

ER
PREZYDENT MIASTA LEGNICY

OŚR.XI.7624/27/08

SEKRETARIAT
Wiceprezydenta Miasta Legnicy

Wpł. 23 MAR. 2009

Wpł. 2009-03-23

L.dz. 606

L.dz. 2009-03-23

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150) w związku z art. 153 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 (Dz. U. Nr 199, poz. 1227) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz.1071 z późn. zm.).

u s t a l a m

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa Zbiorczej Drogi Południowej w Legnicy - Etap II od ul. Wojska Polskiego do al. Rzeczypospolitej z budową mostu na rzece Kaczawie”.

I. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem przebudowę istniejących fragmentów ulic: W. Grabskiego (na odcinku od ul. Wojska Polskiego do ul. Jaworzyńskiej) i Bielańskiej (na odcinku od ul. Topolowej do Al. Rzeczypospolitej) oraz budowę nowej drogi na odcinku pomiędzy ul. Jaworzyńską i ul. Bielańską z przekroczeniem koryta rzeki Kaczawy i Młynówki. Długość planowanego przedsięwzięcia - Zbiorczej Drogi Południowej w Legnicy wynosi 1590 m.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na działkach nr: 880, 879, 878, 802dr - **obręb Tarninów**, 353, 355, 356, 358, 348dr, 349dr, 359/1dr, 359/3dr, 359/4dr, 360/1, 361/1, 364/1, 369/1, 343/1, 344/1, 345, 346, 347, 339, 340, 341, 342, 335, 330dr, 392, 391/3, 391/1, 393, 334 - **obręb Bartniki**, 339, 340, 341, 342, 348, 349, 347, 351, 350, 352, 344, 343 - **obręb Ochota**, 10, 11/1, 16/1, 300, 16/3, 17/3dr, 32dr, 22/1dr, 30dr, 35/100, 35/99 - **obręb Nowe Osiedle**, 104/3, 291dr, 154dr, 208/3, 288/3, 287/2, 286/2, 285/2 - **obręb Winiary**, 65dr - **obręb Bielany**.

Urząd Miasta Legnica

wpł. 25 MAR. 2009

Czasowo zajęte będą (dla budowy przyłączy energetycznych) działki nr: 359/2, 339, 385/3, 390/2 - obręb Bartniki oraz 33/1, 33/3, 31/1 - obręb Nowe Osiedle.

Planowany zakres robót - zgodnie z charakterystyką przedsięwzięcia stanowiącą załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

II. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. wody opadowe i roztopowe z terenu planowanego przedsięwzięcia, przed odprowadzeniem ich do środowiska, winny być oczyszczone na urządzeniach oczyszczających.
2. zabezpieczyć osłonami drzewa nieprzeznaczone do wycięcia, znajdujące się w bezpośrednim zasięgu prac budowlanych.
3. wycinkę drzew kolidujących z przedsięwzięciem przeprowadzić w okresie od drugiej połowy października do końca lutego.
4. prace budowlane prowadzić zgodnie z warunkami podanymi w rozdziale 7.1.3 „Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”.
5. roboty budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu i urządzeń emitujących duży poziom hałasu wykonywać w porze dziennej, w godzinach od 6.00 do 16.00.
6. wszelkie odpady powstające podczas realizacji przedsięwzięcia, należy z placu budowy usuwać zgodnie z obowiązującymi przepisami.
7. w dalszych fazach realizacji przedsięwzięcia należy uwzględniać zalecenia i wnioski zawarte w załączonym „Raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”.

III. wymogi dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. zaprojektować nowe nasadzenia drzew w granicach obszaru oddziaływania niniejszego przedsięwzięcia, na terenie, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

IV. dodatkowe obowiązki nakładane na wnioskodawcę:

1. należy zastosować następujące środki kompensacji przyrodniczej: dokonać nasadzeń drzew, wg projektu nasadzeń, przed terminem oddania drogi do użytkowania.

2. wykonać analizę porealizacyjną pomiarów hałasu na terenie zabudowy mieszkaniowej usytuowanej przy projektowanej Zbiorczej Drodze Południowej w Legnicy (analizę porealizacyjną należy wykonać zgodnie z Art. 135 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania):
- a) w przypadku, gdy pomiary porealizacyjne potwierdzą występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu należy:
 - utworzyć obszary ograniczonego użytkowania,
 - podjąć działania zmierzające do ograniczenia poziomu hałasu na terenie zabudowy mieszkaniowej i terenów zastrzonego poziomu dopuszczalnego hałasu (szkoły).
 - b) celowość utworzenia wymienionych obszarów ograniczonego użytkowania należy potwierdzić porealizacyjnymi pomiarami poziomu hałasu wykonanymi po roku użytkowania Zbiorczej Drogi Południowej w Legnicy.
 - c) na obszarze ograniczonego użytkowania należy wprowadzić w życie wymagania techniczne zapewniające właściwy klimat akustyczny w pomieszczeniach istniejących budynków poprzez zwiększenie izolacyjności ścian zewnętrznych, okien i drzwi w ścianach zewnętrznych, dachów i stropodachów zgodnie z PN dotyczącymi ochrony przed hałasem pomieszczeń w budynkach (lub rozważyć lokalizację ekranu akustycznego).

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 20.08.2008 r. do tut. organu wpłynął wniosek Gminy Legnica o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie Zbiorczej Drogi Południowej w Legnicy - Etap II od ul. Wojska Polskiego do al. Rzeczypospolitej z budową mostu na rzece Kaczawie”.

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. nr 257, poz. 2573), planowaną inwestycję należy zaliczyć do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 51 ust.1 pkt. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Celem realizacji planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa istniejących fragmentów ulic: W. Grabskiego (na odcinku od ul. Wojska Polskiego do ul. Jaworzyńskiej) i Bielańskiej (na odcinku od ul. Topolowej do Al. Rzeczypospolitej) oraz budowa nowej drogi na odcinku pomiędzy ul. Jaworzyńską i ul. Bielańską z przekroczeniem koryta rzeki Kaczawy i Młynówki. Długość planowanego przedsięwzięcia - Zbiorczej Drogi Południowej w Legnicy wynosi 1590 m. Obecnie istnieją w centrum miasta dwie przeprawy mostowe, budowa nowej przeprawy pozwoli na rozłożenie ruchu komunikacyjnego i zmniejszenie uciążliwości występujących przy głównych ulicach miasta.

Przebieg Zbiorczej Drogi Południowej został przedstawiony przez inwestora w trzech wariantach, z których I został uznany jako najkorzystniejszy pod względem ekonomicznym i środowiskowym.

W wariantcie I droga została podzielona na trzy odcinki:

- odcinek I przebiega w pasie drogowym ul. Grabskiego od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Mickiewicza.
- odcinek II przebiega od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Topolową.
- odcinek III przebiega od skrzyżowania z ul. Topolową do skrzyżowania z Al. Rzeczypospolitej.

Całkowita długość drogi w tym wariantcie wyniesie ok. 1.590 m.

Wariant II przebiegać będzie następująco:

- odcinek I jest identyczny jak w wariantcie I,
- odcinek II przebiega od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Zagrodową.
- odcinek III przebiega od skrzyżowania z ul. Zagrodową do skrzyżowania z Al. Rzeczypospolitej.

Całkowita długość drogi w tym wariantcie wyniesie ok. 1.589 m.

Przebieg wariantu III Zbiorczej Drogi Południowej jest zdecydowanie przesunięty w kierunku południowym w stosunku do wariantu I i II. Wariant III został wytyczony Al. Rzeczypospolitej, ul. Zamiejską z przeprawą przez rzekę Kaczawę w ciągu ulicy Mostowej i dalej Aleją Zwycięstwa do ul. Złotoryjskiej. Długość drogi w tym wariantcie wyniesie 3.750m.

Po przeprowadzeniu analizy przedstawionych przez inwestora wariantów przebiegu nowoprojektowanej drogi, przychyłono się do wyboru wariantu I, ponieważ wariant II mimo, że nie różni się w większym stopniu przebiegiem od wariantu I, ale jego trasa prowadzi przez

kompleks basenów, co łączy się z jego wyburzeniem, wariant III natomiast nie spełni celu budowy nowej drogi, czyli odciążenia centrum miasta od ruchu komunikacyjnego.

Wszczynając postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, podano do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji oraz informację o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty podania do publicznej wiadomości, wskazując jednocześnie miejsce ich składania. Powiadomienie o postępowaniu w przedmiotowej sprawie nastąpiło w drodze ogłoszenia na stronie internetowej Urzędu Miasta Legnicy, na tablicy ogłoszeń Urzędu oraz w miejscu planowanej inwestycji. W tym terminie wpłynęły uwagi i wnioski mieszkańców dotyczące przedmiotowej inwestycji.

Zgodnie z art. 51 ust. 3 pkt. 2 i ust. 4 oraz art. 57 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, pismem OŚR.XI.7624/27/08 z dnia 01.09.2008 r. zasięgnięto opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy.

Na podstawie art. 51 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, uwzględniając szczegółowe kryteria związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu oraz opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy, wyrażoną postanowieniem nr 152/08 z dnia 15 września 2008 r., Prezydent Miasta Legnicy postanowieniem nr OŚR.XI.7624/27/08 z dnia 18.09.2008r. stwierdził obowiązek sporządzenia w/w raportu.

Zgodnie z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska przed wydaniem decyzji przeprowadzono procedurę udziału społeczeństwa. Informację o złożonym raporcie podano do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie w/w informacji na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu, na stronie internetowej oraz w miejscu planowanej inwestycji od dnia 17.10.2008 r. do dnia 07.11.2008 r. W terminie tym do tut. organu wpłynęły uwagi i wnioski mieszkańców budynków zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej inwestycji.

W związku z faktem, iż podczas podania do publicznej wiadomości (w dniach od 17 października do 7 listopada 2008 r.) informacji o możliwości zapoznania się z raportem oddziaływania na środowisko w/w inwestycji żaden z mieszkańców Legnicy nie skorzystał z tej okazji oraz biorąc pod uwagę wnioski i uwagi, które wpłynęły w trakcie postępowania, świadczące o zainteresowaniu społeczeństwa planowaną inwestycją, podjęto decyzję o podaniu kolejnego terminu udostępnienia w/w raportu dla społeczeństwa tj. od 8 do 29 grudnia 2008 r. Wyznaczono również dzień 16 grudnia 2008 r., w którym każdy zainteresowany mógł spotkać się z autorem w/w raportu i uzyskać dodatkowe informacje dotyczące planowanej inwestycji. W tym terminie wpłynęły kolejne uwagi i wnioski w przedmiotowej sprawie.

W celu ustosunkowania się do wniosków i uwag mieszkańców przeprowadzono szczegółową analizę wniosku inwestora oraz szereg konsultacji z inwestorem, projektantami, autorami raportu oraz wydziałami urzędu, które są związane z procedurą wydania pozwolenia na budowę i samą realizacją inwestycji. W wyniku w/w procedury zebranych zostało szereg cennych informacji, które zawierają odpowiedź na wątpliwości podnoszone przez mieszkańców co do realizacji w/w przedsięwzięcia.

Jeden z głównych zarzutów wymienianych w pismach mieszkańców dotyczył wytyczenia trasy nowoprojektowanej drogi w ścisłym sąsiedztwie Parku Miejskiego, którego walory przyrodnicze i rekreacyjne mogą zostać poważnie naruszone przez taką lokalizację. Część wniosków dotyczyła wyboru wariantu III, czyli przesunięcia przebiegu drogi w kierunku południowym w stosunku do wariantu I i II.

Wariant III został wytyczony Al. Rzeczypospolitej, ul. Zamiejską z przeprawą przez rzekę Kaczawę w ciągu ul. Mostowej i dalej Aleją Zwycięstwa do ul. Złotoryjskiej. Jest to wariant najdłuższy i wymagający największych nakładów finansowych. Przebudować należałoby Al. Rzeczypospolitej i ul. Zamiejską dostosowując obie ulice do parametrów technicznych dróg głównych. Zlokalizowanie przeprawy mostowej w południowej części miasta oddalonej o ponad 2 km od centrum miasta nie wpłynie w sposób widoczny na zmniejszenie ruchu w jego centrum. Nie zostanie osiągnięty cel jaki ma spełniać Zbiorcza Droga Południowa, tj. odciążenie centrum miasta. Ponadto pomimo, że Wariant III nie będzie miał wpływu na tereny rekreacyjne parku miejskiego, to jego uciążliwość na mieszkańców w stosunku do wariantu I i II będzie podobna lub nieco większa ze względów na gęstsza zabudowę osiedla położonego pomiędzy ul. Poprzeczną i Zamiejską.

Przebieg Zbiorczej Drogi Południowej w I wariantcie został zaprojektowany wzdłuż południowej granicy Parku Miejskiego (nie przez park). Odległość od drogi do muszli koncertowej w Parku Miejskim będzie wynosić ok. 220 m. Południowe obszary Parku Miejskiego, z którymi będzie graniczyć projektowana droga stanowią obszar względnie nowych nasadzeń drzew w wieku do 20 lat o niedostatecznym sposobie zagospodarowania jako teren zieleni urządzonej w formie parku. W żaden sposób nie można przyrównać go do terenu Parku Miejskiego w rejonie muszli koncertowej, fontann czy kładki przez Kaczawę, gdzie występuje drzewostan 60-100 letni.

Można się zgodzić, że eksploatacja drogi pogorszy parametry środowiska w stosunku do występujących obecnie. Każda bowiem inwestycja jest ingerencją w środowisko i powoduje korzystanie z jego zasobów, choćby poprzez obniżenie jego standardów, takich jak podniesienie poziomu hałasu, zanieczyszczenia powietrza, zmiany krajobrazu. Rolą organu

ochrony środowiska jest rzetelna i drobiazgowa analiza przypuszczalnego niekorzystnego oddziaływania planowanej inwestycji i wyznaczenie możliwie najskuteczniejszych sposobów ograniczenia tego niekorzystnego oddziaływania np. technicznych tj. ekrany akustyczne, nasypy ziemne i inne, które mogą znacząco obniżyć poziom hałasu i zanieczyszczeń odczuwalnych już dzisiaj na terenie parku, których źródłem jest ruch komunikacyjny na przylegających ulicach miasta.

Kolejny zarzut w stosunku do budowy nowej drogi dotyczył konieczności wycięcia znacznej ilości drzew i krzewów znajdujących się na tym obszarze.

Jednakże zgodnie z zapisami raportu teren przeznaczony pod inwestycję jest porośnięty roślinnością drzewiastą i krzewami w wieku do 25-30 lat, które ze względu na młody wiek stanowią tzw. podrost łatwy do zastąpienia poprzez rekompensatę przyrodniczą. Najcenniejszym obiektem przyrodniczym na tym obszarze jest aleja lipowa zlokalizowana na prawym brzegu Kaczawy. W wyniku kolizji z przebiegiem planowanej Zbiorczej Drogi Południowej usunięcia wymagać będzie co najwyżej 5 szt. lip, z których trzy są w stanie półsuchym. Na uwagę zasługuje również aleja jesionów wyniosłych rosnąca przy ul. Stromej na wschód od skrzyżowania z ul. Mickiewicza, z których do usunięcia wytypowano 5 szt. w tym jedno w stanie usychającym. Cennym pod względem krajobrazowym jest również szpaler drzew złożony z klonów zwyczajnych rosnących przy ul. Bielańskiej od skrzyżowania z ul. Topolową do prawobrzeżnego wału przeciwpowodziowego rzeki Kaczawy. Wycinki wymagać będzie 5 szt. klonów zwyczajnych z początkowego odcinka szpaleru, z których jeden jest suchy, a inny znajduje się w stanie półsuchym. W stosunku do zakresu planowanej inwestycji ingerencja w środowisko poprzez wycinkę drzew i krzewów ograniczona będzie do niezbędnego minimum. Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na pomniki przyrody, zwarty drzewostan parkowy oraz na drzewa o wyjątkowych walorach przyrodniczych. Obejmie co najwyżej 20 szt. drzew w wieku 50 lat z których część jest już obumarła, a niektóre nie rokują szans na przeżycie ze względu na ich zły stan.

W odniesieniu do stanowiska bytowania synogarlicy, informuję że synogarlica (inna nazwa sierpówka) jest jednym z najpospolitszych ptaków występujących na terenie kraju, w tym w Legnicy. Gatunek ten pochodzi z Azji. Zasiadlił teren naszego kraju na początku ubiegłego wieku. Jest to inwazyjny gatunek lęgowy, zantropogenizowany, zamieszkuje osiedla ludzkie całego kraju, zarówno miast i wsi. Nie jest więc prawdą, że okolice Parku Miejskiego w Legnicy są jedynym stanowiskiem bytowania synogarlicy w Europie. Natomiast łabędzie i kaczki oraz wiewiórki bytujące w parku są gatunkami potrafiącymi przystosować się do zmian w swoim otoczeniu i mogą na miejsce schronienia wybrać tereny

położone w pewnej odległości od drogi. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na zmniejszenie populacji ptaków w mieście Legnicy.

Projektowana droga ze względu na oddalenie od obszarów chronionych i niewielkie oddziaływanie na środowisko, nie będzie negatywnie oddziaływać na żaden z obszarów chronionych, z których najbliższy obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk NATURA 2000 „Pątnów Legnicki” położony jest w odległości 1 km od północno-wschodniej granicy miasta Legnicy i około 8 km od przedmiotowego przedsięwzięcia.

W sprawie zarzutu, że rzeka będzie odbiornikiem ścieków z nawierzchni drogi wyjaśniam, że część nawierzchni Zbiorczej Drogi Południowej będzie odwadniana kanalizacją deszczową z odprowadzeniem do koryta Kaczawy. Ścieki te przed wprowadzeniem do wód Kaczawy będą oczyszczane w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych. Sprawność tych urządzeń wynosi 97-99,8% w zależności od wielkości przepływu. Urządzenia te wychwytyją zanieczyszczenia najbardziej pospolite w ściekach pochodzących z nawierzchni dróg. Wobec czego nie należy się spodziewać, że eksploatacja drogi spowoduje pogorszenie jakości wód w rzece Kaczawie.

Nieporozumieniem jest nazywanie przez protestujących tej ulicy „drogą szybkiego ruchu”, czy też „obwodnicą”. Droga Zbiorcza Południowa ma być jednojezdniowa o 2 pasach ruchu, czyli taka jak obecnie ulica miejska. Powstanie dodatkowego ciągu komunikacyjnego łączącego ul. Złotoryjską z Al. Rzeczypospolitej uwzględniane było w najwcześniejszych opracowaniach studialnych dotyczących rozbudowy układu komunikacyjnego dla miasta Legnicy (jeszcze przed rokiem 1939):

- w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Legnicy, zatwierdzonym uchwałą Wojewódzkiej Rady Narodowej nr IX/46/77 z dnia 17.10.1977 r. była to jednostka 047KP II – „Projektowana budowa ulicy dwujezdniowej oraz mostu na rzece Kaczawie”,
- w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Legnicy zatwierdzonym uchwałą Rady Miejskiej w Legnicy nr LIX/422/94 z dnia 23 maja 1994 r. (ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Woj. Legnickiego Nr 15, poz. 113 z dnia 1 lipca 1994 r.) była to jednostka 048Z2/2 – „Projektowana ulica zbiorcza”,

obecnie taka potrzeba zapisana jest:

- w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Legnicy zatwierdzonego uchwałą Rady Miejskiej Legnicy Nr

XLIV/425/02 z dnia 28 stycznia 2002 r. droga ta została oznaczona jako Z2/2 – tereny komunikacji – drogi zbiorcze,

- w obecnie opracowywanym planie znajduje się w jednostce 1 KD Z1/2 – tereny ulicy zbiorczej.

Wszystkie w/w dokumenty przed ich uchwaleniem podlegały wyłożeniu do publicznego wglądu.

Odnosnie poruszonej kwestii zbyt dużej ilości miejsc postojowych planowanych do budowy w rejonie parku, które będą obsługiwane przez tę drogę, informuję, że obecnie obserwuje się deficyt miejsc postojowych na okoliczność odbywających się imprez w Parku Miejskim. Ilość miejsc postojowych została określona na podstawie prognozy zapotrzebowania na nie w związku z rekreacyjno-sportową funkcją okolicznych terenów (baseny, stadion, boiska boczne, muszla koncertowa, palmiarnia wraz z kompleksem konferencyjno-kawiarnianym, place zabaw).

Obawy mieszkańców co do przekraczania przez kierowców dopuszczalnej prędkości na nowoprojektowanej drodze są według inwestora bezzasadne, ponieważ zostaną zastosowane rozwiązania geometryczne tj. miejsca postoju w rejonie drogi, częste połączenia terenu przyległego z układem komunikacyjnym, zastosowanie skrzyżowań w postaci rond. Wszystkie te rozwiązania nie stwarzają przesłanek do łamania przepisów w zakresie stosowania prędkości w obszarze zabudowanym do 50 km/h.

Rozpatrywanie i analiza inwestycji drogowych w miastach polega nie tylko na ocenie prognozowanego poziomu hałasu w otoczeniu projektowanej drogi, ale również ocenie korzyści z inwestycji dla całego miasta.

Obecnie pomiędzy ul. Jaworzyńską i Al. Rzeczypospolitej odbywa się ruch na trasie kilka razy dłuższej niż projektowana droga. Istniejące przeprawy drogowe na ul. Wrocławskiej i ul. Kartuskiej stanowią podstawowe połączenie między dwoma częściami miasta. Najbardziej obciążone są ulice: Wrocławska i II Armii Wojska Polskiego. Stanowią one „wąskie gardło”, a ich blokada może sparaliżować komunikację w całym mieście. Mieszkańcy tych ulic oraz ciągu komunikacyjnego Kartuska-Czarneckiego najbardziej odczuwają brak alternatywnych połączeń przez rzekę. Odległość budynków mieszkalnych od jezdni przy tych trasach jest bardzo mała (poniżej norm obowiązujących przy projektowaniu nowych ulic). Nie ma możliwości wybudowania ekranów dźwiękochłonnych.

Przewidywane natężenie ruchu na Zbiorczej Drodze Południowej (docelowe natężenie ruchu w granicach 800 pojazdów/godzinę) trudno porównać do obecnych, występujących na

innych drogach w naszym mieście, np.: ul. Witelona, ul. Piastowska, ul. II Armii Wojska Polskiego gdzie obciążenie ruchem dochodzi do 3000 pojazdów/godzinę. Przy ulicach tych mieszkają mieszkańcy naszego miasta i też wnoszą o ograniczenie ruchu pojazdów. Ulice w mieście stanowią układ wzajemnych powiązań i zamknięcie jednego ciągu ulic dla danych użytkowników dróg powoduje, że inne ulice, zwykle sąsiednie muszą ich przejąć. Problemu tego nie da się rozwiązać załatwiając interes tylko jednej grupy mieszkańców.

Budowa nowej drogi zawsze powoduje wzrost poziomu hałasu w otoczeniu drogi – lecz budowa nowej drogi umożliwia zastosowanie rozwiązań ograniczających emisję hałasu np. ekrany, zwiększenie izolacyjności akustycznej budynku np. wymiana okien oraz wprowadzenie zieleni izolacyjnej. Stosowanie tych wszystkich środków w ścisłym centrum miasta jest niemożliwe.

Z analizy układu komunikacyjnego Legnicy, wynika, że budowa nowej drogi w wyznaczonym miejscu jest wręcz konieczna, ekonomicznie i społecznie wskazana i uzasadniona – budowa nowej drogi zbiorczej zmniejszy kilkakrotnie emisję zanieczyszczeń w centrum miasta, zwiększy bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszych oraz usprawni ruch komunikacyjny w mieście.

Dodatkowo wybudowanie ulicy przyniesie następujące efekty:

- skróci czas podróży mieszkańców z terenów przemysłowych miasta (np. huta) do największych osiedli mieszkaniowych,
- wyprowadzi ruch osobowy z centrum miasta poprzez stworzenie połączeń międzydzielnicowych (wschodnie dzielnice z kierunkiem zachodnim i południowym),
- poprawi wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez przejęcie części ruchu z istniejącego bardzo obciążonego ruchem układu komunikacyjnego miasta,
- poprawi stan zabudowy śródmiejskiej, nie rzadko zabytkowej,
- poprawi dostępność Lasku Złotoryjskiego, Parku Miejskiego, w tym obiektów rekreacyjnych w jego rejonie (Palmiarni, stadionu, muszli koncertowej, ścieżki zdrowia, placów zabaw, basenów) dla mieszkańców miasta w tym przede wszystkim osiedli mieszkaniowych znacznie oddalonych od centrum miasta,
- nastąpi wsparcie ekologicznych form transportu - w ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa ścieżek rowerowych,

- uporządkuje gospodarkę wodno-ściekową w rejonie przebiegu ulicy (w ramach zadania planowana jest przebudowa sieci deszczowej, uporządkowanie sieci sanitarnej i wodociągowej),
- nastąpi zaktywizowanie terenów sąsiadujących z ulicą.

W przedmiotowej sprawie nie stwierdzono przesłanek do przeprowadzenia otwartej rozprawy administracyjnej. Mieszkańcy wnioskujący o przeprowadzenie tej rozprawy przekazali swoje stanowisko na piśmie. W związku z powyższym uznano, że rozprawa nie wniosłaby nic nowego do sprawy oraz nie uprościłaby postępowania. Ponadto projektowana inwestycja nie narusza przepisów prawa, a tym samym uzasadnionych interesów osób trzecich.

Pismem OŚR.XI.7624/27/08 z dnia 14.10.2008 r. w oparciu o art. 48 ust. 2 pkt.1a oraz art. 57 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska - organ tut. wystąpił o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań dla w/w przedsięwzięcia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy. Postanowieniem nr 189/08 z dnia 14 listopada 2008 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Legnicy uzgodnił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację w/w przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych z zastrzeżeniami określonymi w punktach: II podpunkt: 5, 6 i 7 oraz IV podpunkt: 1 i 2.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej celem sprawdzenia konieczności i zaproponowania działań i środków w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem. Analizę porealizacyjną należy wykonać zgodnie z Art. 135 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Biorąc pod uwagę zapis art. 46 ust. 4 pkt. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz postanowienie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy 189/08 z dnia 14 listopada 2008 r., orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Legnicy za pośrednictwem tut. organu, w terminie czternastu dni od daty otrzymania.



Z up. Prezesa Miasta
Jadwiga Białkiewicz

Otrzymują:

1. Gmina Legnica.
2. Stowarzyszenie Tarninów ul. Rynek 32, 59-220 Legnica

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Legnicy
ul. Mickiewicza 24, 59-220 Legnica.
2. a/a.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

„Budowa Zbiorczej Drogi Południowej w Legnicy – Etap II od ul. Wojska Polskiego do al. Rzeczypospolitej z budową mostu na rzece Kaczawie”

1) RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Przedsięwzięcie drogowo-komunikacyjne związane jest z poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego miasta Legnicy.

Zadanie obejmuje:

- budowę jezdni, chodników, ścieżek rowerowych i parkingów,
- budowę podziemnego przejścia dla pieszych,
- budowę mostu (przepustu) na rz. Młynówce w ciągu drogi,
- wykonanie przeprawy mostowej w ciągu drogi parkowej ul. Sempołowskiej w Legnicy nad Młynówką w Hm 2+05, (konstrukcja tzw. samonośna łukowa),
- wykonanie przeprawy mostowej w ciągu drogi z parkingu na teren basenów w Legnicy nad Młynówką w Hm 3+48, (konstrukcja tzw. samonośna łukowa),
- wykonanie przeprawy mostowej w ciągu ulicy Stromej w Legnicy nad Młynówką w Hm 4+53, (konstrukcja tzw. samonośna łukowa, $L=10,5\text{m}$),
- regulację koryta Młynówki z przebudową murów oporowych (na odcinku Hm 2+77,0 do 3+25,0 cieku) Hm 8+12,0 pod mostem w ciągu Drogi Południowej,
- budowę mostu drogowego nad rzeką Kaczawą (km rzeki 27+76) Hm 10+04,0 Drogi, $L_{\text{teoretyczne}}=114\text{m}$ (most wieloprzęsłowy, konstrukcja płytowo-belkowa, tzw. samonośna łukowa),
- wykonanie przepustu pod drogą w ciągu rowów melioracyjnych przy skrzyżowaniu z ul.Topolową. Hm 13+04,0, $L=125\text{ m}$, $\Phi 150\text{ cm}$ z wlotem i wylotem żelbetowym i ogrodzeniem terenu,
- wykonanie oświetlenia pasa drogowego,
- odprowadzenie wód opadowych z rejonu Drogi Południowej do rzeki Kaczawy,
- zagospodarowanie zieleni z usunięciem drzew kolidujących z nową jezdnią oraz ścieżkami lub chodnikami,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- urządzenie bezpieczeństwa ruchu,

- wykonanie ekranów akustycznych,
- wykonanie sygnalizacji świetlnej,
- usunięcie kolizji sieci podziemnych i naziemnych z Droga.

Teren przedsięwzięcia będzie stanowił geodezyjnie wydzielony pas drogowy.

Natężenie ruchu na proj. Zbiorczej Drodze Południowej w 2015 r. (średnia ilość pojazdów na dobę na dwa pasy ruchu):

- odcinek w ul. W.Grabskiego - 5000 poj./d (w tym 1% poj. ciężarowych)
- odcinek od ul.Jaworzyńskiej do Al. Rzeczypospolitej - 8000 poj/d (w tym 3% poj. ciężarowych)

Ilość pojazdów w godzinie szczytu:

- odcinek w ul. W. Grabskiego - 395 poj./h
- odcinek od ul. Jaworzyńskiej do Al. Rzeczypospolitej - 633 poj./ h

2) POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB WYKORZYSTYWANIA DZIAŁEK I POKRYCIE SZATĄ ROŚLINNĄ:

Powierzchnia inwestycji:

- 1- Powierzchnia jezdni i parkingów Drogi Południowej - 36.260 m^2
- 2- Powierzchnia chodników - 11.500 m^2
- 3- Ścieżki rowerowe - 4.845 m^2
- 4- Powierzchnia zieleni - 24.500 m^2

Odcinek Ia - przebiega w istniejącym pasie drogowym ul. Grabskiego od ul. Wojska Polskiego do ul. Jaworzyńskiej:

Odcinek ul. Grabskiego biegnący od ul. Złotoryjskiej posiada przekrój poprzeczny: dwuprzestrzenny - dwie jezdnie z pasem rozdziału szer. ok. 21,5 m z obustronnymi chodnikami po stronie zewnętrznej. Jest to historycznie rozplanowany układ komunikacyjny, chroniony prawem. Nawierzchnie drogowe wykonane są (w większości) z kamiennej kostki brukowej. Istniejące jezdnie posiadają szerokość 5,5 m.

Odcinek od ul. Kościuszki do ul. Wojska Polskiego został przebudowany zgodnie z ustaleniami miejscowego planu. Istniejące dotychczas nawierzchnie asfaltowe jezdni i chodników zastąpiono nawierzchnią z kamiennej kostki brukowej. Wykonano miejsca postojowe, ścieżki rowerowe, zieleni.

Ulica dwujezdniowa za skrzyżowaniem z ul. Wojska Polskiego przechodzi w jedną jezdnię o szer. 10,0 m a następnie 7,0 m.

Ulica Jaworzyńska w obrębie skrzyżowania posiada jezdnię o szer. 10 m z obustronnymi chodnikami i pasami zieleni /szczątkowymi/.

Pas drogowy zajmie tereny prywatne (szczególnie po stronie południowej) wykorzystywane jako działki siedliskowe, budowlane i jako ogródki działkowe, przydomowe.

Po stronie północnej pasa również będą zajęte tereny prywatne, działki siedliskowe i budowlane.

Do rozbiórek przewidziane są obiekty kubaturowe na tych działkach tj: budynki mieszkalne i gospodarcze Grabskiego 3 , Grabskiego 10, Grabskiego 12a , Grabskiego 12b, Jaworzyńska 75.

Na tym odcinku występuje zieleń (trawniki) oraz drzewa po obu stronach jezdni ul.Grabskiego.

Drzewa i krzewy rosnące przy ul. Grabskiego pochodzą ze sztucznych nasadzeń i posiadają charakter szpalerowy.

Odcinek Ib - przebiega w istniejącym pasie drogowym ulicy Jaworzyńskiej. Występuje szczątkowa zieleń (drogowa).

Odcinek Ic - odcinek od ul. Jaworzyńskiej do ul. Mickiewicza.

Przebiega częściowo w terenie zabudowanym, którym są narożne budynki wielorodzinne wzdłuż ul. Jaworzyńskiej.

Część odcinka biegnie pomiędzy ogródkami pracowniczymi i obiektami gospodarczymi, zagospodarowanymi zielenią.

Do skrzyżowania z ul. Mickiewicza obszar jest niezabudowany i przebiega przez tereny wykorzystywane na ogródki.

Odcinek II - od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Topolową.

Na tym odcinku trasa przebiega w kierunku rzeki Kaczawy poprzez nieużytki, tereny częściowo zadrzewione, skrajem obszaru Parku Miejskiego w sąsiedztwie basenów kąpielowych przy ul. Stromej, terenami nadbrzeżnymi Młynówki i Kaczawy i dalej byłym terenem specjalnym (poligon) w kierunku ulicy Bielańskiej do skrzyżowania z ul. Topolową. Teren przeznaczony pod inwestycję pomiędzy rz. Kaczawą a skrzyżowaniem ul. Bielańskiej z Topolową otoczony jest Wałami Jaworzyńskimi i Wałami Bielańskimi.

Są to częściowo zarośnięte nieużytki, które kiedyś były łąką. Część tego obszaru przeznaczona jest pod budowę drogi i dwóch parkingów stanowi teren porośnięty roślinnością drzewiastą i krzewami, pochodzącą w większości z procesów sukcesji.

Odcinek III - od skrzyżowania z ul. Topolową do skrzyżowania z Al. Rzeczypospolitej.

Teren objęty projektowaniem przebiega pasem drogowym ulicy Bielańskiej - jezdni o nawierzchni z betonu asfaltowego z obustronnymi chodnikami.

Od skrzyżowania z ul. Topolową teren jest zabudowany, obustronne chodniki, zadrzewiony, w pełni uzbrojony.

Drzewa rosnące przy ul. Topolowej i ul. Bielańskiej mają charakter szpalerowy i pochodzą ze sztucznych nasadzeń.

3) RODZAJ TECHNOLOGII:

Projektuje się wykonanie konstrukcji jezdni z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszyw kamiennych naturalnych oraz betonów cementowych i gruntu stabilizowanego cementem.

Projektuje się wykonanie nowych konstrukcji chodników i ściezek rowerowych z betonowej kostki brukowej.

Projektowane konstrukcje:

Konstrukcja jezdni:

- warstwa ścieralna z BA modyfikowanego 0/12,8 mm (modyfik. polimerem DE 30B)-5cm - wiązanie międzywarstwowe z emulsji asfaltowej kationowej szybko rozpadowej K1-60M w ilości 0,5 kg/ m².
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20 mm (modyfik. polimerem DE 30B) -8 cm - wiązanie międzywarstwowe z emulsji asfaltowej kationowej szybko rozpadowej K1-60M w ilości 0,8 kg/ m².
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/25 mm (modyfik. polimerem DE 30B) - 10 cm - wiązanie międzywarstwowe z emulsji asfaltowej kationowej średniorozpadowej K2-60M w ilości 1,0 kg/ m².
- podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa kamiennego łamanego niesortowanego
- uziarnieniu ciągłym 0/31,5 mm - 20 cm
- warstwa gruntu stabilizowanego środkami hydrauliczno-chemicznymi lub popiołami lotnymi o $R_m \geq 5,0$ MPa - 20 cm

W strefie konserwatorskiej:

-kostki granitowej, szarej, nieregularnej 9/11 cm (gat. 1) na podsypce cementowo-piaskowej i warstwie podbudowy zasadniczej z chudego betonu kl. B 6÷9. Układ kostki wachlarzowy ze ściekami przykrawężnikowymi z 2 rzędów kostki 16/16 rzędowej granitowej.

-podbudowy pomocniczej z kruszywa kamiennego niesortowanego 0/31,5 mm.

-podłoże zakwalifikowane do G 3 – ulepszone stabilizacją hydrauliczno-chemiczną o $R_m = 2,5$ MPa.

Konstrukcja zatok autobusowych:

- granitowa kostka rzędowa 15/17 szara (spoiny zalane zaprawą cementową) -16cm
- podsypka cementowo-piaskowa - 5 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego B-20 -22 cm
- warstwa poślizgowa z folii
- warstwa gruntu stabilizowanego środkami hydrauliczno-chemicznymi lub popiołami lotnymi o $R_m \geq 5,0$ MPa. -20 cm

oraz z:

-kostki granitowej, rzędowej, szarej, 15/17 cm (gat. 1) na podsypce cementowo-piaskowej ze spoinami zalanymi zaprawą cementową i na warstwie podbudowy zasadniczej z betonu cementowego kl. B 20. Podbudowa betonowa dylatowana, ułożona na warstwie ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem, lub popiołami lotnymi, lub środkami hydraulicznymi z dodatkiem żywic jonowymiennych o $R_m = 5$ MPa. Warstwa ścieralna z kostki rzędowej dylatowana (również od krawężnika)

także z:

-warstwa ścieralna z betonu cementowego kl. B 35-40 grub. nie mniej niż 22 cm (nawierzchnia dylatowana i dyblowana) na warstwie poślizgowej z folii PCW 0,6 mm i na podbudowie z chudego betonu.

Podłoże ulepszone gruntem stabilizowanym cementem lub popiołami lotnymi lub środkami hydraulicznymi z dodatkiem żywic jonowymiennych o $R_m \geq 2,5$ MPa.

Konstrukcja nawierzchni chodników:

- betonowa kostka brukowa 8 cm szara (fazowane naroża, spoiny wypełnione piaskiem) - 8 cm
- podsypka piaskowa - 5 cm
- podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego łamanego niesortowanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 mm -10 cm
- warstwa filtracyjna z piasku gruboziarnistego -10 cm

oraz z

-płyty kamienne (szary granit) na podsypce cementowo piaskowej grub. minimum 10 cm na podbudowie z pospółki i na warstwach odsączających. Faktura groszkowana lub płomieniowana, krawędzie chodnika – pasy szer. od 0,65 do 0,75 m. obustronnie.

-kostka brukowa kamienna nieregularna (szary granit, sjenit) 5/7 cm na podsypce z mialu kamiennego. Układ kostki w wachlarze lub w łuskę.

-podbudowa z kruszywa kamiennego niesortowanego lub gruntu stabilizowanego do 5 MPa na warstwie odcinającej z piasku.

Konstrukcja ścieżek rowerowych:

- betonowa kostka brukowa 8 cm kolorowa ceglasta (niefazowana, spoiny wypełnione piaskiem) - 8 cm
- podsypka piaskowa - 5 cm
- podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego łamanego niesortowanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 mm -10 cm
- warstwa filtracyjna z piasku gruboziarnistego -10 cm

także z:

-kostka brukowa kamienna regularna, (szary granit, sjenit) 6 cm, gat.1, (spoiny wypełnione zaprawą) na podsypce cementowo-piaskowej. Układ kostki w wachlarze lub w łuskę.

-podbudowa z kruszywa kamiennego niesortowanego lub gruntu stabilizowanego do 5 MPa na warstwie odcinającej z piasku.

Konstrukcja zjazdów do posesji:

- betonowa kostka brukowa 8 cm szara (spoiny wypełnione piaskiem) - 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa - 3 cm
- podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego łamanego niesortowanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 mm - 20 cm
- warstwa gruntu stabilizowanego środkami hydrauliczno-chemicznymi lub popiołami lotnymi o $R_m \geq 5,0$ MPa - 20 cm

Krawężniki i obrzeża:

Obramowanie jezdni krawężnikiem 20 x 30 cm na podsypce cementowo piaskowej ze spoinami wypełnionymi zaprawą cementową.

Krawężniki zewnętrzne "pionowe" ułożone na ławie betonowej z oporem o wymiarach (40x15)+(15x15).

Krawężniki wewnętrzne "na płask" na ławie z oporem o wym. (40x15)+(10x10)cm.

Część elektryczna:

Projektuje się zastosowanie metalowych słupów latarni oraz typowych lamp. Zasilanie kablowe.

Część odwodnieniowa:

Projektuje się wykonanie kolektora i przykanalików kanalizacji deszczowej z rur PCV, studni rewizyjnych i wpustów deszczowych z elementów betonowych i żelbetowych oraz żeliwnych.

4) OPIS WARIANTÓW PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Wariant I

Teren objęty opracowaniem można podzielić na trzy odcinki:

- Odcinek I przebiega od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Mickiewicza. Droga na tym odcinku będzie posiadać przekrój poprzeczny: dwie jezdnie po jednym pasie ruchu.
- Odcinek II przebiega od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Topolową. Droga na tym odcinku będzie posiadać przekrój poprzeczny: częściowo dwie jezdnie po jednym pasie ruchu, częściowo jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu.
- Odcinek III przebiega od skrzyżowania z ul. Topolową do skrzyżowania z al. Rzeczypospolitą. Droga na tym odcinku będzie posiadać przekrój poprzeczny: jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu oraz dodatkowy pas ruchu dla lewoskrętów.

Całkowita długość Drogi w Wariacie I wyniesie ok.. 1.590 mb.

Wariant II

Alternatywnym do wariantu I jest wariant II, który różni się zmienioną lokalizacją odcinka środkowej części Zbiorczej Drogi Południowej tj. odcinkiem II, który będzie przebiegał od

ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Zagrodową w ciągu ulicy Bielańskiej o długości ok. 800 m.

Całkowita długość Drogi w Wariancie II wyniesie ok. 1.589 mb.

- Odcinek I – przebiega w pasie drogowym ul. Grabskiego od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Mickiewicza.
- Odcinek II – przebiega od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Zagrodową.
- Odcinek III - przebiega od skrzyżowania z ul. Zagrodową do skrzyżowania z al. Rzeczypospolitą.

Na odcinku II Droga przebiega przez obiekty rekreacyjne Ośrodka Sportu i Rekreacji (baseny kąpielowe przy ul. Stromej i budynki towarzyszące), przecina rzekę Kaczawę, dalej nieużytkami (byłym poligonem wojskowym), przecina ulicę Topolową, następnie łączy się z ulicą Bielańską przebiegając dodatkowo przez tereny Przedsiębiorstwa Geologiczno-Wiertniczego.

Przebieg Drogi w tym wariantie wymagałby, dodatkowego w stosunku do wariantu I, wyburzenia budynków przynależnych do kompleksu basenów kąpielowych oraz likwidacji w tym rejonie basenów, które stanowią ośrodek rekreacji i wypoczynku mieszkańców Legnicy w okresie letnim, jak również dodatkowego w stosunku do wariantu I, wykupu posesji i rozbiórki obiektów budowlanych Przedsiębiorstwa Geologiczno-Wiertniczego.

Natomiast na Odcinku II w wariantie I droga przebiega w kierunku rzeki Kaczawy poprzez nieużytki rolne, tereny częściowo zadrzewione, skrajem obszaru parku miejskiego w sąsiedztwie basenów kąpielowych przy ul. Stromej i dalej przez wał przeciwpowodziowy w kierunku ul. Bielańskiej.

Wariant III

Przebieg wariantu III jest zdecydowanie przesunięty w kierunku południowym w stosunku do wariantu I i II. Wariant III został wytyczony Al. Rzeczypospolitej, ul. Zamiejską z przeprawą przez rzekę Kaczawę w ciągu ulicy Mostowej i dalej Aleją Zwycięstwa do ul. Złotoryjskiej. Długość wariantu III Zbiorczej Drogi Południowej od skrzyżowania Al. Rzeczypospolitej z ul. Bielańską do połączenia z ul. Złotoryjską wynosić będzie ok. 3.750 m.

Przeprawa przez rzekę Kaczawę w ciągu ulic Zamiejskiej i Mostowej będzie położona w odległości ok. 1.300 m od przeprawy w ciągu ul. Jaworzyńskiej i 2.260 m od najbliższej

przeprawy położonej w centrum miasta (ul. Wrocławska). Zlokalizowanie tej przeprawy w południowej części miasta oddalonej o ponad 2 km od centrum miasta nie wpłynie w sposób widoczny na zmniejszenie ruchu w jego centrum. Nie zostanie osiągnięty cel jaki ma spełniać Zbiorcza Droga Południowa, tj. odciążać dwie przeprawy przez rzekę Kaczawę zlokalizowane w centrum miasta.

Budowa Zbiorczej Drogi Południowej w wariantcie I jest korzystniejsza dla środowiska.

Zbiorcza Droga Południowa z przeprawą przez Kaczawę w I wariantcie odciąży ściśle centrum miasta od tranzytowego ruchu komunikacyjnego. Spowoduje to obniżenie poziomu emitowanych zanieczyszczeń i hałasu w centrum miasta, których źródłem są pojazdy samochodowe. Poprawi się płynność ruchu na części ul. Jaworzyńskiej i al. Rzeczypospolitej oraz w centrum miasta.

Część ruchu, który z uwagi na promienisty układ komunikacyjny Legnicy kierowany jest do centrum miasta i do istniejących przepraw przez rzekę Kaczawę zostanie przejęta przez alternatywną trasę Zbiorczej Drogi Południowej. Ruch komunikacyjny na Zbiorczej Drodze Południowej odbywać się będzie płynnie, przez co ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie mniejsza niż ilość zanieczyszczeń, które powstają w czasie jazdy przez centrum miasta.

Nowoczesne rozwiązania komunikacyjne Zbiorczej Drogi Południowej (ronda, sygnalizacja świetlna itp.) pozwolą na ograniczenia liczby kolizji drogowych i szybsze przemieszczanie się z zachodu na wschód miasta.

5) PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII:

Obiekt Zbiorczej Drogi Południowej po przekazaniu do eksploatacji nie będzie wykorzystywał wody, surowców, materiałów, paliw.

Moc szczytowa zainstalowanego oświetlenia ulicznego - **65 kW** (nastąpi zużycie energii elektrycznej)

Określenie maksymalnej ilości odprowadzanych wód opadowych z powierzchni pasa drogowego do miejskiego systemu kanalizacji ogólnospławnej – **131 l/sek/ha**.

6) ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO:

Projekt Zbiorczej Drogi Południowej uwzględni rozwiązania techniczne chroniące środowisko.

Będą to:

- kanalizacja deszczowa odwadniająca nawierzchnię drogi z wpustami zbierającymi wody roztopowe i opadowe.
- urządzenia chroniące wody powierzchniowe i grunty przed zanieczyszczeniami odprowadzanymi przez kanalizację deszczową do koryta rzeki Kaczawy w postaci osadników piasku i separatorów substancji ropopochodnych.
- skrzyżowania z ruchem okrężnym – upłynniające ruch pojazdów i poprawiające bezpieczeństwo ruchu na skrzyżowaniach z ulicami Mickiewicza, Topolową i Bielańską.
- poprawa parametrów ulic Grabskiego i Bielańskiej, co zwiększy ich przepustowość, poprawi płynność i bezpieczeństwo ruchu.
- ekrany akustyczne i pasy zieleni, które ograniczą rozprzestrzenianie się hałasu na tereny chronionej zabudowy mieszkaniowej i terenów rekreacyjnych.

Nawierzchnie drogowe będą budowane w tradycyjnej technologii przy wykorzystaniu ogólnie znanych rozwiązań technicznych i projektowych.

Zastosowane do budowy materiały będą posiadały stosowne aprobaty techniczne, deklaracje zgodności oraz znaki bezpieczeństwa dopuszczające do stosowania w budownictwie.

Zastosowana technologia realizacji i zastosowanie opisanych wyżej materiałów nie będzie źródłem zagrożenia dla środowiska

W celu zminimalizowania uciążliwości robót budowlanych na obszarze zabudowy mieszkaniowej:

- prace budowlane będą prowadzone ściśle wg ustalonego harmonogramu i w sposób uniemożliwiający przedostawanie się odpadów poza granicę terenu inwestycji
- operatorzy będą unikać pracy maszyn na tzw. „jałowym biegu” ponieważ powstaje zbędna emisja substancji do powietrza,
- składowiska sypkich materiałów budowlanych będą zabezpieczone przed emisją niezorganizowaną, transport gruzu i odpadów z rozbiórki będzie odbywał po istniejących ulicach, których nawierzchnia dostosowana jest do ruchu ciężkich pojazdów; a skrzynie ładunkowe przewożące gruz i materiały sypkie będą przykryte plandeką w celu wyeliminowania wtórnego pylenia),
- zaplecze budowlane będzie zlokalizowane w oddaleniu od zabudowy mieszkalnej.

7) RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO:

Etap budowy i rozbiórek

W czasie realizacji inwestycji do środowiska okresowo będzie emitowany wzmożony poziom hałasu, którego źródłem będą pracujące maszyny, urządzenia budowlane oraz samochody transportowe wykorzystywane do przewozu kruszywa i innych materiałów budowlanych.

Hałas powstający podczas pracy samochodów transportowych, maszyn i urządzeń budowlanych w odległości 3 m od źródła hałasu będzie wynosił dla: koparki 75-82 dB maks. 100 dB, spycharki 76-84 dB maks. 105 dB, samochodu ciężarowego ok. 90 dB.

Pozostałe urządzenia i maszyny emitować będą mniejszy poziom hałasu. Równoważny poziom hałasu, którego źródłem będą pracujące maszyny i urządzenia w odległości 30 m od ich źródła będzie niższy i wyniesie 60-70 dB. Roboty budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu i urządzeń emitujących duży poziom hałasu wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej.

W miarę możliwości sprzęt i urządzenia emitujące duży poziom hałasu należy używać w osłonach dźwiękoszczelnych. W związku z tym, że hałas o zwiększonym poziomie będzie występował okresowo, nie podlega on normowaniu przez przepisy prawa polskiego dotyczące emisji hałasu do środowiska.

Praca ciężkiego sprzętu podczas budowy jest źródłem drgań, które mogą stanowić zagrożenie dla najbliższej zabudowy mieszkaniowej. Wszystkie prace z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego i samochodów transportowych w pobliżu zabudowy będą odbywały się w maksymalnie ograniczonym czasie i w miarę możliwości będą stosowane zabezpieczenia budynków przed drganiami zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Prace budowlane będą powodować powstawanie okresowych, krótkotrwałych emisji zanieczyszczeń do powietrza. Bezpośrednimi źródłami emisji zanieczyszczeń będą maszyny budowlane, pojazdy transportowe oraz niektóre rodzaje prac budowlanych. Emisje będą powstawać na skutek spalania oleju napędowego w silnikach spalinowych w/w maszyn i pojazdów, powstawać będą także na skutek pylenia gruntów i obrabianych na placu budowy materiałów budowlanych. Powstające emisje będą miały charakter nieorganizowany. Ze względu na krótkotrwały charakter prac budowlanych związanych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, a tym samym wyłącznie okresowej wzmożonej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego w postaci spalin i pyłów, nie spowodują one trwałego pogorszenia stanu środowiska w rejonie prowadzonej inwestycji. Ten rodzaj oddziaływania nie podlega normowaniu.

Na etapie budowy i przebudowy dróg powstają niewielkie ilości odpadów, głównie o charakterze obojętnym. Odpady te w przypadku ich przydatności do ponownego wbudowania będą powtórnie wykorzystane na placu budowy. Odpady niebezpieczne i nie nadające się do powtórniego wykorzystania będą utylizowane lub zdeponowane na wysypisku odpadów. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby zminimalizować ilość powstałych odpadów.

W czasie prac drogowych związanych z budową dróg i ulic powstają następujące rodzaje odpadów:

Kod odpadu	Grupa, podgrupa, rodzaj odpadów
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg
17 03 01*	Asfalt zawierający smołę
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03
17 05 05*	Urobek z pogłębiania zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi

W związku z pracą kilkudziesięciu osób, na placu budowy powstawać będą ścieki o charakterze bytowym. Wykonawca zapewni pracownikom sanitariaty i pomieszczenia socjalne. Zgromadzone ścieki sanitarne będą odbierane przez firmy komunalne i wywożone sprzętem asenizacyjnym do miejskiej oczyszczalni ścieków.

Etap eksploatacji drogi

Ruch komunikacyjny odbywający się po trasie Zbiorczej Drogi Południowej w Legnicy będzie oddziaływał na następujące elementy środowiska:

1. Klimat akustyczny

Ocenę klimatu akustycznego dla stanu istniejącego przeprowadzono na podstawie orientacyjnych pomiarów hałasu drogowego w wyznaczonych przekrojach pomiarowych:

-przekrój I – przy budynku Zespołu Szkół budowlanych, ul. Grabskiego - w odległości 20 m od krawędzi jezdni,

-przekrój II – ul. Bielańska 21 - w odległości 16 m od krawędzi jezdni.

Pomiary hałasu wykonywano:

- w godzinach zwiększonego ruchu: w godz. 13-14,

- w godzinach mniejszego ruchu w godz. 18-19.

Przeprowadzone pomiary wykazały, że równoważny poziom hałasu komunikacyjnego w badanych przekrojach pomiarowych wynosi 56,3-55,4 dB.

Prognozowane natężenie ruchu komunikacyjnego na projektowanej Zbiorczej Drodze Południowej w Legnicy w 2015 r.

Lp.	Odcinek (przekrój obliczeniowy)	Dobowe natężenie ruchu (2 jezdnie) poj./d	Średnie natężenie ruchu dla 1 godziny		% pojazdów ciężkich w strumieniu ruchu
			pory dnia Q1D poj./h 1 jezdni	pory nocy Q1N poj./h 1 jezdni	
1	ul. W.Grabskiego	5 000	136	41	1
2	od ul. Jaworzyńskiej do al.Rzeczypospolitej.	8 000	217	65	3

Przy budynkach znajdujących się w odległości 22-33 m od krawędzi jezdni, w porze dnia nie jest prognozowane przekroczenie wartości normatywnej poziomu hałasu, a w porze nocy przekroczenie będzie wynosić 3,6-0,6 dB.

Przy budynkach szkolnych prognozowany poziom hałasu będzie wynosił 52,3-56,9 dB w porze dnia. Prognozowane przekroczenie wynosi 1,9 dB.

W przekroju Parku Miejskiego zasięg oddziaływania ponadnormatywnego poziomu hałasu wyniesie 20 m w porze dnia.

Z przeprowadzonych pomiarów hałasu komunikacyjnego w wyznaczonych przekrojach wynika, że w chwili obecnej poziom hałasu wynosi 56,3 dB i 55,4 dB.

Z porównania wyników pomiarów i obliczeń prognozowanego poziomu hałasu wynika, że oddanie do eksploatacji Zbiorczej Drogi Południowej spowoduje wzrost natężenia ruchu, a poziom hałasu w badanych przekrojach zwiększy się o 0,6 dB.

2. Wpływ drgań

Ruch pojazdów spowoduje drgania, których propagacja następuje w ośrodku powietrznym i w gruncie. Ich źródłem są głównie pojazdy o dużej masie. Drgania będą przenoszone z podłoża jezdni przez grunt na fundamenty i elementy konstrukcyjne budynków. Projektowana Zbiorcza Droga Południowa zostanie zbudowana z wysokiej jakości materiałów, w tym służących do budowy nawierzchni jezdni, co wraz z dobrą jakością wykonania oraz ograniczeniem prędkości pojazdów do 50-60 km/h w znacznym stopniu ograniczy możliwość

powstawania drgań podłoża o wartościach uznawanych za uciążliwe lub niebezpieczne dla zabudowy.

Ocenę wpływu drgań na budynki znajdujące się w pobliżu drogi i na ludzi w nich przebywających można przeprowadzić w oparciu o normy budowlane dopiero w trakcie eksploatacji drogi.

3. Emisja zanieczyszczeń do powietrza

W wyniku ruchu pojazdów samochodowych emitowane będą następujące substancje: dwutlenek siarki, tlenki azotu-w przeliczeniu na NO₂, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne, benzen, pył zawieszony PM10 (TSP).

Zakłada się, że 87% prognozowanego ruchu pojazdów samochodowych odbywać się będzie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00, pozostałe 13 % w godz. nocnych, tj. 22.00 – 6.00.

Prognozowane wskaźniki emisji substancji zanieczyszczających powietrze wyliczone dla 1 pojazdu w [g/kg] wynoszą:

Rodzaj substancji	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe	Samochody osobowe - parkingi
CO	3,087163	2,020145	11,2717
C ₆ H ₆	0,027005	0,024078	0,0926
HC _{al}	0,325686	0,888019	1,083
NO _x	0,678989	5,141586	0,700
TSP	0,014554	0,363315	0,028
SO _x	0,035377	0,432650	0,076

4. Grunty, wody powierzchniowe i gruntowe

Niekorzystne oddziaływanie na wody powierzchniowe i gruntowe ścieków opadowych zawierających zawiesiny i zanieczyszczenia ropopochodne spływające z nawierzchni Zbiorczej Drogi Południowej będą minimalizowane poprzez istniejącą i projektowaną na całej długości drogi kanalizację deszczową.

Nawierzchnia ul. Grabskiego będzie odwadniana przez kanalizację deszczową, która zostanie wpięta do kolektora kanalizacji deszczowej biegnącego w ul. Jaworzyńskiej. Pozostały odcinek Zbiorczej Drogi Południowej (od ul. Jaworzyńskiej do al. Rzeczypospolitej) będzie odwadniany przez projektowaną kanalizację deszczową. Zanieczyszczone ścieki opadowe i roztopowe spływające jezdni będą zbierane przez wpusty ściekowe i sprowadzane do kanalizacji deszczowej. Ścieki opadowe przed odprowadzeniem ich do koryta rzeki Kaczawy (wylot w rejonie mostu) będą oczyszczane na osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych. Urządzenia te o skuteczności oczyszczania ścieków opadowych na poziomie 97-99% zapewniają dotrzymanie wymagań określonych przez przepisy prawa. Po oczyszczeniu maksymalne wartości zanieczyszczeń w odprowadzanych ściekach opadowych i roztopowych będą wynosić: w zakresie zawiesin ogólnych $< 100 \text{ mg/dm}^3$ oraz substancji ropopochodnych $< 15 \text{ mg/dm}^3$.

8) MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO:

Projektowana inwestycja związana z budową drogi nie będzie miała żadnego bezpośredniego wpływu transgranicznego.

9) OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004R. O OCHRONIE PRZYRODY ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

W granicach opracowania i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie znajdują się obszary podlegające ochronie.

Projektowana ZDP ze względu na oddalenie od obszarów chronionych i niewielkie oddziaływanie na środowisko, nie będzie negatywnie oddziaływać na żaden z obszarów chronionych, z których najbliższy obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk NATURA 2000 „Pątnów Legnicki” położony jest w odległości 1 km od północno-wschodniej granicy miasta Legnicy i około 8 km od przedmiotowego przedsięwzięcia.

Z up. Prezydenta Miasta
Jadwiga Jędrzejczyk
(Zastępcza Prezydenta)