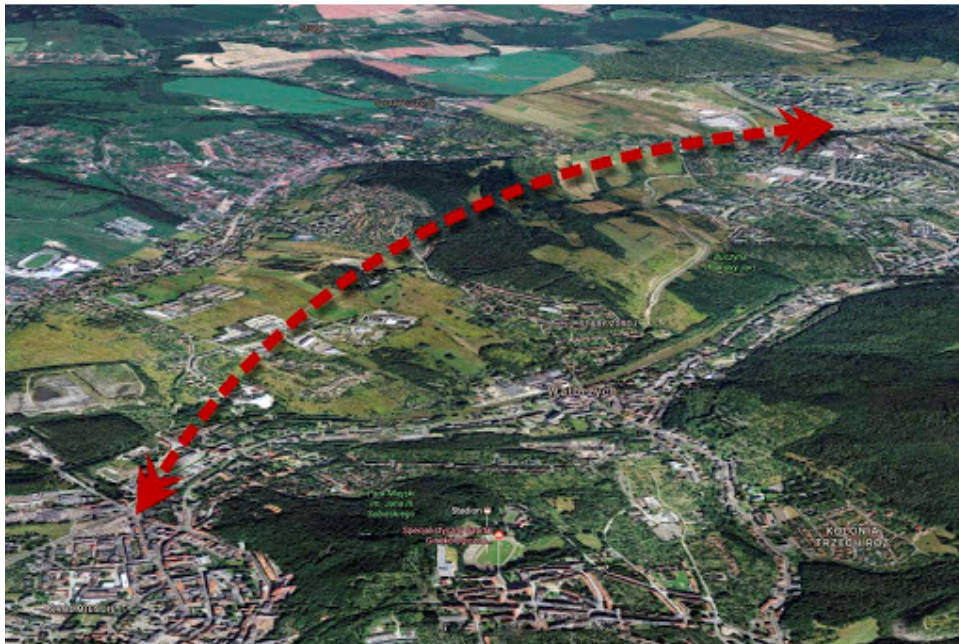


# Projekt obwodnicy Wałbrzycha

## Streszczenie w języku niespecjalistycznym



Przygotowano we współpracy z:



KANCELARIA ŚRODOWISKOWA  
RONIKIER I WSPÓLNICY SP. Z O.O.

Październik 2020



## Spis treści

1	Wprowadzenie.....	4
2	Opis Projektu .....	4
3	Uzasadnienie dla projektu.....	7
4	Pozwolenia na realizację projektu .....	9
5	Zaangażowanie zainteresowanych stron.....	10
6	Wpływ na środowisko i społeczeństwo oraz korzyści środowiskowo - społeczne .....	13
7	Środki łagodzące i monitoring .....	16
8	Skargi i monitoring.....	20

## 1 Wprowadzenie

Projekt obwodnicy Wałbrzycha polega na zmianie przebiegu drogi krajowej nr 35 w celu przeniesienia obecnego ruchu tranzytowego przez Wałbrzych poza stare miasto i śródmieście. Nowa trasa będąca przedmiotem projektu ma długość 6 km i jest zaawansowana w fazie budowy. Jest to ostatni element rozbudowy całej obwodnicy (rozpoczętej 20 lat temu).

Za budowę, eksploatację i utrzymanie nowej infrastruktury odpowiedzialna jest Gmina Wałbrzych (zwana dalej Miastem). Bezpośrednio za realizację projektu odpowiada jednostka organizacyjna samorządu ZDKiUM (Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta).

Projekt został zaklasyfikowany jako inwestycja „kategorii B” zgodnie z Polityką Środowiskową i Społeczną EBOR z 2014 r. i wymagał przeprowadzenia Oceny Środowiskowej i Społecznej (E&S) Projektu zgodnie z wymaganiami operacyjnymi EBOR<sup>1</sup>.

Projekt może być potencjalnie współfinansowany przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOR), dlatego też zgodność z wymaganiami EBOR i obowiązującymi w Polsce przepisami została potwierdzona przez niezależnych konsultantów. Opracowano Plan Działań na rzecz Środowiska i Społeczeństwa (ESAP) w celu usystematyzowania Projektu zgodnie z wymaganiami operacyjnymi (PR) EBOR. ESAP zawiera kluczowe działania, które Miasto (Inwestor) jako agencja wdrażająca Projekt oraz zatrudnieni w jego imieniu Wykonawcy powinni podjąć na wszystkich etapach realizacji Projektu, aby zapewnić spełnienie wymogów PR EBOR oraz przepisów krajowych i unijnych.

Niniejszy dokument ma na celu przedstawienie, w języku nietechnicznym, wyników środowiskowych i społecznych badań Due Diligence podjętych w imieniu EBOR oraz omówienie potencjalnych oddziaływań środowiskowych i społecznych wynikających z projektu oraz sposobu zarządzania nimi przez Inwestora i Wykonawcę pracujących na ich rzecz.

## 2 Opis Projektu

Projekt jest zlokalizowany na południu Polski, w regionie dolnośląskim. Większa część drogi będzie przebiegać w obrębie Wałbrzycha, a krótki odcinek w gminie Szczawno-Zdrój.

Proponowany przebieg około 6 km utworzy nową trasę drogi krajowej nr 35 (DK35) omijającą ruchliwe ulice Armi Krajowej i Wrocławską w północnej części miasta Wałbrzych. Budowany odcinek będzie miał cztery pasy ruchu i trzy bezkolizyjne wiadukty - przy ulicach Żeromskiego i Reja.

---

<sup>1</sup> Dostępne w języku angielskim i polskim pod adresem:

<http://www.ebrd.com/news/publications/policies/environmental-and-social-policy-esp.html>

Poza pracami związanymi z budową drogi projekt obejmuje następujące elementy:

- budowa 2 węzłów („Żeromskiego” i „Reja”);
- budowa pomocniczych obiektów inżynierskich wzdłuż nowej dwujezdniowej drogi ekspresowej;
- budowa ok. 1,6 km przyległych dróg powiatowych i gminnych;
- przebudowa i reorganizacja ok. 2,7 km pobliskich dróg;
- przeniesienie istniejącego uzbrojenia terenu;
- dodatkowa infrastruktura towarzysząca (np. odwodnienie, oświetlenie drogowe, bariery ochronne, ekrany akustyczne); oraz środki bezpieczeństwa drogowego.

Północna część proponowanej drogi o długości ok. 0,66 km będzie przebiegać przez tereny zielone Szczawna-Zdroju, natomiast część południowa (znacznie dłuższa) będzie dalej biegła przez rozproszoną zabudowę podmiejską Wałbrzycha.



Rys. 1. Lokalizacja projektu



Rys. 2. Lokalizacja obwodnicy Wałbrzycha

Projekt zakłada budowę około 6 km drogi dwujezdniowej (2x2), która połączy skrzyżowanie ulic Długiej i Chopina położone pomiędzy dzielnicami Podzamcze i Piaskowa Góra, ze skrzyżowaniem ulic M. Reja i Kolejowej na północ od dzielnicy Śródmieście. Nowy odcinek drogi, w połączeniu z istniejącą ulicą 2x2 H. Wieniawskiego (DW376) w dzielnicy Podzamcze, będzie tworzył nową trasę DK35 omijającą ruchliwe ulice Armii Krajowej i Wrocławską w północnej części Wałbrzycha. Od skrzyżowania M. Reja/Kolejowa DK35 będzie dalej biegła na południe swoją dotychczasową trasą (droga 2x2 wzdłuż ulic Kolejowej i Sikorskiego) omijając Śródmieście (centrum miasta). Obecnie niedostateczna przepustowość drogi DK 35 powoduje częste korki w centrum miasta.

Projekt jest w zaawansowanym stadium realizacji, bowiem oddanie do użytku planowane jest na czerwiec 2021 roku.

Oddziaływania na środowisko i skutki społeczne związane z projektem zostały rozpoznane w ramach krajowego procesu oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ)<sup>2</sup> i wdrożono wobec nich standardowe środki łagodzące określone w decyzjach administracyjnych dotyczących projektu (decyzja środowiskowa wydana 5 listopada 2007 roku i decyzja o zezwoleniu na inwestycję wydana 11 kwietnia 2012 r.). W wyniku badania środowiskowego i społecznego due diligence stwierdzono, że Urząd Miejski w Wałbrzychu zasadniczo spełnia obowiązujące wymagania operacyjne EBOR. Ponadto potwierdzono, że system zarządzania Urzędu Miejskiego jest zgodny z wymaganiami normy ISO 9001:2015 w zakresie: *Wykonywania zadań własnych i powierzonych, w celu zaspokojenia potrzeb i oczekiwań społeczności lokalnej*. System zarządzania środowiskowego i społecznego dla Urzędu Miejskiego będzie tworzony we współpracy z EBOR w celu dalszej poprawy efektywności E&S gminy w sposób praktyczny i adekwatny do celu. Podczas gdy działania przygotowawcze i planistyczne projektu były prowadzone przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) przed przekazaniem projektu do realizacji Urzędowi Miejskiemu w Wałbrzychu, na obecnym etapie budowy bezpośrednie zarządzanie aspektami środowiskowymi i społecznymi należy do obowiązków generalnego wykonawcy Budimeksu i jest nadzorowane w imieniu Miasta przez Inżyniera Nadzoru Ekocentrum Wrocław.

### 3 Uzasadnienie dla projektu

Obwodnica Wałbrzycha realizowana w ciągu drogi krajowej nr 35 przez Miasto i Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) jest największą inwestycją w powojennej historii Wałbrzycha. Całkowita wartość inwestycji wynosi 397 480 381,71 zł, z czego 85% (296 792 459,33 zł) to dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa IV: Miejska infrastruktura drogowa, Działanie 4.2: Zwiększenie

---

<sup>2</sup> Ustawa 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 (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.).

dostępności komunikacyjnej ośrodków miejskich poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego. Inwestycja ma na celu ominięcie miasta od strony zachodniej. Połączy ona dwa uprzednio przebudowane odcinki drogi krajowej nr 35 i wojewódzkiej nr 376.

Planowanie projektu było długim procesem, który rozpoczął się od analizy wariantów trasy i zaangażowania zainteresowanych stron w latach 2000-2006, w wyniku czego jako preferowaną trasę wybrano „opcję zachodnią”.

Obecna trasa Drogi Krajowej nr 35 przebiega przez centrum miasta, gdzie ruch tranzytowy i ciężki stanowią przeszkodę dla rozwoju miejskiego transportu publicznego. Blokują one możliwość szybkiego i sprawnego przemieszczania się autobusami miejskimi. Dopóki DK 35 będzie przebiegać przez centrum miasta, nie będzie możliwe zapewnienie wydzielonych pasów ruchu dla transportu publicznego, służb ratowniczych ani car-sharing. Miasto podejmuje szereg działań dotyczących różnych środków transportu w celu usprawnienia miejskiego transportu publicznego i budowy ścieżek rowerowych:

- wybudowano lub wydzielono w obrębie dróg dojazdowych prawie 33 km ścieżek rowerowych, wspólnych ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych wyznaczonych na jezdni (z elementami bezpieczeństwa i drogowymi oraz znakami drogowymi). Kolejne ścieżki będą tworzone sukcesywnie wraz z przebudową dróg w mieście, Rysunek 1;
- wzrasta liczba pasażerów komunikacji miejskiej: w 2019 roku wynosiła 17,4 mln w porównaniu z 15,7 mln w 2017 roku - wzrost o 10,8%. W wyniku uzgodnień między gminami, wałbrzyskie przedsiębiorstwa komunalne świadczą również usługi przewozowe dla 10 sąsiednich gmin (6 linii autobusowych);
- W 2018 roku gmina Wałbrzych zrealizowała opracowanie pt.: „Inteligentny system transportowy w Wałbrzychu” w ramach zadania inwestycyjnego: „Ograniczenie niskiej emisji poprzez wprowadzenie zrównoważonej mobilności miejskiej i podmiejskiej”, obejmującego budowę zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz poprawę systemów zarządzania ruchem i energooszczędne oświetlenie miejskie;
- Sukcesywnie realizowane są również projekty rewitalizacji poszczególnych ulic w mieście, parków i skwerów, finansowane przez UE;
- W celu promocji transportu kolejowego, we współpracy z PKP, budowany jest nowy przystanek kolejowy „Centrum” wraz z nową infrastrukturą typu Park & Ride, która zostanie wybudowana w ramach Multimodalnego Centrum Transferowego (ul. Lubelska).

Budowa obwodnicy dla drogi krajowej nr 35 jest uznawana za główne narzędzie harmonizacji transportu w aglomeracji, zmniejszenia oddziaływania na środowisko i poprawy bezpieczeństwa na drogach miejskich. W ciągu ostatnich 10 lat miasto Wałbrzych zrealizowało 53 inwestycji drogowych, z czego 9 było współfinansowane ze środków unijnych. Oczekuje się, że w wyniku powyższych działań omawiany Projekt



przyczyni się do rozwoju społeczno-gospodarczego Wałbrzycha i okolic poprzez skrócenie czasu podróży i obniżenie kosztów transportu, zmniejszenie liczby wypadków i negatywnego wpływu emisji zanieczyszczeń. Wreszcie, co nie mniej ważne, Projekt przyczyni się również do przyciągnięcia inwestorów do centrum miasta, a także do poprawy warunków życia znacznej części mieszkańców.

#### 4 Pozwolenia na realizację projektu

Realizacja tego projektu wymaga przestrzegania stosownych polskich przepisów środowiskowych i społecznych. Projekt Obwodnicy Wałbrzyskiej jest zgodny z Narodową Strategią Rozwoju Transportu. Wymagania Dyrektywy Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko zostały uwzględnione przy opracowywaniu lokalnych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszaru obwodnicy Wałbrzycha:

- miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Zachodniej Obwodnicy Miasta rejon ulic Żeromskiego – Starachowickiej w Wałbrzychu, uchwała nr VII/60/07 z dnia 29 marca 2007 roku, Dziennik Urzędowy Województwa Dolnośląskiego Nr 107 poz. 1381 z dnia 4 maja 2007 roku, zgodnie z informacjami zawartymi w publikatorze nie wniesiono uwag do projektu planu (brak informacji o datach wyłożenia do publicznego wglądu);
- miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Zachodniej Obwodnicy Miasta w rejonie ulic Wyszyńskiego i Sokołowskiego w Wałbrzychu, X/91/07 z dnia 28 czerwca 2007 roku, Dziennik Urzędowy Województwa Dolnośląskiego Nr 184 poz. 2382 z dnia 1 sierpnia 2007 roku, dokumentacja projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego była wyłożona do publicznego wglądu w okresie od 3 do 25 kwietnia 2007 r. - nie zgłoszono uwag ;
- miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Zachodniej Obwodnicy Miasta rejon Wzgórza Gedymina w Wałbrzychu, X/92/07 z dnia 28 czerwca 2007 roku, Dziennik Urzędowy Województwa Dolnośląskiego Nr 184 poz. 2383 z dnia 1 sierpnia 2007 roku, projekt mpzp był wyłożony do publicznego wglądu w dniach 3-25 kwietnia 2007 r., nie zgłoszono uwag5;

Przedmiotem konsultacji ze społeczeństwem był także projekt Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przyjęty uchwałą nr XII/107/19 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 27 czerwca 2019 r. Dokumenty z konsultacji wraz z tekstem uchwały dostępne są w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta w Wałbrzychu .

Ponieważ projekt został uznany za mający potencjalnie istotny wpływ na środowisko, wymogi dyrektywy OOS również musiały zostać spełnione, a przedsięwzięcie przeszło procedurę oceny oddziaływania na środowisko (dwukrotnie). Formalna ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko została przeprowadzona przez właściwe organy i już teraz wydane zostały następujące pozwolenia mające kluczowe znaczenie dla realizacji przedsięwzięcia:

**Decyzja środowiskowa** - wydana przez Wojewodę Dolnośląskiego w dniu 5 listopada 2007 roku. Zakres projektu obejmował część istniejącej drogi DK 35 (łącznie 12,7 km). Decyzja zawiera opis projektu, jego wpływ na środowisko, środki zmniejszające

oddziaływanie, ustawowy i pozaustawowy proces konsultacji z interesariuszami (stronami i społeczeństwem). Decyzja stała się ostateczna w dniu 12 stycznia 2008 r. Wybrano wariant trasy zachodniej.

**Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID)** - wydane 11 kwietnia 2012 r. określa szczegółowe środki ograniczające oddziaływanie oraz zawiera szereg warunków środowiskowych i społecznych z etapu decyzji środowiskowej (I OOS) oraz z II OOS.

Strona | 10

Na podstawie przeglądu dokumentacji projektowej, w tym OOS, odpowiednich decyzji administracyjnych, sprawozdań z prac budowlanych oraz wywiadów przeprowadzonych z przedstawicielami Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu, Generalnego Wykonawcy i Inżyniera Nadzoru, projekt jest opracowany w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami krajowymi i unijnymi, a podczas badania środowiskowego i społecznego due diligence nie stwierdzono żadnych istotnych braków.

## 5 Zaangażowanie zainteresowanych stron

W fazie przygotowawczej do Projektu (w początkowych latach tego stulecia) GDDKiA zainicjowała konsultacje z gminami zaangażowanymi w Projekt (gminami Wałbrzych i Szczawno-Zdrój) w celu ustalenia działań priorytetowych dla poszerzenia/budowy obwodnicy. W ciągu ostatnich dziesięciu lat zaangażowane gminy podjęły działania mające na celu identyfikację odpowiednich grup interesariuszy oraz stałe dostarczanie informacji dotyczących obszaru objętego Projektem, poprzez różne formy formalnych i nieformalnych spotkań głów miast i społeczności lokalnych, a także spotkań publicznych w celu omówienia różnych kwestii istotnych dla społeczności lokalnych, ponieważ uznano, że Projekt przyczyni się do zapewnienia lepszych warunków życia społecznościom lokalnym.

Publiczne wysłuchania ze społecznościami lokalnymi odbywały się w trakcie procesu przyjmowania Gminnych Planów Rozwoju oraz Oceny Oddziaływania na Środowisko i Społeczeństwo projektu obwodnicy, zgodnie z wymogami prawa polskiego i unijnego.

W ciągu ostatnich dwóch lat 2018-2019 gmina Wałbrzych przeprowadziła dobrze zorganizowany proces konsultacji społecznych i komunikacji, umożliwiając mieszkańcom miasta zabranie głosu w ważnych dla nich sprawach, takich jak obwodnica i program rewitalizacji obejmujący 6 obszarów rewitalizacji. Rok 2018 obfitował w różnorodne działania w ramach zaangażowania interesariuszy, związane przede wszystkim z Gminnym Programem Rewitalizacji (GPR), który towarzyszy budowie obwodnicy. O jego znaczeniu dla mieszkańców Wałbrzycha świadczy fakt, że pod koniec 2018 roku (31.12.2018) na stronie informacyjnej związanej z tym tematem odnotowano łącznie 3 miliony odsłon (<http://obwodnicawalbrzycha.pl/>).



Rys. 1 Prace budowlane – węzeł Żeromskiego, źródło: KSR Marzec 2020

W 2019 roku, przy aktywnym udziale Prezydenta Miasta Wałbrzycha, miały miejsce szczególnie ważne wydarzenia komunikacyjne. Jego aktywność skierowana była do wszystkich mieszkańców i wybranych grup, pełniących rolę lokalnych opiniotwórców. Urząd Miejski w Wałbrzychu organizował regularne spotkania dla wszystkich dzielnicowych grup miejskich. Spotkania publiczne z Prezydentem Miasta Wałbrzycha organizowane były we wszystkich dzielnicach dwa razy w roku. W okresie wiosennym tematyka tych spotkań obejmuje zwykle budżet obywatelski, gospodarkę odpadami, inwestycje miejskie i transport publiczny, a ich średni czas trwania to około 2 godzin. Mieszkańcy są informowani o spotkaniach za pośrednictwem ogłoszeń na stronie internetowej miasta, kanałów mediów społecznościowych oraz plakatów na przystankach autobusowych i w budynkach.

Polskie ustawodawstwo przewiduje procedurę nabycia nieruchomości za odpowiednią cenę<sup>3</sup> oraz procedurę wywłaszczenia za odpowiednim odszkodowaniem. Wywłaszczenie jest dopuszczalne tylko wtedy, gdy jest dokonywane na cele publiczne i za godziwym odszkodowaniem<sup>4</sup>. Tak więc realizacja celu publicznego i gwarancja godziwego odszkodowania stanowią istotne podstawy konstytucyjnej dopuszczalności każdego

---

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2003 r. Nr 80, poz. 721 z późn. zm.), zwana Specustawą, która reguluje zasady wykupu nieruchomości oraz wskazuje organy odpowiedzialne za przeprowadzenie procedur wykupu.

<sup>4</sup> Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603 z późn. zm.), która określa zasady wywłaszczenia nieruchomości i wyceny.

wywłaszczenia. Pojęcie „wywłaszczenia”, zawarte w art. 21 ust. 2 Konstytucji<sup>5</sup>, musi być rozumiane szeroko, a mianowicie jako „każde pozbawienie własności, niezależnie od formy”. Ujęcie konstytucyjne wykracza zatem poza ramy określone w ustawie o nieruchomościach. Należy jednak zaznaczyć, że tak szerokie spojrzenie na zakres pojęcia „wywłaszczenia” nie oznacza przyznania pełnej swobody uznaniowej ustawodawcy w sięganiu do różnych form pozbawienia własności, nawet przy założeniu, że spełnione są warunki „celu publicznego i słusznego odszkodowania”.

W roku 2006 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) rozpoczęła proces wykupu gruntów i wywłaszczenia, który został wstrzymany na kilka lat i wznowiony w 2012 roku po uzyskaniu pozwolenia na budowę. Proces ten zakończono w roku 2016. Łącznie przejęto 36 ha gruntów, z czego 25% było w rękach prywatnych (reszta to grunty publiczne). Mechanizm odszkodowań został szczegółowo opisany w odrębnym dokumencie dotyczącym ram prawnych przesiedleń.

Na początku 2019 roku realizację budowy obwodnicy powierzono firmie Budimex jako generalnemu wykonawcy, a firmie Ekocentrum z Wrocławia powierzono obowiązki pełnienia nadzoru inwestorskiego.

Proces konsultacji w sprawie Projektu powinien przebiegać zgodnie z najważniejszymi wymogami EBOR:

- Regularna i przejrzysta informacja o zakresie projektu i kamieniach milowych inwestycji, aby pomóc mieszkańcom w planowaniu ich codziennych działań
- Zaangażowanie interesariuszy, a w szczególności polityka informacyjna, powinna być zróżnicowana w zależności od ich przynależności do różnych grup pod względem rodzaju problemów, w zależności od odległości od budowanej obwodnicy
- Konieczne jest zwrócenie uwagi na te osoby wśród przesiedlonych, które są szczególnie podatne na zagrożenia, aby w przypadku kłopotów udzielić wsparcia niektórym z nich.
- Zaangażowanie interesariuszy monitorowane na każdym etapie Projektu za pomocą zestawu narzędzi do pomiaru poziomu zadowolenia mieszkańców miasta i osób dotkniętych bezpośrednio skutkami realizacji Projektu.
- Zapewnienie dostępu do mechanizmu przyjmowania/rozpatrywania skarg, umożliwiającego zainteresowanym stronom składanie pytań, wątpliwości lub skarg dotyczących projektu.

Szczegółowy program zaangażowania specyficznego dla projektu jest przedstawiony w Planie Zaangażowania Interesariuszy opracowanym dla projektu i ujawnionym w niniejszym Streszczeniu. Działania związane z zaangażowaniem zostaną odpowiednio zmienione, aby dostosować je do ograniczeń związanych z COVID-19.

---

<sup>5</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej; uchwalona 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997 Nr 78 poz. 483), która chroni prawo własności i dziedziczenia.

## 6 Wpływ na środowisko i społeczeństwo oraz korzyści środowiskowo - społeczne

Budowa drogi spowoduje szereg tymczasowych oddziaływań związanych z intensywnymi pracami z udziałem ciężkiego sprzętu. Podczas budowy obiektów infrastruktury, takich jak mosty, estakady, skrzyżowania, węzły przesiadkowe itp. można spodziewać się większego nasilenia oddziaływań. Społeczności dotknięte tymi oddziaływaniami będą znajdować się głównie w budynkach mieszkalnych położonych wzdłuż planowanej drogi.

Można się spodziewać większych uciążliwości związanych z transportem przez miasto materiałów na budowę. Środki mające na celu złagodzenie tych oddziaływań zostały uwzględnione w projekcie. Poniżej przedstawiono zestawienie podstawowych oddziaływań i korzyści środowiskowych i społecznych, a środki łagodzące opisano w części 6 niniejszego Streszczenia.

- **Wpływ na jakość życia:**

Zidentyfikowano następujące potencjalne oddziaływania na jakość życia:

- negatywne oddziaływania podczas budowy wynikające z zakłóceń i ograniczeń w ruchu lokalnym.
- Mogą pojawić się efekty podziału społeczności, ale będą one miały umiarkowanie negatywny charakter i zostaną do pewnego stopnia złagodzone przez utworzenie przejść.
- Ze względu na potencjalne ograniczenie ruchu na istniejących drogach i poprawę standardu drogi objętej Projektem, przewiduje się korzyści dla jakości życia przy istniejących drogach.
- Pojawiają się możliwości zatrudnienia w trakcie budowy.

- **Wpływ na bezpieczeństwo ruchu:**

Proponowane trasy mają na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez przeniesienie ruchu poza zurbanizowany obszar Miasta, a także poprzez budowę drogi dwujezdniowej, która jest lepiej dostosowana do natężenia i charakteru ruchu na tej trasie.

Uwzględniając „ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 ” Prezydent Wałbrzycha zatwierdził w 2018 r. „ Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Miasta Wałbrzycha do 2023 r. – Zero wypadków. W tym celu m.in. stosuje się:

- instalacje na przejściach dla pieszych, tzw. doświetlaczy przejść ,
- tworzenie wydzielonych poza samą jezdnią ciągów pieszo – rowerowych, dodatkowo oddzielonych od jezdni barierką ochronną na całej długości ścieżki lub przynajmniej opaską zieleni ( trawnik ),
- w obrębie przebudowywanych skrzyżowań dróg montaż barierki uniemożliwiającej niekontrolowany ruch pieszych przez skrzyżowania,
- wprowadzenie systemu ITS na terenie miasta wraz z powołaniem komórki w Urzędzie Miejskim ( Centrum Sterowania Ruchem i Monitoringu Wizyjnego ), która zarządza tym systemem,

- systematyczne przeglądy stanu infrastruktury drogowej – oznakowanie poziome i pionowe, stan techniczny barier, nawierzchni drogowej, itd. ) we współpracy z policją oraz Strażą Miejską,

- **Wpływ na zdrowie publiczne:**

Zidentyfikowano następujące oddziaływania na zdrowie publiczne w dotkniętych społecznościach zamieszkujących wzdłuż trasy:

- Tam, gdzie na istniejących drogach zmniejszy się natężenie ruchu ze względu na nową drogę, może nastąpić poprawa jakości środowiska wzdłuż istniejących dróg, w tym poziom hałasu i jakość powietrza. Spodziewana jest redukcja emisji zanieczyszczeń o: 28% dla tlenków azotu, 29% dla dwutlenku siarki oraz 13% dla pyłu zawieszonego.
- Droga będzie przebiegać przez tereny w dużej mierze nieużytkowane, jednakże trasa będzie przecinać kilka obszarów zamieszkałych, co będzie miało negatywny wpływ na lokalny poziom hałasu. Przewiduje się w tym celu budowę barier akustycznych, które ochronią obszary zamieszkałe przed wzrostem hałasu.
- Ogólnie rzecz biorąc, oczekuje się, że Projekt poprawi lokalnie jakość powietrza w starym centrum wzdłuż obecnej trasy poprzez przekierowanie ruchu tranzytowego z dala od tych miejsc i zmniejszenie zatłoczenia. Tam, gdzie nowa droga wkracza na kilka obszarów zamieszkałych, mogą wystąpić miejscowe niewielkie negatywne skutki dla jakości powietrza, które zostaną złagodzone, jak opisano w części 6.

- **Wpływ na surowce:**

- Przewiduje się, że pozyskiwanie kruszywa i innych surowców do budowy projektowanej drogi będzie miało nieistotny wpływ na złoża mineralne wykorzystywane przy budowie drogi.

- **Wpływ na wody powierzchniowe i gruntowe:**

- Głównymi źródłami zanieczyszczeń mogą być: spływy wód opadowych z terenu budowy, niewłaściwie składowane materiały, niewłaściwa lokalizacja obiektów pracowniczych, wycieki z maszyn używanych w pracach budowlanych lub do transportu. Zidentyfikowano możliwość niewielkiego negatywnego wpływu na niektóre chronione obszary wodonośne wód podziemnych i podczas budowy zostaną podjęte środki ostrożności w celu uniknięcia lub zminimalizowania tego wpływu. Zanieczyszczone wody spływowe podczas eksploatacji drogi mogą mieć nieznaczny negatywny wpływ na wody powierzchniowe i podziemne.
- Bardzo ważnym elementem mogą być również wycieki powstające w wyniku wypadków, które mogą prowadzić do wypływu do zbiorników wodnych znacznych ilości różnych substancji niebezpiecznych, takich jak benzyna, oleje lub inne transportowane substancje chemiczne.

- **Wpływ na użytkowanie gruntów:**

- Przejęcie gruntów będzie miało negatywny wpływ o umiarkowanie niekorzystnym charakterze. Łącznie na potrzeby projektu zajęto 50 działek. Wśród nich nie było działek rolnych, a jedynie grunty budowlane lub części ogrodów i nieużytków oraz grunty orne. Przedmiotem przejęcia było też 7 budynków mieszkalnych wielorodzinnych. W ramach niniejszego projektu nie przewiduje się tymczasowego przesiedlenia fizycznego.

- **Wpływ na florę i faunę:**

- Stałe użytkowanie terenu pod trasą drogową oraz czasowe użytkowanie terenów przyległych w okresie budowy spowoduje zniszczenie siedlisk roślin i zwierząt. Wraz z usunięciem roślin i górnej warstwy gleby również małe zwierzęta, zwłaszcza te, które nie są w stanie szybko się przemieszczać, zostaną poważnie narażone na skutki prowadzonych prac.
- Projekt spowoduje usunięcie drzew i częściową utratę siedlisk, w tym roślinności wzdłuż trasy, co spowoduje pewne negatywne skutki, ale nie zostaną naruszone siedliska chronione ani cenne.

Budowa i eksploatacja nowych odcinków dróg może spowodować pewne zanieczyszczenie flory; środki łagodzące są proponowane w OOS i pozwoleniach. Przewiduje się, że negatywne skutki będą ogólnie niewielkie.

- Zidentyfikowano następujące potencjalne oddziaływania na faunę:
  - Przecinanie szlaków migracyjnych
  - Częściowe zniszczenie i fragmentacja siedlisk
  - Emisja pyłu podczas budowy
  - Zmiany w środowisku hałasu i jakości powietrza
  - Zanieczyszczenie gleby.

- **Wpływ na bioróżnorodność i obszary Natura 2000**

- Zgodnie z dostępną analizą OOS żaden obszar Natura 2000 nie będzie przecięty przez nową infrastrukturę. Nie będzie też miała ona wpływu na parki narodowe ani rezerwy przyrody.
- Najpoważniejszym długoterminowym oddziaływaniem jest fragmentacja ekosystemów, kompleksów leśnych i dolin rzecznych. Może to spowodować znaczne trudności w naturalnej migracji zwierząt, w tym dużych ssaków i płazów (np. żab), a w rezultacie fragmentację ekosystemów i spadek populacji zwierząt. Korytarz drogowy został tak dobrany, aby uniknąć wkraczania na znane wówczas obszary chronione. Kolejne oświadczenia właściwych władz polskich potwierdzają, że nie dojdzie do naruszenia żadnego obszaru Natura 2000.

- **Wpływ na krajobraz:**

- Na mieszanych terenach rolniczo-miejskich, przy wielu istniejących ograniczeniach widoczności i dynamicznej sukcesji antropogenicznej, nowe drogi nie będą stanowiły wyróżniającego się elementu. Przewiduje się, że oddziaływania wizualne na krajobraz związane konkretnie z robotami ziemnymi i mostami w ramach Projektu będą miały niewielki negatywny wpływ na krajobraz. Droga stworzy

barierę i nowe sztuczne elementy w krajobrazie naturalnym. Środki mające na celu złagodzenie tych oddziaływań zostały uwzględnione w projekcie.

- **Wpływ na dobra kultury**

- Oceny oddziaływania Projektu na dobra kultury zostały przeprowadzone zgodnie z odpowiednimi przepisami polskiego prawa, rozporządzeniami i planami zagospodarowania obszarów chronionych. Projekt prawdopodobnie nie będzie miał bezpośredniego wpływu na żadne dziedzictwo kulturowe ani stanowiska archeologiczne. Istnieją jednak zidentyfikowane obszary potencjalnych znalezisk archeologicznych. Zgodnie z OOS przewiduje się, że ogólny wpływ na dziedzictwo kulturowe i elementy architektoniczne będzie nieznaczny.

- **Wpływ na środowisko miejskie:**

- Przewiduje się, że wizualne oddziaływanie na obszary miejskie zostanie wystarczająco złagodzone poprzez zastosowanie nasadzeń przesłonowych.
- Przewiduje się duże korzyści dla sektora przemysłowego wynikające z lepszego połączenia z międzynarodową siecią dróg oraz oszczędności kosztów i niezawodności związanych ze zmniejszeniem zagęszczenia ruchu. Rozwój działalności przemysłowej został uznany za jedną z istotnych potencjalnych korzyści wynikających z realizacji nowej drogi.
- Przewiduje się, że poprawa połączeń i przepustowości zapewnianej przez drogę przyniesie duże korzyści dla podróżujących pojazdami. Przewiduje się nieznaczne negatywne skutki dla osób podróżujących pojazdami podczas budowy, ale będą one krótkotrwałe.
- Uznaje się, że projekt ma potencjał do wspierania rozwoju sektora turystycznego.
- Rezultatem Projektu będzie odebranie niewielkiej powierzchni z obszarów leśnych, co będzie skutkowało niewielkimi negatywnymi skutkami.

## 7 Środki łagodzące i monitoring

Uważa się, że przewidywane negatywne oddziaływania mogą zostać wystarczająco złagodzone za pomocą różnych środków, które są określone w Pozwoleniu Środowiskowym i wyszczególnione w późniejszym pozwoleniu na budowę. Poniżej zestawiono najważniejsze środki łagodzące:

- **Jakość życia:**

- Pozwolenie na budowę określa pewne warunki mające na celu uniknięcie negatywnego wpływu na sąsiednie nieruchomości na etapie budowy. Należą do nich m.in. wymogi dotyczące zapewnienia, że trasy transportowe gruzu z budowy będą utrzymywane w czystości, uzgodnienia z miejscowymi gminami dróg dojazdowych w celu ograniczenia zakłóceń dla innych użytkowników i właścicieli itp., uzgodnienia miejsca i czasu tymczasowego zamknięcia dróg, wyraźnego oznakowania wszystkich objazdów oraz przebudowy dróg wyznaczonych jako drogi, które mogą zostać uszkodzone przez ruch związany z budową, ale które są niezbędne do wjazdu na teren budowy.



- Istniejące trasy są w większości przypadków reorganizowane tam, gdzie zostały naruszone wskutek realizacji Projektu.

- **Zmniejszenie liczby wypadków:**

- Prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków drogowych minimalizuje się wstępnie poprzez zaprojektowanie i zatwierdzenie robót według określonych polskich standardów projektowania dróg, a także poprzez procedury bezpieczeństwa (BIOZ) na etapie budowy.
- Obecnie cały ruch tranzytowy odbywa się na drogach biegnących przez centrum miasta. Kilka czynników, takich jak: pełny dostęp do drogi ze wszystkich kierunków, niewłaściwe parametry techniczne, obecność pieszych i rowerzystów są przyczyną dużej liczby wypadków drogowych.
- Po wybudowaniu obwodnicy oczekuje się, że ruch na tych drogach zmniejszy się i wzrośnie ogólne bezpieczeństwo. Nowa trasa będzie spełniać wszystkie standardy dla dróg krajowych, zapewniając wysoki poziom bezpieczeństwa.

- **Zdrowie publiczne:**

Zagrożenia są dobrze znane i zaplanowano odpowiednie środki łagodzące w celu ograniczenia wpływu do dopuszczalnych poziomów. Planowane działania obejmują:

- *Jakość powietrza:* Większość środków łagodzących mających na celu przeciwdziałanie oddziaływaniom na jakość powietrza w trakcie budowy to ogólne środki łagodzące, które odpowiadają dobrym praktykom stosowanym podczas budowy. Są one niezbędne do ograniczenia do minimum negatywnych oddziaływań na jakość powietrza. Zanieczyszczenie powietrza przez pojazdy zostanie złagodzone przez sadzenie drzew w korytarzu drogowym.
- *Pył:* Pył jest również uważany za uciążliwy (wizualnie) i chociaż na ogół osiada w odległości do 50 m, można się spodziewać oddziaływań w odległości do 100 m od źródła. Pyłowi można zaradzić dzięki dobrej praktyce budowlanej; oczekuje się, że oddziaływania te będą miały niewielkie znaczenie.
- *Hałas:* Budowa ekranów akustycznych na wszystkich obszarach, na których spodziewane jest przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu, biorąc pod uwagę prognozy na rok 2030 - szczegółowy wykaz lokalizacji ekranów został opracowany przez specjalistów i uzgodniony z władzami. Po zakończeniu budowy zostanie przeprowadzona ocena hałasu w celu określenia skuteczności barier.
- *Hałas i wibracje:* Na etapie budowy prace powodujące nasilenie hałasu powinny być wykonywane tylko w ciągu dnia. Prace, które wymagają zastosowania urządzeń i sprzętu generującego drgania, mają być prowadzone tak by zapobiec potencjalnym uszkodzeniom budynków.

- **Miejsca wydobywania surowców:**

- Wszystkie złoża i kamieniołomy służące do realizacji Projektu będą musiały być zarządzane zgodnie z polskim i unijnym prawem ochrony środowiska, tak aby złagodzić ich wpływ na środowisko.

- Łagodzenie wpływu na środowisko naturalne będzie możliwe dzięki ściślemu przestrzeganiu polskich przepisów dotyczących ochrony środowiska oraz warunków umownych dotyczących otwierania kopalń i kamieniołomów.

- **Wody powierzchniowe i gruntowe:**

Zapobieganie zanieczyszczeniu gleby i wody w okresie budowy będzie wymagało zastosowania tych samych środków. Główne środki kontroli i zapobiegania zanieczyszczeniu wody i gleby wzdłuż obszaru obwodnicy to:

- Na etapie budowy należy zadbać o to, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia olejami i środkami smarnymi wód gruntowych i powierzchniowych.
- Prace ziemne będą prowadzone w sposób umożliwiający wyeliminowanie zmian w warunkach panujących w wodach powierzchniowych i gruntowych oraz uniknięcie odwodnienia terenu.
- Ograniczyć prace w korycie rzeki Szczawnik do minimum.
- W fazie eksploatacji spływ powierzchniowy zanieczyszczony produktem ścierania opon, cząstkami stałymi i solą lub innymi środkami przeciwbłędzeniowymi zostanie skierowany do kanalizacji, a następnie oczyszczony w najbliższej oczyszczalni ścieków.
- Oddziaływania na system wód powierzchniowych i gruntowych będą łagodzone przez systemy odwadniające, w których stosowane są środki kontroli zanieczyszczeń (np. separatory oleju, kolektory, filtracja itp.).
- Budowa zbiorników retencyjnych i urządzeń do uzdatniania wód burzowych, umożliwiających eliminację zawiesin ciał stałych i węglowodorów.
- Separatory oleju zostaną zainstalowane przy zrzutach do wrażliwych odbiorników, takich jak np. rzeki Szczawnik i Pełcznica.
- System odprowadzania wody będzie utworzony w oparciu o trawiaste rowy, uszczelnione geomembraną w obszarach wysokiego ryzyka i podziemne rurociągi; obszary, w których system powinien być uszczelniony, aby zapobiec wyciekom zanieczyszczeń do gruntu zostały ustalone przez inwestora i uzgodnione z władzami.
- Okresowa kontrola systemu gromadzenia, oczyszczania i odprowadzania wód meteorycznych;
- Ograniczenie zawartości chlorków w środkach chemicznych stosowanych do usuwania śniegu/łodu w okresie zimowym.
- Sadzenie pasów roślin wzdłuż obwodnicy w celu ograniczenia wpływu na sąsiadujące grunty.

- **Użytkowanie gruntów:**

- Negatywne skutki przesiedlenia zostały zminimalizowane poprzez wybór najbardziej korzystnego pod względem społeczno-ekonomicznym wariantu dróg obwodnicowych.
- Wykup i przesiedlenia związane z modernizacją sieci drogowej miały miejsce już kilkanaście lat wcześniej i były dokładnie zaplanowane i przeprowadzone.

- Aby złagodzić negatywne skutki społeczno-ekonomiczne przejęcia nieruchomości, właściciele nieruchomości otrzymali uzasadnione (godziwe) odszkodowanie równe kosztom nabycia innej nieruchomości w dowolnym miejscu.
- Osoby przesiedlone z budynków komunalnych otrzymały mieszkania o znacznie wyższym standardzie niż poprzednio zajmowane. Warunki życia przesiedleńców uległy poprawie.
- Zmiana miejsca zamieszkania osób przesiedlonych nie miała znaczącego wpływu na poziom zarobków i możliwości pracy.

- **Flora i fauna:**

- Drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy będą chronione przed uszkodzeniem korzeni i pnia poprzez kontrolę przebiegu budowy i ruchu na budowie oraz stosowanie ogrodzeń lub innych rodzajów barier.
- Kompensacja i rewitalizacja nasadzeń w celu ograniczenia skutków utraty siedlisk z wykorzystaniem rodzimej roślinności, na przykład wzdłuż cieków wodnych i na skarpach. Przy wyborze gatunku zostaną przeprowadzone konsultacje z właściwymi organami ochrony przyrody.
- Skutki dla fauny zostaną złagodzone poprzez stworzenie przejść dla zwierząt oraz poprzez odpowiednio zaprojektowane mosty, przejścia podziemne i przepusty.
- W przypadku likwidacji stawów wodnych z których korzystają płazy, wybuduje się stawy zastępcze z uwzględnieniem ścieżek migracyjnych płazów, a zwierzęta zostaną przeniesione do nowych stawów.

- **Krajobraz:**

- Projekt powinien być, tam gdzie to właściwe, przyjazny dla otoczenia.
- Nasadzenia i neutralne kolory dla struktur naziemnych są proponowane jako środek łagodzący, który ma pomóc w integracji drogi z krajobrazem.
- Bariery akustyczne powinny być wykonane w naturalnych kolorach, do poprawy efektu można wykorzystać rośliny pnące.

- **Dziedzictwo kulturowe i historyczne**

- W celu ochrony dóbr kultury przed niekorzystnym wpływem w okresie budowy stosowana zostanie „procedura dotycząca przypadkowych znalezisk”, aby upewnić się, że wdrożono przepisy dotyczące zarządzania wszelkimi napotkanymi dobrami kultury. Procedury, które muszą zostać zatwierdzone przed rozpoczęciem etapu budowy, będą obejmować odgródzenie obszaru znalezisk w celu uniknięcia dalszych zakłóceń oraz ocenę przez wyznaczonego i wykwalifikowanego specjalistę w celu określenia niezbędnych działań ochronnych zgodnych z polskim ustawodawstwem.

- **Środowisko miejskie:**

- Na zamieszkałych obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich priorytetem jest ochrona mieszkańców przed hałasem i oddziaływaniem na powietrze. Dlatego drogi zazwyczaj otacza się wysokimi barierami akustycznymi, co sprawia, że są to elementy wyróżniające się w otwartym polu widzenia. Niedogodności te można w pewnym stopniu zrekompensować poprzez tworzenie wzdłuż drogi atrakcyjnych terenów zielonych. Zazwyczaj taka zmiana na obszarach zasiedlonych przyspiesza dalsze przemiany w sąsiedztwie nowej infrastruktury drogowej i jej urbanizację.

## **8 Skargi i monitoring**

Po zakończeniu prac należy przygotować „Analizę powykonawczą” obejmującą pomiary i szczegółowe badania rzeczywistego wpływu hałasu na środowisko lokalne i ludzi. Jeżeli skuteczność zastosowanych środków łagodzących (ekrany akustyczne) nie będzie wystarczająca, inwestor będzie musiał doprowadzić do poprawy sytuacji. Będzie się to wiązało z odpowiednimi rekompensatami dla poszkodowanych ludzi.

Wykonawca powinien być zobowiązany do stosowania odpowiedniej praktyki środowiskowej podczas wszystkich prac budowlanych oraz do ograniczenia do minimum szkód w roślinności, glebie, wodach gruntowych, powierzchniowych, krajobrazie. Nie ustalono żadnych specjalnych wymagań dotyczących monitoringu na etapie eksploatacji inwestycji.

Mechanizm rozpatrywania skarg będzie funkcjonował przez cały czas trwania Projektu. Ze względu na fakt, że nieruchomości zostały ostatecznie przejęte, a ludzie przesiedleni wiele lat temu, nie oczekuje się żadnych skarg dotyczących przesiedlenia.

Mechanizm rozpatrywania skarg jest zawsze otwarty na przyjmowanie wszelkiego rodzaju skarg, również tych, które nie odnoszą się bezpośrednio do Projektu. Gmina Wałbrzych prowadzi swoją stronę internetową, na której zamieszczane są ogłoszenia o postępach w realizacji Projektu i udzielane są odpowiedzi na prośby o dodatkowe informacje dotyczące Projektu.

Mechanizm postępowania reklamacyjnego jest wdrażany przez Gminę w ramach systemu zarządzania Projektem. Bezpośrednie prośby można kierować na adres: sekretariat@um.walbrzych.pl