziałujące również na niewielkie fragmenty użytkowane rolniczo o charakterze łąkowym (ekstensywnie użytkowane pastwiska dla bydła mlecznego) w ok. km 35+900 do 36+000 (Katowice-Janów); (4) wzmożony ruch ludzi, pojazdów i maszyn w miejscach prowadzenia prac budowlanych (wydeptywanie i rozjeżdżanie) oraz w obrębie zapleczy placu budowy (plac składowo-magazynowe, zaplecze socjalne dla pracowników budowlanych, miejsca postojowe sprzętu, maszyn i pojazdów transportowych); (5) przemieszczanie i składowanie mas ziemnych, materiałów budowlanych itp. (tworzenie siedlisk ruderalnych i miejsc osiedlania się gatunków synantropijnych), przy czym należy podkreślić, iż w chwili obecnej udział tego typu taksonów we florze analizowanego obszaru jest już podwyższony; (6) wycinka drzew i krzewów, w tym konieczność dokonania wycinki o charakterze obszarowym w obrębie kompleksu leśnego pomiędzy ok. km 0+100 a ok. km 1+700 (Mysłowice-Ćmok, Mysłowice-Słupna) oraz mniejszych powierzchniowo zadrzewień i zakrzewień na terenach o charakterze zaroślowym, w głównej mierze stanowiących w chwili obecnej nieużytki (od początku opracowania do ok. km 36+600, Katowice-Wilhelmina, Katowice-Janów, od ok. km 0+350 do ok. km 0+600, Katowice-Janów, od ok. km 1+700 do końca opracowania, Mysłowice-Słupna, Mysłowice-Brzęczkowice, Sosnowiec-Jęzor, Jaworzno); tereny leśne i lokalnie zadrzewione podlegające wycince (lub częściowej wycince) ze względu na swój charakter nie stanowią obszarów o podwyższonych walorach przyrodniczych, wręcz przeciwnie, nie stanowią również istotnych dla społeczności lokalnej terenów o funkcji rekreacyjnej, bądź współstanowią je wraz z sąsiednimi w dalszej odległości od planowanego przedsięwzięcia, a zatem ich usunięcie (częściowe usunięcie) nie będzie skutkowało ani pod względem przyrodniczym, ani społecznym dla lokalnych społeczności; (7) usuwanie szuwarów na terenach o charakterze zawodnionym i podmokłym w ok. km 36+000 do 36+200 (Katowice-Janów) oraz w ok. km 1+000 do 1+200 (Mysłowice-Słupna), przy czym pierwszy ze wskazanych odcinków odznacza się lokalizacją na terenie otwartym, natomiast drugi zlokalizowany jest w obrębie zwartego kompleksu leśnego; wycinka roślinności szuwarowej pociągnie za sobą konieczność likwidacji, lub istotnej fragmentacji prowadzącej do znaczącej degradacji, zidentyfikowanych stanowisk bytowania i rozrodu płazów, co scharakteryzowano powyżej w pkt. 2.

Eksplatacja projektowanego układu drogowego będzie wiązać się głównie z emisją gazów i pyłów powstających wskutek spalania paliw przez korzystające z drogi pojazdy (głównie NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, metale ciężkie, węglowodory, pyły). Dodatkowo, czynnikami które mogą oddziaływać na rośliny są: spływ zanieczyszczonych wód opadowych z powierzchni jezdni (zwłaszcza w przypadku dużej koncentracji zawieszin, metali ciężkich i produktów ropopochodnych) oraz spływ zasolonych wód roztopowych. Oddziaływania te mają jednak charakter bardzo lokalny, a w sytuacji budowy systemu kanalizacji, zupełnie nieznaczący. Prognozuje się, że eksploatacja projektowanej drogi nie będzie istotnie wpływać na stan środowiska przyrodniczego, głównie ze względu na niewielką skalę emitowanych oddziaływań oraz braku

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	18
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

szczególnie cennych składników przyrody w jej przebiegu i bezpośrednim sąsiedztwie. Również prognozowany efekt barierowy planowanego układu drogowego, pomimo jego zlokalizowania częściowo w ramach nowego korytarza przebiegu na terenach dotąd niezabudowanych (kompleks leśny, tereny zaroślowe, nieużytki), w świetle pozyskanych wyników inwentaryzacji przyrodniczej należy uznać za nieznaczący. W toku prac terenowych nie zidentyfikowano zaznaczania się wyraźnych intensywnie użytkowanych lokalnych szlaków migracji teriofauny, migracje można uznać za mało intensywne, przeważały pojedyncze tropy, niejednokrotnie rozmieszczone na większym obszarze. Ponadto ślady podejmowania migracji przez zwierzęta były rozmieszczone przede wszystkim w obrębie kompleksu leśnego pomiędzy ok. km 0+100 do 1+700 (tj. pomiędzy ul. Obrzeżną Zachodnią w Mysłowicach a Mysłowicami-Słupną) oraz w niewielkim stopniu także na terenach otwartych w Katowicach-Janowie (ok. km 35+900 do 36+600), natomiast nie zaznaczały się w ogóle w sąsiedztwie zwartych terenów zabudowanych i aktualnie użytkowanego przebiegu wspomnianej ul. Obrzeżnej Zachodniej. Świadczy to o małym natężeniu migracji zwierząt w kolizji z planowanym układem drogowym, co jest spowodowane charakterem terenu w otoczeniu przedsięwzięcia, gdzie dominują obszary zabudowane (funkcje usługowo-produkcyjne i osiedla mieszkaniowe), co skutkuje dość intensywną presją ze strony człowieka oraz zwierząt domowych, w tym zwłaszcza psów.


Na etapie likwidacji przedsięwzięcia przewiduje się natomiast, iż oddziaływania będą tożsame, jak dla fazy realizacji inwestycji. Oddziaływania te będą posiadały ponadto charakter lokalny i krótkoterminowy – ustaną niezwłocznie po zakończeniu robót.

Ze względu na zidentyfikowaną odległość form ochrony obszarowej od planowanej inwestycji nie stwierdzono negatywnego oddziaływania na obszary objęte ochroną prawną (w tym obszary Natura 2000). Nie stwierdzono również możliwości wystąpienia bezpośredniej ingerencji przedsięwzięcia w stan obiektów objętych ochroną prawną – pomników przyrody (w postaci pojedynczego obiektu tego typu), jednak w razie stosowania działań minimalizujących w zakresie prowadzenia prac wycinkowych drzew i krzewów oraz lokalizacji i organizacji placu budowy i zapleczy placu budowy.

### **Działania ochronne**

W fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia należy bezwzględnie przestrzegać wskazanych działań minimalizujących: (1) wycinkę drzew, krzewów i szuwarów należy ograniczyć do niezbędnego minimum, umożliwiające pomyślnie zrealizowanie zamierzeń projektowych przy jednoczesnym zachowaniu jak największych fragmentów w stanie sprzed rozpoczęcia realizacji inwestycji, bądź możliwie maksymalnie zbliżonym do tego stanu; (2) celem maksymalnego ograniczenia negatywnego oddziaływania na populacje ptaków i płazów, wycinkę drzew i krzewów oraz usuwanie roślinności szuwarowej należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, czyli od 16 października do końca lutego, oraz poza sezonem wegetacyjnym – jako sugerowany okres optymalny na dokonanie tego typu prac przygotowawczych wskazuje się miesiące od początku listopada do końca lutego; (3) dopuszcza się warunkowe odstępstwo od powyższych wymogów pod względem terminów prowadzenia prac przygotowawczych na podstawie decyzji nadzoru przyrodniczego w zakresie ornitologii oraz entomologii (zapewnienie nadzoru przyrodniczego winno być obowiązkiem Inwestora, bądź Wykonawcy prac budowlanych/wycinkowych); (4) prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego w obrębie bryły korzennej lub krzewów należy prowadzić w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom z naciskiem na pracę ręczną w razie takiej możliwości czasowej i technicznej, a na czas prowadzenia robót zabezpieczyć pnie drzew (np. poprzez tzw. odeskowanie pni oraz naniesienie wyraźnych oznaczeń na pniach za pomocą farb o właściwościach biodegradowalnych) i krzewy (np. poprzez wyгородzenie za pomocą wysokiej siatki), których usunięcia nie przewidują przyjęte zamierzenia projektowe, ponadto należy wprowadzić bezwzględny zakaz lokalizowania zapleczy placu


PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	19
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

budowy, w tym przede wszystkim placów składowo-magazynowych oraz baz postojowych maszyn i urządzeń budowlanych oraz pojazdów transportowych w obrębie powierzchni podokapowej drzew; (5) prace związane z remontem obiektów mostowych należy prowadzić z zachowaniem zasady szczególnej ostrożności, w miarę możliwości bez naruszania roślinności brzegowej i osadów dennych; (6) plac budowy i jego zaplecza (w tym zaplecza socjalno-bytowe dla robotników budowlanych) po zakończonych pracach należy przywrócić do stanu możliwie zbliżonego do stanu sprzed rozpoczęcia realizacji inwestycji; (7) lokalizacja zapleczy placu budowy (placów składowo-magazynowych, miejsc postoju maszyn budowlanych i pojazdów transportowych oraz zaplecza socjalno-bytowe dla pracowników budowlanych) powinna uwzględniać aktualny stan zagospodarowania terenu w przebiegu i otoczeniu planowanej inwestycji oraz jednoznacznie preferowane powinny być w tym celu tereny już przekształcone i utwardzone w chwili obecnej (wskazania do lokalizacji zapleczy: rejon skrzyżowania ul. Lwowskiej w Katowicach, ul. Obrzeżnej Zachodniej i Mikołowskiej w Mysłowicach, nieużywany odcinek (przedłużenie) ul. Oświęcimskiej w Mysłowicach, rejon Centrum Handlowego Fashion House w Sosnowcu); (8) należy unikać lokalizacji zapleczy placu budowy na terenach podmokłych i w bezpośrednim sąsiedztwie koryt cieków (dopuszcza się ich lokalizację w odległości nie mniejszej niż 50 m od brzegu koryta cieku, a w przypadku rzeki Przemszy powinna to być wartość co najmniej 100 m); (8) wszelkie głębokie wykopy w obrębie placu budowy należy zabezpieczyć tymczasowymi wygradzeniami ochronnymi o wysokości co najmniej 0,5 m (wraz z wkopaniem w grunt na głębokość co najmniej 0,2 m); decyzja o faktycznym rozmieszczeniu przedmiotowych wygradzeń oraz bieżących potrzebach w tym zakresie winna wchodzić w zakres nadzoru przyrodniczego inwestycji (nadzór herpetologiczny); (9) ze względu na konieczność likwidacji 2 stanowisk bytowania i rozrodu płazów (lokalizację określono w podrozdziale z katalogiem prognozowanych oddziaływań) do obowiązków nadzoru przyrodniczego inwestycji (nadzór herpetologiczny) będzie należeć także odłowienie i przeniesienie osobników płazów z obrębu przedmiotowych stanowisk ulegających zniszczeniu na stanowiska zastępcze (sugerowana lokalizacja stanowisk zastępczych: Staw Janów koło cmentarza w Katowicach-Janowie oraz śródleśne zalewisko na południowy-zachód od skrzyżowania ul. Obrzeżnej Zachodniej i Mikołowskiej w Mysłowicach).

W fazie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia wskazane jest przestrzeganie następujących działań minimalizujących: (1) zabudować przejścia dla zwierząt w lokalizacjach umożliwiających podejmowanie migracji przez poszczególne grupy zwierząt bytujące w rejonie planowanej inwestycji (płazy, teriofauna), a w niektórych przypadkach stosować bezwzględny wymóg zachowania co najmniej istniejących parametrów obiektów inżynierskich (zwłaszcza w zakresie światła dolnego); wykaz przejść dla zwierząt: wiadukt W1 w km 0+026 i most drogowy W8 w km 2+740 (przejścia dolne zespolone dla zwierząt średnich), zespół 3 przejść dla płazów (przepusty P3 w km 1+010, P4 w km 1+090, P5 w km 1+170); (2) elementy systemu odwodnienia pasa drogowego należy zaprojektować w taki sposób, by uniemożliwiały przedostawanie się do nich drobnych zwierząt, w tym zwłaszcza płazów (m.in. poprzez przegrodzenie siatkami lub kratkami wlotów do systemów odwodnienia, projektowanie w miarę możliwości rowów trawiastych oraz zabudowę w rowach umocnionych pochylni umożliwiającą zwierzętom opuszczanie den tego typu rowów); (3) ze względu na konieczność przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów o charakterze masowym w obrębie kompleksu leśnego oraz mniejszych powierzchniowo zadrzewień wskazuje się na konieczność wykonania nasadzeń zastępczych w postaci masowego nasadzenia w kierunku leśnym na wytypowanym ku temu obszarze – sztuki drzew do nasadzeń w stosunku 1:1 względem ostatecznie przeprowadzonych wycinek; przedmiotowe nasadzenie w kierunku leśnym powinno odbyć się na terenie stanowiącym własność Inwestora, lub w porozumieniu z właściwą miejscowo jednostką organizacyjną przedsiębiorstwa PGL Lasy Państwowe (tj. właściwym miejscowo Nadleśnictwem), podczas planowania nasadzeń należy ponadto bezwzględnie przestrzegać trzech zasad: (a) skład gatunkowy drzew nasadzanych musi preferować gatunki rodzime dla flory Polski, (b) skład gatunkowy musi uwzględniać lokalne warunki siedliskowe panujące w miejscu

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	20
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

przewodzenia nasadzenia (celem zwiększenia tzw. udatności dokonanego nasadzenia) oraz (c) skład gatunkowy nasadzenia – jeżeli umożliwia to zachowanie 2 uprzednich wymogów – powinien nawiązywać do składu gatunkowego drzewostanów na terenach przyległych; (4) należy prowadzić systematyczną ochronę szaty roślinnej poprzez pielęgnację roślinności przydrożnej i drzew oraz pielęgnację trawników porastających rowy odwadniające; (5) do zimowego utrzymania dróg należy stosować środki chemiczne, które nie szkodzą terenom zielonym i zadrzewionym.

W fazie likwidacji planowanego przedsięwzięcia należy przeprowadzić prace rekultywacyjne, mające na celu przywrócenie terenu do stanu sprzed rozpoczęcia realizacji przedsięwzięcia.

Ze względu na zidentyfikowaną odległość form ochrony obszarowej od planowanej inwestycji nie stwierdzono negatywnego oddziaływania na obszary objęte ochroną prawną (w tym obszary Natura 2000). Nie stwierdzono również możliwości wystąpienia bezpośredniej ingerencji przedsięwzięcia w stan obiektów objętych ochroną prawną – pomników przyrody (w postaci pojedynczego obiektu tego typu). Tym samym odstąpiono od wskazywania działań minimalizujących dotyczących wyłącznie przedmiotowych obszarów, jednak z jednoczesnym zaleceniem uwzględnienia działań minimalizujących zawartych w rozdziale dotyczącym środowiska przyrodniczego.

## **7.7 Zabytki chronione i dobra kultury**

### **Stan istniejący**

W ramach oceny oddziaływania inwestycji na należące do dziedzictwa kulturowego obiekty i obszary chronione w pasie do ok. 200 m od granicy przedmiotowej inwestycji, stwierdzono występowanie:

- zabytków włączonych do gminnej ewidencji zabytków,
- stanowisk archeologicznych

W granicach wnioskowanego obszaru zewidencjonowane zostały dwa stanowiska archeologiczne: 98-48/30 oraz AZP 98-48 23/22. Zasób dziedzictwa archeologicznego jest wciąż rozpoznawany, istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia na terenie inwestycji większej ilości zabytków archeologicznych.

### **Prognozowane oddziaływania**

Planowana inwestycja koliduje z dwoma stanowiskami archeologicznymi. Prace budowlane, a w szczególności odhumusowanie oraz prace ingerujące w strukturę gruntu mogą spowodować zniszczenie stanowisk archeologicznych zlokalizowanych w przebiegu projektowanej drogi.


Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością wyburzenia budynku zlokalizowanego w Sosnowcu przy ul. Mostowej 11 (działka nr 4561, obręb 0012) ujętego w gminnej ewidencji zabytków. Przedmiotowa inwestycja nie koliduje bezpośrednio z pozostałymi zabytkami ujętymi w gminnej ewidencji zabytków. Jednak część ww. zabytków znajduje się w bliskiej odległości od omawianej inwestycji.

### **Działania ochronne**

Planowana inwestycja koliduje z dwoma stanowiskami archeologicznymi prace ziemne powinny być poprzedzone badaniami archeologicznymi. Podczas wykonywania robót ziemnych (zarówno na etapie realizacji jak i likwidacji) w pobliżu zabytków należy wykazać się ostrożnością z uwzględnieniem w szczególności art. 32 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się działań ochronnych.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	21
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

## 7.8 Gospodarka odpadami

Gospodarka odpadami powstającymi w trakcie budowy i eksploatacji inwestycji drogowej, prowadzona z zachowaniem wymagań ochrony środowiska, nie będzie wywierała bezpośredniego, odczuwalnego wpływu na stan środowiska.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości i rodzajów odpadów. Będą powstawać odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie drogi.

Wpływ fazy likwidacji przedsięwzięcia w zakresie gospodarki odpadami będzie analogiczny jak dla fazy realizacji.

## 7.9 Oddziaływanie na zdrowie ludzi i możliwość wystąpienia konfliktów społecznych

W czasie realizacji przedsięwzięcia może dochodzić do niezorganizowanej emisji pyłów i gazów do powietrza związanych z pracą ciężkiego sprzętu. Jednakże, nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń standardów jakości środowiska w tym zakresie. Prace wymagające użycia ciężkiego sprzętu będą przede wszystkim źródłem hałasu, czynnik ten nie będzie jednak szczególnie uciążliwy. Tym samym inwestycja nie powinna stanowić uciążliwości dla mieszkańców terenów przyległych.

Na etapie eksploatacji wykluczono uciążliwości związane z zanieczyszczeniem powietrza, gdyż nie przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych.


Analiza rozprzestrzeniania hałasu wykazała, że na etapie eksploatacji można spodziewać się wystąpienia przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku w obu analizowanych wariantach w związku z tym zaleca się zastosowanie zabezpieczeń technicznych na wybranych odcinkach. Konflikty i protesty mogą wystąpić w przypadku, nieprawidłowego dobrania i wykonania zabezpieczeń mających za zadanie ograniczenie negatywnego wpływu ruchu samochodowego na zlokalizowaną w sąsiedztwie drogi zabudowę mieszkalną czy środowisko.

Biorąc pod uwagę rozwiązania techniczne przyjęte w niniejszej dokumentacji, zmierzające do minimalizacji oddziaływania analizowanej inwestycji na środowisko, nie prognozuje się wystąpienia istotnych konfliktów społecznych. Społeczeństwo będzie miało możliwość ustosunkowania się do przyjętych rozwiązań na etapie konsultacji społecznych w trakcie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn.: Dz.U. 2016 poz. 353).

## 8. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII

Na przedmiotowym terenie inwestycji nie jest możliwe wystąpienie poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 ww. ustawy, możliwa jest jedynie poważna awaria w transporcie. Ze względu na brak stałych przewozów towarów niebezpiecznych na tych drogach możliwa jest wyłącznie awaria o bardzo małym zasięgu i niewielkich skutkach.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	22
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

## 9. TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, nie ujawni się w postaci negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

## 10. OPIS PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO (ODDZIAŁYWANIA BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE KRÓTKO-, ŚREDNIO- I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ODDZIAŁYWANIA)

### 10.1 Oddziaływania wynikające z istnienia przedsięwzięcia.

Ze względu na sposób oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko można wyróżnić oddziaływania:

1. bezpośrednio – hałas drogowy, zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego spalinami samochodowymi, emisja odpadów, emisja zanieczyszczonych wód opadowych, zagrożenie wypadkami drogowymi;
2. pośrednio – zrzut substancji niebezpiecznych w wyniku poważnej awarii, emisja zanieczyszczeń do powietrza;
3. krótkoterminowe i chwilowe – hałas budowlany, zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego spalinami samochodowymi, potencjalne awarie (wyciek niebezpiecznych substancji), emisja odpadów, naruszenie powierzchni ziemi (wykopy). Oddziaływania te będą związane przede wszystkim z fazą budowy;
4. długoterminowe – hałas drogowy oraz ruch pojazdów, w tym powodowany przez nie efekt barierowy względem możliwości migracji zwierząt, zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego spalinami samochodowymi, emisja odpadów, emisja zanieczyszczonych wód opadowych;
5. średnioterminowe – potencjalne zanieczyszczenie środowiska gruntowo – wodnego.

### 10.2 Oddziaływania wynikające z wykorzystania zasobów środowiska


W fazie realizacji pobór wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii będzie wiązał się wykonaniem robót budowlanych.

W stanie obecnym brak jest możliwości jednoznacznego określenia zużycia energii, paliw oraz wody. Wielkość ta zależy będzie od wielu czynników, m.in. od ilości oraz stanu technicznego sprzętu budowlanego, sposobu wykonywania prac, wyszkolenia oraz dyscypliny pracowników (wyłączanie urządzeń podczas przerw w pracy). W związku z powyższym w niniejszym opracowaniu odstąpiono od ilościowego wyznaczenia wspomnianych wielkości.

Faza eksploatacji będzie pociągała za sobą wykorzystanie:

- wody – do oczyszczania ulic. Zużycie wody zależy będzie od częstotliwości oczyszczania drogi;

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	23
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

- materiałów w postaci piasku lub soli – do utrzymania drogi w przejezdności w okresie zimy. Wielkość zużycia zależy od: okresu trwania zimy, temperatury zewnętrznej, wielkości opadów śniegu;
- materiałów w postaci farb – do oznakowania drogi oraz elementów konstrukcyjnych drogi. Wielkość zużycia zależy od częstotliwości prac renowacyjnych;
- paliw – do napędu pojazdów silnikowych poruszających się po drodze. Ilość zużywanych paliw uzależniona będzie od natężenia ruchu, rodzaju pojazdów oraz ich stanu technicznego.
- energii elektrycznej – na cele trakcyjne oraz na potrzeby oświetlenia. Zużycie energii elektrycznej uzależnione będzie od natężenia ruchu tramwajów.

### 10.3 Oddziaływania wynikające z emisji

#### Emisja hałasu

W fazie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie wynikające z emisji hałasu będzie związane głównie z pracą maszyn budowlanych. Oddziaływanie to należy zaliczyć do krótko oraz średnioterminowych. Powstaje podczas prac budowlanych i ma charakter przejściowy, w związku z tym oddziaływanie ograniczy się tylko i wyłącznie do czasu trwania budowy.

W fazie eksploatacji na terenach chronionych akustycznie, dla obu analizowanych wariantów, przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomów hałasu. Pomimo zastosowania zabezpieczeń w postaci cichych nawierzchni stwierdza się występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na elewacjach budynków mieszkaniowych. Konieczne jest zatem zastosowanie dodatkowych zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych bądź pozostawienia rezerwy pod ekrany.

#### Emisja ścieków

Podczas prac budowlanych powstawać będą ścieki bytowe, pochodzące z sanitariatów dla pracowników. Ścieki te będą gromadzone w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i sukcesywnie opróżniane i wywożone na oczyszczalnię ścieków w celu ich unieszkodliwienia. Przy zastosowaniu szczelnych zbiorników bezodpływowych oraz sukcesywnym ich opróżnianiu powstające w fazie realizacji ścieki bytowe nie będą stanowić bezpośredniego zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.

Użytkowanie drogi związane będzie z powstawaniem zanieczyszczonych spływów deszczowych i roztopowych (patrz rozdział 6.2.2.2 Raportu OOS).

#### Emisja zanieczyszczeń powietrza i klimat

W fazie realizacji inwestycji oddziaływanie na stan jakości powietrza wiązać się będzie przede wszystkim z substancjami emitowanymi podczas prac ziemnych oraz w wyniku spalania paliw w silnikach maszyn budowlanych. Oddziaływanie to należy zaliczyć do krótko oraz średnioterminowych i ma charakter przejściowy.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na jakość powietrza atmosferycznego.


Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie również w sposób znaczący (tj. odczuwalny przez człowieka) na zmianę elementów klimatu lokalnego.

#### Przyroda

W fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia należy zapewnić nadzór herpetologiczny – do obowiązków nadzoru należeć powinno zwłaszcza codzienne regularne kontrolowanie placu budowy celem

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	24
---------	---	----



INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

stwierdzania/wykluczania obecności osobników zwierząt (w tym zwłaszcza płazów) w obrębie strefy objętej ingerencją w ramach prowadzonych prac budowlanych. Niezbędna kontrola powinna obejmować przede wszystkim wszelkie zagłębienia (wykopy, głębsze koleiny, zwłaszcza wypełnione wodą i/lub zawilgocone) powstające celowo (tj. jako elementy założone w projekcie budowlanym) oraz przypadkowo na etapie realizacji przedsięwzięcia. Zadaniem nadzoru, w razie stwierdzenia obecności osobników zwierząt w obrębie placu budowy, będzie ponadto przenoszenie stwierdzonych osobników do strefy poza placem budowy, z preferencją terenów stale zawodnionych i podmokłych. Zalecany nadzór przyrodniczy powinien być zapewniony przez Inwestora, lub Wykonawcę prac budowlanych, a dobór ekspertów powinien zostać oparty o wykształcenie kierunkowe (herpetologiczne) oraz stosowne doświadczenie. Proponowane minimalne wymogi względem Wykonawców przedmiotowego nadzoru: minimalna liczba ekspertów – 3 osoby, w tym kierownik zespołu (koordynator nadzoru przyrodniczego); wymagane wykształcenie: kierownik zespołu (koordynator) – kierunkowe w zakresie nauk biologicznych ze specjalizacją w zakresie herpetofauny, pozostali eksperci – kierunkowe w zakresie nauk biologicznych (lub pokrewnych), bez wskazania specjalizacji; wymagane doświadczenie (wszyscy eksperci): udokumentowane wykonanie co najmniej 3 prac w charakterze nadzoru herpetologicznego w zakresie inwestycji liniowych, w tym zwłaszcza inwestycji drogowych.

Nie przewiduje się natomiast konieczności prowadzenia monitoringu przyrodniczego na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

### **Gospodarka odpadami**

Oddziaływanie to będzie miało charakter chwilowy, wynikający z wytwarzania odpadów na etapie prowadzenia prac budowlanych. Dodatkowo, w przypadku wywiezienia odpadów bez właściwego ich zabezpieczenia, ich oddziaływanie na środowisko może mieć charakter wtórny, jak również kumulować się z niekorzystnym oddziaływaniem innych odpadów lub zanieczyszczeń.

## **11. PROPOZYCJA MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ETAPIE JEGO BUDOWY I EKSPLOATACJI, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU**

### **Proponowany zakres działań monitoringowych**

#### **Hałas**


W fazie realizacji przedsięwzięcia nie istnieje konieczność szczegółowej kontroli stanu klimatu akustycznego. Zaleca się jedynie okresowe sprawdzanie przestrzegania zaleceń wymienionych w rozdziale 6.3.3.1. Działanie takie powinno w wystarczający sposób ograniczyć negatywne oddziaływanie w zakresie robót budowlanych.

Na etapie eksploatacji należy rok po oddaniu inwestycji do użytku wykonać analizę porealizacyjną. Ponadto zarządzający drogą ma obowiązek wykonywania okresowych pomiarów hałasu w środowisku.

#### **Wody**

Rozporządzenie z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową,

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	25
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

lotniskiem lub portem (Dz. U. 2011, Nr 140, poz. 824) nie zobowiązuje zarządzającego drogą do wykonywania analiz wód pochodzących z odwodnienia drogi.

### **Powietrze i klimat**

Oddziaływania na stan jakości powietrza na etapie realizacji będzie tymczasowy i uzależniony od lokalizacji i ilości sprzętu budowlanego. W związku z tym, nie przewiduje się działań monitoringowych w tym zakresie. Etap eksploatacji nie wiąże się również z występowaniem miejscowych przekroczeń wartości dopuszczalnych i wartości odniesienia. Jedynie dla pyłu PM 2,5 przewiduje się przekroczenie wartości dyspozycyjnej (nie wartości odniesienia oraz wartości dopuszczalnej) ze względu na dość wysokie tło dla tej substancji. Mimo to inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu jakości powietrza atmosferycznego. Wielkość emitowanych zanieczyszczeń do atmosfery jest niewielka i nie będzie ponadnormatywnie oddziaływać na środowisko. Zgodnie z powyższym nie proponuje się monitoringu emisji jak i jakości powietrza czy klimatu.

### **Przyroda**


W fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia należy zapewnić nadzór herpetologiczny – do obowiązków nadzoru należeć powinno zwłaszcza codzienne regularne kontrolowanie placu budowy celem stwierdzenia/wykluczenia obecności osobników zwierząt (w tym zwłaszcza płazów) w obrębie strefy objętej ingerencją w ramach prowadzonych prac budowlanych. Niezbędna kontrola powinna obejmować przede wszystkim wszelkie zagłębienia (wykopy, głębsze koleiny, zwłaszcza wypełnione wodą i/lub zawilgocone) powstające celowo (tj. jako elementy założone w projekcie budowlanym) oraz przypadkowo na etapie realizacji przedsięwzięcia. Zadaniem nadzoru, w razie stwierdzenia obecności osobników zwierząt w obrębie placu budowy, będzie ponadto przenoszenie stwierdzonych osobników do strefy poza placem budowy, z preferencją terenów stale zawodnionych i podmokłych. Zalecany nadzór przyrodniczy powinien być zapewniony przez Inwestora, lub Wykonawcę prac budowlanych, a dobór ekspertów powinien zostać oparty o wykształcenie kierunkowe (herpetologiczne) oraz stosowne doświadczenie. Proponowane minimalne wymogi względem Wykonawców przedmiotowego nadzoru: minimalna liczba ekspertów – 3 osoby, w tym kierownik zespołu (koordynator nadzoru przyrodniczego); wymagane wykształcenie: kierownik zespołu (koordynator) – kierunkowe w zakresie nauk biologicznych ze specjalizacją w zakresie herpetofauny, pozostali eksperci – kierunkowe w zakresie nauk biologicznych (lub pokrewnych), bez wskazania specjalizacji; wymagane doświadczenie (wszyscy eksperci): udokumentowane wykonanie co najmniej 3 prac w charakterze nadzoru herpetologicznego w zakresie inwestycji liniowych, w tym zwłaszcza inwestycji drogowych.

Nie przewiduje się natomiast konieczności prowadzenia monitoringu przyrodniczego na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

## **12. TRUDNOŚCI NAPOTKANE PRZY OPRACOWYWANIU RAPORTU**

Nie stwierdzono znaczących i istotnych dla przedmiotu raportu braków w dostępnych informacjach dotyczących zarówno aktualnego stanu środowiska jak i planowanej inwestycji.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	26
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

## 13. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

### Informacje ogólne

1. Przedmiotem niniejszego opracowania jest analiza przedsięwzięcia Drogowej Trasy Średnicowej na terenie miast :Katowice, Mysłowice, Jaworzno i Sosnowiec (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód).
2. Przedsięwzięcie zostało sklasyfikowane jako potencjalnie znacząco oddziaływujące na środowisko na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. 2016 poz. 71).
3. Zakres niniejszego raportu zgodny jest z art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 353).


### Środowisko gruntowo – wodne

1. Realizacja inwestycji spowoduje trwałą zmianę użytkowania gruntów i zagospodarowania terenu. Szacunkową powierzchnię stałej zajętości terenu dla planowanej inwestycji określono na poziomie około: 83,2 ha w wariantcie inwestycyjnym.
2. W stosunku do stanu istniejącego realizacja inwestycji spowoduje zwiększenie spływów opadowych wywołane uszczelnieniem powierzchni.
3. Na podstawie przeprowadzonej analizy (Tabela 6.2.5), stwierdza się występowanie przekroczeń dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych z projektowanego układu drogowego na przyjętych odcinkach obliczeniowych.
4. Projektowany system odwodnienia oraz podczyszczania zanieczyszczonych spływów opadowych zapewni dotrzymanie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. poz. 1800).
5. Zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie wymaga się prowadzenia monitoringu wód opadowych.
6. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego należy utrzymywać w sprawności technicznej system odwodnienia zgodnie z zaleceniami zawartymi w rozdziale 6.2.3 Raportu OOS.

### Hałas

1. Wpływ inwestycji w fazie realizacji może być uciążliwy pod względem hałasu, jednak będzie on krótkotrwały i odwracalny.
2. Na etapie eksploatacji można spodziewać się wystąpienia przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku w obu analizowanych wariantach.
3. W związku z powyższym zaleca się zastosowanie cichej nawierzchni oraz ekranów akustycznych na wybranych odcinkach.
4. Ze względu na etap projektu tj. koncepcja zaleca się jednoznacznie przeprowadzić weryfikację założeń oraz konieczności zastosowania działań ochronnych na etapie projektu budowlanego oraz dalej analizy porealizacyjnej.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	27
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

### **Powietrze i klimat**

1. Wpływ realizacji inwestycji na stan jakości powietrza atmosferycznego będzie krótkotrwały i przejściowy. Związany będzie z substancjami emitowanymi podczas prac ziemnych oraz z emisją substancji powstających podczas spalania paliw w silnikach.
2. Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się przekroczeń wartości odniesienia i wartości dopuszczalnych dla ochrony roślin i ochrony zdrowia. Tym samym nie stwierdzono konieczności wprowadzenia specjalnych działań ochronnych.
3. Realizacja jak i eksploatacja inwestycji nie wymaga prowadzenia monitoringu jakości powietrza.
4. Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie w sposób znaczący (tj. odczuwalnych przez człowieka) na zmianę elementów klimatu lokalnego.

### **Odpady**

1. Podczas realizacji inwestycji powstaną głównie odpady: powstające z rozbiórek istniejącego zagospodarowania terenu, w tym istniejącej nawierzchni drogowej oraz z wyburzeń obiektów kubaturowych.
2. Etap eksploatacji związany będzie ze stałym wytwarzaniem odpadów głównie o charakterze komunalnym. Wyjątek stanowią sytuacje awaryjne.
3. Przy odpowiednio stosowanej gospodarce odpadami, zgodnie z zaleceniami zawartymi w niniejszym Raporcie nie przewiduje się uciążliwości w zakresie wytwarzania odpadów na etapie realizacji, eksploatacji oraz likwidacji rozbudowywanego układu komunikacyjnego.


### **Zabytki i stanowiska archeologiczne**

1. W obszarze inwestycji, a także w jego najbliższym sąsiedztwie (ok. 200 m od osi drogi) nie znajdują się zabytki wpisane do Rejestru zabytków.
2. Realizacja przedmiotowej inwestycji wiąże się w wyburzeniem budynku przy ul. Mostowej 11 w Sosnowcu ujętego w gminnej ewidencji zabytków. Inwestycja nie koliduje bezpośrednio z pozostałymi zabytkami ujętymi w gminnej ewidencji zabytków, jednak część ww. zabytków znajduje się w bliskiej odległości od omawianej inwestycji
3. Teren planowanej inwestycji zlokalizowany jest na obszarach AZP 98-48, AZP 99-48 oraz AZP 99-49. W granicach obszarów zewidencjonowane zostały stanowiska archeologiczne 98-48/30 oraz AZP 98-48 23/22. W przypadku kolizji ze stanowiskami archeologicznymi prace ziemne powinny być poprzedzone wyprzedzającymi badaniami archeologicznymi, zalecane jest sprawowanie nadzoru archeologicznego nad prowadzonymi pracami ziemnymi.

### **Środowisko przyrodnicze i obszary objęte ochroną prawną w tym obszary Natura 2000**

1. W toku dokonanej oceny nie wykazano czynników, które mogłyby odznaczać się znacząco negatywnym oddziaływaniem inwestycji zarówno na zasoby środowiska przyrodniczego, jak i obszary objęte ochroną prawną, w tym obszary Natura 2000, w przypadku których jakiegokolwiek oddziaływania zostaną wyeliminowane z uwagi na uwarunkowania odległościowe.
2. Dokonana analiza oddziaływania umożliwiła wskazanie katalogu działań ochronnych względem etapu realizacji oraz eksploatacji przedmiotowej inwestycji, których stosowanie przez Inwestora, Wykonawców prac przygotowawczych w postaci wycinki drzew i krzewów, prac budowlanych oraz następnie Zarządcy infrastruktury drogowej umożliwi niemalże całkowitą eliminację jakiegokolwiek negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego oraz obszary objęte ochroną prawną, w tym obszary Natura 2000.

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	28
---------	---	----

INWESTYCJA:	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa połączenia „Drogowej Trasy Średnicowej Katowice na terenie miast: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Jaworzno (Drogowa Trasa Średnicowa Wschód)”	
-------------	---	---

3. Zrealizowane prace umożliwiły postawienie wniosku, iż żaden z prognozowanych czynników negatywnie oddziałujących na środowisko przyrodnicze oraz obszary objęte ochroną prawną, w tym obszary Natura 2000, nie uniemożliwia realizacji przedmiotowej inwestycji wg zakresu zaplanowanego przez Inwestora.
4. Nie wykazano również zachodzenia prawdopodobieństwa wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na obszary objęte ochroną prawną, w tym zwłaszcza obszary Natura 2000, a zatem nie zachodzi konieczność zastosowania zapisów art. 34 Ustawy z dn. 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. 2015 r., poz. 1651, z późn. zm.).

PROJEKT	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	29
---------	---	----