

OŚR.6220.10.2013.X

D	TRAKT	ZT
DT	L.dz. 3805/2013	ZK
DZ	2013 -08- 05	ZIN
DM		ZEK
S	Załatwia: P. Kucharski	ZEL
ZH	ZD 4	ZM
	Zał.	626

DECYZJA**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71, art.75 ust.1 pkt 4 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust.2 pkt 1 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 z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz.267) oraz § 3 ust. 1 pkt 60 i pkt 79 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz.)

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 14.03.2013 roku, złożonego przez Pana Marka Stalmacha z firmy TRAKT sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego ul.Jesionowa 15, 40-159 Katowice, działającego z upoważnienia inwestora Gminy Legnica i przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko

u s t a l a m

środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn.: "Modernizacja Trasy 2a w Legnicy celem poprawy jakości połączeń z Siecią TEN-T i dróg krajowych – Przebudowa ul. Jaworzyńskiej" i jednocześnie

I. określam:**1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Przedmiotem Inwestycji jest przebudowa ul. Jaworzyńskiej w ramach Modernizacji trasy 2a w Legnicy celem poprawy jakości połączeń z Siecią TEN-T i dróg krajowych. Ulica Jaworzyńska stanowi połączenie centrum Legnicy z drogą krajową DK3.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

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

- na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- 1) Stosować zalecenia zawarte w rozdziale 5.3.1 „Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”.
- 2) W fazie realizacji i eksploatacji dotrzymać warunki zgodnie z rozdziałem 5.1.1 i 5.1.2 „Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”, a w szczególności przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do rzeki Kaczawy, wykonać urządzenie oczyszczające – separator i osadnik.

wynikające z postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu:

- 1) W miejscach gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie cieku Młynówka wprowadzić rozwiązania zabezpieczające przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem wód substancjami chemicznymi.
- 2) Ograniczyć do niezbędnego minimum szerokość i głębokość wykopów, a prace na etapie otwartych wykopów skrócić do niezbędnego minimum.
- 3) Nie rzadziej niż co dwa dni kontrolować wykopy, studzienki oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać przy pomocy siatek lub podbieraków i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić w dzień zasypywania wykopów.
- 4) Wycinkę drzew i krzewów prowadzić w okresie od 1 września do 31 marca z zastrzeżeniem warunku określonego w punkcie I.5.
- 5) Przed rozpoczęciem prac dokonać – przy udziale entomologa – przeglądu przewidzianych do wycinki drzew z wypróchnieniami. W przypadku, gdyby którekolwiek z drzew było zasiedlone przez bezkręgowce gatunków chronionych, w tym szczególnie przez pachnicę dębową *Osmoderma eremita* lub kozioroga dobosza *Cerambyx cerdo* i nie będzie możliwości jego zachowania, należy uzyskać stosowne zezwolenia właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do gatunków chronionych. Dokumenty potwierdzające udział specjalisty w realizacji warunku należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie nie dłuższym niż 30 dni od zakończenia realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

- 6) Nie składować pod drzewami materiałów budowlanych ani odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. sole, oleje, paliwa), a materiały masowe (np. ziemia z wykopów) składować nie dłużej niż 30 dni.
- 7) Odsłonięte korzenie należy zabezpieczać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni. W przypadku, gdy pomimo zachowania dużej ostrożności dojdzie do uszkodzeń korzeni, należy zniszczone końcówki odciąć (powierzchnia cięcia musi być równa i gładka) i zasmarować maścią ogrodniczą z dodatkiem fungicydu (preparatu grzybobójczego).
- 8) Pnie drzew narażonych na uszkodzenia mechaniczne należy odeskować do wysokości nie mniejszej niż 1,5 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia w kilku miejscach opaskami z drutu lub taśmą stalową. Pomiedzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa powinien zostać umieszczony elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
- 9) Zaplecza budowy, a w szczególności magazyny, składy i bazy transportowe wraz z miejscami przeznaczonymi do tankowania maszyn i sprzętu lokalizować na terenach już zagospodarowanych, na powierzchniach utwardzonych z możliwością retencji spływających wód opadowych, odpowiednio zaizolowanych nie doprowadzając do przedostawania się zanieczyszczeń do gleby. Należy tak zorganizować prace budowlane, by ograniczyć przelewanie paliw i innych środków chemicznych na placu budowy. Zapasy paliw, odpady ropopochodne, zużyte części maszyn przechowywać w szczelnych pojemnikach i kontenerach.
- 10) Zaplecza budowy, magazyny, składy materiałów budowlanych i bazy transportowe należy zlokalizować w taki sposób, aby w najmniejszym stopniu powodowały uciążliwości pod względem oddziaływania hałasu. Minimalizować ilość przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w bliskiej odległości od budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej.
- 11) Zaplecza budowy należy wyposażać w sprawne urządzenia gospodarki wodno-ściekowej (przenośne i szczelne sanitariaty). Zapewnić sukcesywny odbiór ww. urządzeń przez uprawnione podmioty.
- 12) Ścieki technologiczne (związane np. z awariami sprzętu technicznego) ujmować i gromadzić w szczelnych i odpowiednio opisanych pojemnikach, które przechowywać w wydzielonych, odpowiednio zabezpieczonych i przystosowanych do tego celu miejscach magazynowych.

- 13) Ścieki opadowe i roztopowe powstające na terenie placu budowy oraz zaplecza budowy odprowadzać poprzez odpowiednie wyprofilowanie ww. terenów, tak aby wody spływały grawitacyjnie w stronę wpustów istniejącej sieci kanalizacyjnej. Na trasie ich spływu zastosować ich podczyszczanie z zawiesiny za pośrednictwem progów terenowych oraz dołów izolacyjnych umożliwiających grawitacyjną sedymentację zawiesin.
- 14) Należy ograniczyć do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym, oraz koncentrację prac w pobliżu budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej i na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej.
- 15) Nie doprowadzać do przeciążeń sprzętu oraz do przeładowania pojazdów, które w takim stanie tworzą jeszcze większy hałas aniżeli w czasie wykonywania standardowych funkcji. Prace wykonywać w możliwie jak najkrótszym czasie. Stosować nowoczesny sprzęt i urządzenia o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażone w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania i w nienagannym stanie technicznym.
- 16) Stosować do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy. Racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi.
- 17) W przypadku korzystania z wywrotek transportujących masy bitumiczne należy je wyposażać w opony ograniczające emisję par asfaltu.
- 18) Prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie i zabudowy mieszkaniowej należy prowadzić wyłącznie w cyklu dziennym od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, unikając w miarę możliwości jednoczesnej pracy ciężkiego sprzętu budowlanego.
- 19) W przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego do gruntu niezwłocznie zebrać i wywieźć je do jednostek zajmujących się ich unieszkodliwianiem lub unieszkodliwić je na miejscu za pomocą sorbentów przeznaczonych do chemicznego unieszkodliwiania.
- 20) Wszystkie materiały, narzędzia, maszyny techniczne, pojazdy budowy muszą posiadać wyregulowane silniki spalinowe oraz układy hydrauliczne i napędowe, co zapobiegnie przedostawaniu się zanieczyszczenia do powietrza, gleby oraz wody.
- 21) W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, w szczególności: systematycznie sprzątać plac budowy, zraszać wodą plac budowy, ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważnie ładować materiały sypkie na pojazdy samochodowe, prowadzić transport materiałów sypkich

wywrotkami wyposażonymi w oponcze ograniczające pylenie. Na zapleczu budowy, gdzie magazynowane będą materiały budowlane, składować jedynie niezbędne ich ilości, zabezpieczone przed pyleniem przy wietrznej pogodzie (np. nakryte folią lub innym materiałem).

- 22) Przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych i budowlanych należy ustalić miejsca przeznaczone do gromadzenia odpadów oraz sposób gospodarowania odpadami.
- 23) Organizować roboty rozbiórkowe, budowlane, montażowe i instalacyjne w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów.
- 24) Wytworzone odpady należy segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, w sposób bezpieczny dla zdrowia, życia ludzi i środowiska.
- 25) Wytworzone odpady należy, w miarę możliwości, poddać odzyskowi na miejscu, a pozostałe przekazać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym podmiotom.
- 26) Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót rozbiórkowych i budowlanych, segregować i gromadzić w szczelnych, oznakowanych pojemnikach w celu ich przekazania do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją lub unieszkodliwianiem.
- 27) Podczas transportowania odpadów niebezpiecznych należy przestrzegać określonych zasad związanych z zabezpieczeniem ładunku przed kontaktem z materiałami, które mogłyby spowodować jego uszkodzenie oraz przewozić w sposób minimalizujący wszelkiego rodzaju wstrząsy i wibracje.
- 28) W czasie zimy i wczesnych przymrozków należy stosować w sposób racjonalny środki chemiczne, które mogłyby wraz ze spływem wód opadowych dostać się do środowiska gruntowo-wodnego.
- 29) Masy ziemne usuwane lub przemieszczane w związku z realizacją inwestycji należy gromadzić w wydzielonych miejscach i maksymalnie je wykorzystać jako materiał budowlany w ramach przedmiotowej inwestycji.
- 30) Masy ziemne, których warunki i sposób zagospodarowania nie zostaną określone we właściwych decyzjach budowlanych, lub których zastosowanie mogłoby spowodować przekroczenie wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, należy zagospodarować zgodnie z przepisami regulującymi gospodarkę odpadami.

wynikające z postanowienia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy:

- 1) Prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie i zabudowy mieszkaniowej należy prowadzić wyłącznie podczas pory dziennej (6.00 – 22.00) unikając, w miarę możliwości jednoczesnej pracy ciężkiego sprzętu.

- 2) Przy planowanej przebudowie ulicy Jaworzyńskiej zaleca się zastosowanie tzw. „cichej nawierzchni” – zgodnie z propozycjami zawartymi na str.58 załączonego „Streszczenia Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko” – opracowanego w maju 2013 r.
- 3) Na etapie realizacji inwestycji należy podejmować działania i stosować środki minimalizujące oddziaływanie inwestycji na środowisko gruntowe, wody powierzchniowe oraz podziemne – zgodnie z zaleceniami zawartymi na str. 65-67 załączonego „Streszczenia Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”.
- 4) Gospodarkę odpadami prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami uwzględniając zalecenia zawarte w załączonym „Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”.

- na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

wynikające z postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu:

- 1) Wody opadowe i roztopowe z odcinka drogowego nr 3 ul. Jaworzyńskiej, tj. od km 2+206.26 (skrzyżowanie z ul. Boiskową) do km 2+473.71 (skrzyżowanie z ul. Borsuczą) oraz terenów przyległych przed wprowadzeniem do odbiornika należy podczyszczać z zawiesiny i substancji ropopochodnych do wartości określonych w przepisach obowiązującego prawa. Wody opadowe i roztopowe z pozostałych odcinków ul. Jaworzyńskiej objętych przebudową wprowadzać do istniejących kanałów kanalizacji deszczowej poprzez wpusty deszczowe.
- 2) Należy regularnie kontrolować stan systemu odwodnienia drogi, dokonywać niezbędnych czyszczeń i napraw. Zaleca się regularne (co najmniej dwa razy w roku) czyszczenie i konserwację urządzeń służących do ujmowania i oczyszczania wód opadowych (separatory, osadniki, wpusty kanalizacyjne).
- 3) Odpady powstałe w trakcie sprzątania pasa drogowego, koszenia traw, wymiany oświetlenia itp. należy przekazywać uprawnionym podmiotom.
- 4) Na ciągach komunikacyjnych dla pieszych należy zamontować kosze uliczne, które należy opróżniać z odpowiednią częstotliwością, aby nie dopuścić do ich przepełnienia i zalegania odpadów.

wynikające z postanowienia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy:

- 1) Na etapie eksploatacji inwestycji przewidywać i zastosować środki minimalizujące oddziaływanie trasy na środowisko wód powierzchniowych i gruntowych – zgodnie z zaleceniami zawartymi na str. 66 i 67 załączonego „Streszczenia Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”.

- 2) W dalszych fazach realizacji przedsięwzięcia, uwzględnić zalecenia i wnioski zawarte w załączonym „Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”.

3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w rozwiązaniach projektowych inwestycji:

wynikające z postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu:

- 1) Na całej długości ul. Jaworzyńskiej w granicach objętych przebudową zastosować tzw. „cichą nawierzchnię” jezdni z mieszanki asfaltu o strukturze porowatej, o możliwie największej skuteczności obniżania hałasu w odniesieniu do tradycyjnej nawierzchni.
- 2) Wykonać na kanale Ø 1000 mm, do którego podłączony zostanie kanał odprowadzający wody opadowe oraz roztopowe z odcinka drogowego nr 3 ul. Jaworzyńskiej, tj. od km 2+206.26 (skrzyżowanie z ul. Boiskową) do km 2+473.71 (skrzyżowanie z ul. Borsuczą), urządzenia podczyszczające: osadnik – redukujący zawiesinę ogólną o min. 80 % oraz separator lamelowy – redukujący węglowodory ropopochodne o min. 80 %.
- 3) Urządzenia podczyszczające wody z odwodnienia drogi wyposażać w elementy zabezpieczające przed wpadaniem do nich płazów i drobnych ssaków.

II. Wymóg dotyczący konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko:

wynikający z postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu:

Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 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.

III. Stwierdzam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej:

wynikający z postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu:

Analizę porealizacyjną należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a następnie przedłożyć ją właściwemu organowi ochrony środowiska oraz organowi właściwemu do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, w przypadku gdy

analiza wykaże konieczność utworzenia takiego obszaru, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Analizę porealizacyjną wykonać w zakresie ochrony przed hałasem:

1. Przeprowadzić kontrolne pomiary poziomu hałasu w punktach pomiarowych, zlokalizowanych wzdłuż przebudowywanego ciągu komunikacyjnego, ze szczególnym uwzględnieniem punktów pomiarowych wyszczególnionych w poniższej Tabeli. Punkty pomiarowe należy zlokalizować na fasadach najbliższych budynków znajdujących się na terenach chronionych przed hałasem, znajdujących się w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji.

Tabela. Lokalizacja punktów pomiarowych analizy porealizacyjnej:

Nr punktu pomiarowego	Strona drogi		Kilometraż projektowy inwestycji	Numer budynku
	P	L		
1		x	0+032	2
2		x	0+117	12
3		x	0+292	30
4		x	0+396	40
5		x	0+643	52
6		x	0+753	76
7		x	1+112	106
8		x	1+256	118
9		x	1+395	130
10		x	0+097	7
11	x		0+221	13
12	x		0+340	25
13	x		0+548	43-45
14	x		0+763	63
15	x		1+337	111
16	x		1+433	117
17	x		2+308	161
18	x		2+395	163

Pomiary hałasu należy wykonać zgodnie z metodyką określoną w przepisach obowiązującego prawa. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.

2. W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże, iż nie są dotrzymane akustyczne standardy jakości środowiska, zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25 poz. 150 z późn. zm.), należy podjąć kroki zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania; w tym przypadku do analizy załączyć poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, a w treści analizy porealizacyjnej

zawrzeć zapisy dotyczące ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich.

wynikające z postanowienia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy:

Wykonać analizę porealizacyjną w zakresie: klimatu akustycznego terenów wymagających ochrony przed hałasem, ochrony środowiska gruntowo-wodnego oraz stopnia realizacji i skuteczności zastosowania działań minimalizujących i kompensujących negatywne oddziaływanie drogi na środowisko i zdrowie ludzi.

W przypadku niemożliwości dotrzymywania dopuszczalnych poziomów hałasu należy ustanowić obszar ograniczonego użytkowania – zgodnie z obowiązującymi przepisami.

UZASADNIENIE

Dnia 15.03.2013 r. do tut. organu wpłynął wniosek Pana Marka Stalmacha z firmy TRAKT sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego ul. Jesionowa 15, 40-159 Katowice, działającego z upoważnienia inwestora Gminy Legnica, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **"Modernizacja Trasy 2a w Legnicy celem poprawy jakości połączeń z Siecią TEN-T i dróg krajowych – Przebudowa ul. Jaworzyńskiej"**.

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt. 60 i 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr 213, poz. 1397), planowaną inwestycję zaliczono do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane.

Zgodnie z art. 64 ust.1 pkt 2 i ust. 2 oraz art. 78 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 - pismami znak OŚR.6220.10.2013.X z dnia 26.03.2013 r. wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji oraz określenia zakresu raportu w przypadku wystąpienia takiego obowiązku.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny postanowieniem nr 39/13 z dnia 8 kwietnia 2013 r. (pismo znak ZNS-710-1-17/3082/13) wyraził opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu zgodny z art. 66 ust. 1 w/w ustawy z dnia 3 października 2008 roku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu postanowieniem z dnia 15 kwietnia 2013 r. (pismo znak WOŚ.4240.247.2013.BZ) również wyraził opinię, że dla w/w przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, i ustalił zakres raportu zgodny z art. 66 w/w ustawy z dnia 3 października 2008 roku oraz winien uwzględniać wymagania szczególne określone w sentencji postanowienia.

Mając na uwadze opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy, przy ocenie konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, tut. organ wziął również pod uwagę uwarunkowania wynikające z art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, Prezydent Miasta Legnicy postanowieniem nr OŚR.6220.10.2013.X z dnia 29.04.2013 r. stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z art. 66 w/w ustawy.

W dniu 29.05.2013 r. do tut. organu wpłynął raport o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji opracowany przez TRAKT sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego ul. Jesionowa 15, 40-159 Katowice.

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 i danych o raporcie oddziaływania na środowisko oraz informację o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty podania do publicznej wiadomości tj. od dnia 04.06.2013 r. do dnia 25.06.2013 r, 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, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia oraz w formie doręczenia informacji na piśmie stronom postępowania. W terminie tym do tut. organu nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Pismem nr OŚR.6220.10.2013.X z dnia 04.06.2012 r. w oparciu o art. 77 ust. 1 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 organ tut. wystąpił o uzgodnienie i wydanie opinii w sprawie warunków realizacji

przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Legnicy.

Postanowieniem nr 74/13 przy piśmie znak ZNS-711-1-12/6213/13 z dnia 28 czerwca 2013 roku Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Legnicy zaopiniował pozytywnie środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych z zastrzeżeniami, które w całości przywołane zostały w orzeczeniu niniejszej decyzji.

Postanowieniem przy piśmie WOOS.4242.93.2013.BZ z dnia 3 lipca 2013 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki, które w całości przywołane zostały w orzeczeniu niniejszej decyzji.

W związku z powyższym, na podstawie art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, w dniu 16.07.2013 r. zawiadomiono strony o zakończeniu postępowania administracyjnego i możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ul. Jaworzyńskiej w ramach Modernizacja Trasy 2a w Legnicy celem poprawy jakości połączeń z Siecią TEN-T i dróg krajowych. Ulica Jaworzyńska stanowi połączenie centrum Legnicy z drogą krajową DK3.

Zakresem przedmiotowej inwestycji objęte są 3 odcinki ul. Jaworzyńskiej:

- odcinek 1 od km 0+000 (skrzyżowanie z ulicami Muzealną, Skarbka i Gwarną) do km 0+917,88 (skrzyżowanie z ul. Grabskiego – wyłączone z opracowania),
- odcinek 2 od km 1+106,30 (skrzyżowanie z ul. Grabskiego) do km 1+623,82 (skrzyżowanie z ul. Handlową – wyłączone z opracowania),
- odcinek 3 od km 2+206,26 (skrzyżowanie z ul. Boiskową – wyłączone z opracowania) do km 2+473,71 (skrzyżowanie z ul. Borsuczą) wraz z przebudową istniejącej infrastruktury oraz przebudową dróg poprzecznych zawartych wewnątrz linii określającej teren niezbędny dla obiektów budowlanych.

Szczegółowy zakres przedmiotowej inwestycji obejmuje:

1) Roboty drogowe:

- przebudowa ulicy Jaworzyńskiej na odcinkach o łącznej długości ok. 1,7 km,
- przebudowa istniejących skrzyżowań z krzyżującymi ul. Jaworzyńską ulicami,
- przebudowa ciągów pieszych i budowa ciągów rowerowych,
- budowa zatok autobusowych,
- budowa zatok postojowych,
- wykonanie zjazdów publicznych i indywidualnych,
- budowa elementów systemu odwodnienia.

- 2) Budowa sieci kanalizacji deszczowej.
- 3) Zieleń: wycinka istniejącej zieleni w niezbędnym zakresie oraz nowe nasadzenia.
- 4) Urządzenia bezpieczeństwa ruchu: elementy oznakowania pionowego i poziomego, sygnalizacja świetlna.
- 5) Oświetlenie: budowa oświetlenia ul. Jaworzyńskiej oraz skrzyżowań z ulicami poprzecznymi.
- 6) Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej:
 - linie elektroenergetyczne,
 - sieci teletechniczne i teleinformatyczne,
 - kanalizacja sanitarna i deszczowa,
 - sieć wodociągowa,
 - sieć gazowa,
 - sieć ciepłownicza.
- 7) Kanalizacja teletechniczna: kanał technologiczny, kanalizacja na cele szerokopasmowej sieci teleinformatycznej LEGMAN.
- 8) Rozbiórki:
 - elementów dróg i ulic,
 - elementów sieci uzbrojenia terenu,
 - elementów małej architektury i ogrodzeń,
 - innych elementów kolidujących z inwestycją.

Przewiduje się wykonanie ul. Jaworzyńskiej jako drogi o przekroju jednojezdniowym ograniczonym krawężnikami o dwóch pasach ruchu szerokości 3,5 m każdy. W rejonie niektórych skrzyżowań przewiduje się wykonanie dodatkowych pasów ruchu dla pojazdów skręcających w lewo.

Początek ul. Jaworzyńskiej zlokalizowany jest na skrzyżowaniu ulic Muzealnej, Skarbka oraz Gwarnej. W dalszym przebiegu ulica biegnie w kierunku południowo-wschodnim do skrzyżowania z ul. Szkolną. Od ul. Szkolnej do końca opracowania ulica biegnie w kierunku południowym. W okolicach km 0+185 zlokalizowane jest krzyżowanie z ulicami Kossak i Łukasińskiego. U zbiegu ulic Andersa, Chłapowskiego oraz Traugutta przewidziano wykonanie skrzyżowania typu małe rondo. Rondo takie przewidziano również na skrzyżowaniu ul. Jaworzyńskiej z ul. Oświęcimską oraz Rataja. W km 0+730 przewidziano wykonanie trójwłotowego skrzyżowania skanalizowanego z ul. Grunwaldzką. W rejonie km 0+920 przewiduje się dowiązanie wykonanej w ramach przedmiotowej inwestycji przebudowy do projektowanej wg odrębnego zadania Zbiorczej Drogi

Południowej. Odcinek od początku opracowania do Zbiorczej Drogi Południowej przebiega przez obszar zwartej zabudowy staromiejskiej.

Na dalszym odcinku ulicy Jaworzyńskiej, od dowiązania do Zbiorczej Drogi Południowej, zlokalizowane są skrzyżowania z ulicami Żółkiewskiego, Inwalidów oraz Mostową i Al. Zwycięstwa. Przewiduje się wykonanie skrzyżowania zwykłego z ul. Mostową i Al. Zwycięstwa oraz skrzyżowań skanalizowanych z pozostałymi ulicami. Odcinek ten do skrzyżowania z Al. Zwycięstwa i ul. Mostową przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami.

Na ostatnim odcinku od dowiązania do układu projektowanego dla terenów produkcyjno-usługowych km 2+206,26 do końca opracowania tj. skrzyżowania z ul. Borsuczą przewiduje się wykonanie skrzyżowania skanalizowanego z ul. Wilczą. Ostatni odcinek przebiega przez tereny o zabudowie jednorodzinnej i tereny zielone. Po wschodniej stronie ul. Jaworzyńskiej na długości tego odcinka zlokalizowane są tereny ogródków działkowych.

Inwestor przedstawił dwa ewentualne warianty realizacji przedsięwzięcia. Pierwszy wariant bezinwestycyjny polega na zaniechaniu realizacji przedsięwzięcia. W drugim wariantcie układ komunikacyjny po przebudowie będzie przebiegać po tej samej osi i w obrębie istniejącego pasa drogowego, a wszelkie jego poszerzenia niezbędne do realizacji inwestycji wynikają z projektowanego zagospodarowania terenu.

Podstawowymi celami inwestycji są:

- poprawa jakości połączeń miasta z siecią dróg krajowych i TEN-T (Transeuropejską Siecią Transportową),
- połączenie miasta z projektowanymi w odrębnych zadaniach Droga Zbiorczą Południową oraz drogami w ramach Planowanych Terenów Inwestycyjnych,
- wprowadzenie na odcinku od początku opracowania do ul. Grabskiego uspokojenia ruchu.

Zakłada się wykonanie jezdni o szerokości 7,0 m o nawierzchni bitumicznej. W rejonie niektórych skrzyżowań szerokość jezdni powiększa się o szerokości dodatkowych pasów ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. W pasie drogowym przewiduje się wykonanie obustronnych chodników o nawierzchni z kostki betonowej. Zakłada się miejscowe zastosowanie do budowy chodników również kostki i płyt kamiennych. W miejscach gdzie pozwalają na to warunki terenowe oraz warunki widoczności projekt przewiduje wykonanie zatok postojowych o nawierzchni z kostki betonowej. Na długości przebudowywanego odcinka ul. Jaworzyńskiej przewiduje się także budowę zatok autobusowych o nawierzchni z betonu cementowego. Na odcinku od ul. Grabskiego do końca

opracowania w pasie drogowym przewidziano wykonanie jednokierunkowych ścieżek rowerowych po obu stronach ulicy. Na odcinkach ulicy Jaworzyńskiej zlokalizowanych poza terenami ścisłej zabudowy miejskiej przewidziano w miarę możliwości oddzielenie chodników oraz ścieżek rowerowych pasami zieleni.

Odwodnienie projektowanego układu drogowego odbywać się będzie grawitacyjnie poprzez wpusty deszczowe do systemu kanalizacji deszczowej i dalej za jego pośrednictwem do rzeki Kaczawy. Wody opadowe i roztopowe z projektowanego odcinka drogowego nr 3 oraz terenów przyległych przed odprowadzeniem do odbiornika zostaną podczyszczane z zawiesiny i substancji ropopochodnych. Projekt zakłada zabudowę osadnika oraz separatora lamelowego zlokalizowanego przed wylotem do rzeki Kaczawy, na istniejącym kanale kanalizacyjnym Ø1000 mm, do którego podłączony zostanie projektowany kanał kanalizacyjny nr 3.

W związku z powyższym można stwierdzić, że modernizacja przedmiotowego odcinka drogi w wariantcie przedstawionym przez wnioskodawcę, przy zastosowaniu działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko jest rozwiązaniem najkorzystniejszym.

Analiza wniosku wraz z raportem oddziaływania na środowisko wykazała, że na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia można spodziewać się następujących uciążliwości:

- w zakresie wpływu na powietrze, związanego z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania silników spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych, substancji odorotwórczych i zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, których emisja związana jest z wykonaniem nawierzchni z materiałów bitumicznych;
- w zakresie wpływu na klimat akustyczny, źródłem hałasu będą maszyny i urządzenia budowlane jak również pojazdy ciężarowe dowożące na teren budowy kruszywa, elementy zbrojeniowe, beton, elementy betonowe, masy bitumiczne i inne materiały budowlane oraz wywożące odpady z budowy;
- oddziaływanie w zakresie drgań, prace przygotowawcze oraz prace związane z rozkładaniem i utwardzaniem podbudowy drogi, mas bitumicznych mogą wpłynąć na budynki mieszkalne, które znajdują się w sąsiedztwie przebiegu układu komunikacyjnego;
- istnieje zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z awarii ciężkiego sprzętu budowlanego;
- na etapie realizacji inwestycji będą powstawały ścieki socjalno-bytowe;

- w trakcie realizacji inwestycji będą powstawały odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne związane z pracami ziemnymi, budowlanymi i instalacyjnymi;

Biorąc pod uwagę charakter i skalę prac prowadzonych na etapie budowy oraz zaplanowane do zastosowania na tym etapie rozwiązania chroniące środowisko, oddziaływanie występujące na tym etapie będzie miało charakter lokalny, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia.

Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie wprowadzana do środowiska w sposób niezorganizowany, a czas jej wprowadzania będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych.

Oddziaływanie akustyczne na etapie prac budowlanych będzie skoncentrowane i będzie dotyczyło przede wszystkim miejsca, w którym aktualnie będą się odbywały roboty budowlane – będzie zatem postępowało wraz z frontem robót. Czas tego oddziaływania będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac, a więc będzie przejściowy i ustanie całkowicie po zakończeniu etapu realizacji obiektu na danym odcinku.

Podobnie oddziaływanie w zakresie drgań, będzie ono okresowe i ustanie wraz z zakończeniem pracy ciężkiego sprzętu.

Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych zostanie osiągnięte poprzez: odpowiednią lokalizację (na terenie utwardzonym z możliwością retencji spływających wód opadowych) zaplecza budowy oraz bazy sprzętowo-materiałowej.

Ścieki socjalno-bytowe powstawać będą jedynie na etapie realizacji przedsięwzięcia w związku z bytowaniem na przedmiotowym terenie pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w przenośne i szczelne sanitariaty, przystosowane do transportu kołowego, objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w przedmiotowym zakresie, zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości.

W raporcie podano prowadzenie gospodarki odpadami zgodnie z przepisami prawa obowiązującymi w tym zakresie. Przy założeniu, że inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z jego zapisami i warunkami niniejszej decyzji inwestycja nie będzie naruszać przepisów ustawy o odpadach.

W fazie funkcjonowania inwestycja będzie oddziaływać na środowisko naturalne, jednakże dzięki uwzględnieniu działań minimalizujących potencjalne negatywne jej oddziaływanie, jej wpływ na środowisko nie będzie znaczący.

Oddziaływanie na powietrze w fazie eksploatacji będzie bezpośrednie z uwagi na emisje spalin z układów silnikowych pojazdów oraz pośrednie przez pylenie spod kół

poruszających się pojazdów. Z przeprowadzonej analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z przebudowywanego układu komunikacyjnego na otoczenie, wynika, że w zakresie wszystkich analizowanych substancji nie będą występować przekroczenia ich wartości dopuszczalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny, a co za tym idzie istniejące budynki mieszkalne położone w pobliżu drogi nie będą narażone na ponadnormatywne oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza.

Jak wykazała analiza oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia, jego eksploatacja spowoduje występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach chronionych przed hałasem. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej proponuje się zastosowanie tzw. „cichej nawierzchni”, czyli specjalnej mieszanki asfaltu o strukturze porowatej. Porównując wyniki w punktach obliczeniowych na fasadach wybranych budynków mieszkalnych stwierdzono, że zastosowanie „cichej nawierzchni” w znacznym stopniu obniży poziomy hałas w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym. Na etapie sporządzania raportu przeanalizowano możliwość zastosowania zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych. Analiza wykazała brak możliwości zastosowania tego typu rozwiązań. Główną tego przyczyną jest lokalizacja inwestycji w centrum miasta, bliskość zabudowy, występowanie licznych zjazdów do posesji oraz fakt, że obszar objęty inwestycją ujęty jest w gminnej ewidencji zabytków jako układu urbanistycznego dzielnicy Tarninów, co wyklucza budowę ekranów akustycznych – obiektów ingerujących w krajobraz kulturowy tego miejsca.

Realizacja inwestycji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i kierowców. Dodatkowo poprawa płynności ruchu oraz zastosowanie „cichej nawierzchni” wpłynie na obniżenie poziomu drgań oraz emisji hałasu.

Na etapie eksploatacji pojazdy poruszające się po drodze powodować będą powstawanie zanieczyszczeń środowiska wodnego, a za pośrednictwem wód, również środowiska glebowego. Z odwodnienia drogi będą powstawały zanieczyszczone wody opadowe. Budowa nowego układu drogowego umożliwi przebudowę układu kanalizacji deszczowej. W ramach wariantu inwestycyjnego przewidziano zabudowę zespołu urządzeń podczyszczających nowej technologii – obecnie w rejonie inwestycji nie funkcjonują zabezpieczenia tego typu. Przebieg planowanej trasy docelowej nie naruszy strefy ochrony bezpośredniej lub pośredniej żadnego z ujęć wód podziemnych zlokalizowanych w rejonie inwestycji.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że przedstawiony w raporcie sposób prowadzenia gospodarki wodno-ściekowej zminimalizuje oddziaływanie inwestycji na środowisko wodne i gruntowo-wodne analizowanego obszaru.

Na etapie użytkowania układu drogowego nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym. Przy założeniu, że inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z zapisami raportu i warunkami niniejszej decyzji, w celu zapewnienia właściwej gospodarki odpadami, eksploatacja inwestycji nie będzie naruszać przepisów prawa obowiązujących w tym zakresie.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej celem sprawdzenia konieczności i zaproponowania działań i środków w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem. W ramach analizy porealizacyjnej, zobligowano inwestora do wykonania kontrolnych pomiarów hałasu, określając jednocześnie termin wykonania pomiarów i wyznaczając punkty pomiarowe wzdłuż przebudowywanego ciągu komunikacyjnego na fasadach najbliższych budynków znajdujących się na terenach chronionych przed hałasem.

W przypadku, gdy z analizy porealizacyjnej wyniknie, iż nie ma dostępnych środków technicznych, technologicznych i organizacyjnych pozwalających na dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska. Inwestor zobowiązany jest, zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska podjąć kroki zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Planowane zamierzenie zlokalizowane jest poza obszarami Natura 2000 i nie koliduje z żadnymi innymi obszarami ani obiektami podlegającymi szczególnej ochronie. Ma również charakter lokalny i nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

Ze względu na zakres przedstawionego raportu nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1 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.

Po wnikliwym przeanalizowaniu charakterystyki projektowanej inwestycji, rodzaju technologii prowadzonych robót, a także rozwiązań chroniących środowisko, 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. Prezydenta Miasta

Jadwiga Ziembkiewicz
(Zastępca Prezydenta)

Otrzymują:

1. Pan Marek Stalmach TRAKT sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego ul. Jesionowa 15, 40-159 Katowice.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Legnicy
ul. Mickiewicza 24, 59-220 Legnica.
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu
Pl. Powstańców Warszawy 1, 50-951 Wrocław.
3. a/a.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

„Modernizacja Trasy 2a w Legnicy celem poprawy jakości połączeń z Siecią TEN-T i dróg krajowych – Przebudowa ul. Jaworzyńskiej”

1) RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Przedmiotem Inwestycji jest przebudowa ul. Jaworzyńskiej w ramach Modernizacji trasy 2a w Legnicy celem poprawy jakości połączeń z Siecią TEN-T i dróg krajowych. Ulica Jaworzyńska stanowi połączenie centrum Legnicy z drogą krajową DK3.

Wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej objęte są 3 odcinki ul. Jaworzyńskiej; odcinek 1 od km 0+000 (skrzyżowanie z ulicami Muzealna, Skarbka i Gwarna) do km 0+917.88 (skrzyżowanie z ul. Grabskiego - wyłączone z opracowania), odcinek 2 od km 1+106.30 (skrzyżowanie z ul. Grabskiego) do km 1+623.82 (skrzyżowanie z ul. Handlową - wyłączone z opracowania) oraz odcinek 3 od km 2+206.26 (skrzyżowanie z ul. Boiskową - wyłączone z opracowania) do km 2+473.71 (skrzyżowanie z ul. Borsuczą) wraz z przebudową istniejącej infrastruktury oraz przebudową dróg poprzecznych zawartych wewnątrz linii określającej teren niezbędny dla obiektów budowlanych.

Skrzyżowanie z ul. Grabskiego objęte jest odrębnym zadaniem pod nazwą Budowa Zbiorczej Drogi Południowej w Legnicy - Etap II od ul. Wojska Polskiego do al. Rzeczypospolitej z budową mostu na rzece Kaczawie, dla którego została wydana przez Prezydenta Miasta Legnicy Decyzja nr 424/2012 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (PAB.6740.312.2012.XV).

Odcinek od km 1+623.82 do km 2+206.26 realizowany jest w ramach projektu Przygotowanie dokumentacji dla terenów produkcyjno - usługowych w Legnicy. Odcinek ten objęty będzie odrębną decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Poniżej podano wykaz działek ewidencyjnych w poszczególnych obrębach geodezyjnych, na których realizowane będzie w/w przedsięwzięcie:

Stare Miasto: 624/2, 635, 772.

Ochota: 10, 22/2, 39, 1, 38, 12, 408/2, 408/5, 408/11, 408/16, 417, 191/2, 11, 20/4, 256/1, 284, 9, 225, 229/1, 21, 3, 228, 408/6, 407, 191/1, 415, 410.

Bartniki: 405, 401/2, 416/6, 557, 397, 58/2, 159/4, 418, 631, 336, 337, 395, 398, 124, 125, 558/2, 137, 139/1, 139/2, 139/3, 62/2, 121, 127/4, 127/5, 396, 5/1, 5/2, 59/2, 61/2, 65/2, 126,

129/2, 130/2, 131/1, 134/3, 135/3, 136, 372/1, 376/2, 377/2, 378/2, 379/2, 859, 410/1, 412/2, 414/1, 415/1, 422/5, 422/9, 423/1, 423/2, 424/2, 425/9, 425/10, 426/2, 427/2, 428/2, 429/2, 431/13, 554/1, 555/1, 556, 840/4, 872, 873, 403, 65/1, 65/3, 6/5, 400/1, 421, 64, 420, 404, 380, 4/1, 120, 213/1, 213/2, 373, 406, 528, 634, 636, 895, 1/5, ¼, 63, 402, 401/1, 410/2, 376/1, 377/1, 880, 66, 135/1, 559/1, 840/1, 134/1, 1/1, 424/1, 60/2, 57/2, 1/13, 1/12, 130/3, 129/1, 431/14, 407, 875, 876, 378/1.

Rybaki: 2/4, 2/6, 3, 50/3, 45, 50/2, 49/2, 49/3, 51/2, 51/8, 51/9, 51/10, 51/12, 51/13, 51/14, 57, 62/6, 62/11, 62/12.

Ludwikowo: 34/21, 33/4, 16, 22, 15, 8/5, 33/3, 21, 23/1, 20/1, 20/3, 20/4, 20/5.

Legnicki Dwór: 11/2, 11/1.

Tarninów: 642, 647, 817, 646, 643, 586, 639, 871/2, 560, 580, 815, 563, 584/5, 562/1, 859, 871/3, 1395/1, 1395/2, 561/4, 564, 565, 641, 1426, 816, 862, 863, 867/2, 442/1, 578, 598, 801, 858, 1434, 1422, 566, 567, 811/2, 1338, 795/1, 648, 1292, 1353, 587/1, 1372, 1367, 813/2, 1368, 618, 800/4, 1387, 800/3, 583, 1388, 612/1, 812/2, 1412.

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

Z uwagi na charakter inwestycji nie przewiduje się zasadniczych zmian w zagospodarowaniu terenu przeznaczonego pod inwestycje. Zmiany w zagospodarowaniu terenu polegać będą głównie na zwężeniu istniejącej jezdni i wykorzystaniu pozostałego miejsca na chodniki, zatoki postojowe i autobusowe oraz ścieżki rowerowe.

Zakłada się wykonanie jezdni szerokości 7,0 m o nawierzchni bitumicznej. W rejonie niektórych skrzyżowań szerokość jezdni powiększa się o szerokości dodatkowych pasów ruchu dla pojazdów skręcających w lewo.

Ulica Jaworzyńska przebiega przez obszary zwartej zabudowy staromiejskiej (odcinek od początku opracowania do ul. Grabskiego), tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami (odcinek od ul. Grabskiego do Al. Zwycięstwa) oraz tereny o zabudowie jednorodzinnej i tereny zielone (odcinek od ul. Wilczej do końca opracowania).

Zagospodarowanie pasa drogowego w stanie obecnym stanowi jezdnie ul. Jaworzyńskiej, chodniki, zjazdy oraz zieleńce. Ulica Jaworzyńska posiada jezdnie bitumiczna o szerokości ok. 10,5 m. Po obu stronach jezdni zlokalizowane są chodniki o nawierzchni bitumicznej bądź z kostki betonowej lub kamiennej zmiennej szerokości. Na odcinku od ul. Inwalidów do ul. Borsuczej chodniki oddzielone są od jezdni zieleńcami o szerokości ok. 4,0m.

3) RODZAJ TECHNOLOGII:

Zakłada się następujące konstrukcje:

ul. Jaworzyńska

- 4 cm - warstwa ścieralna SMA 8 PMB 45/80-55
- 8 cm - warstwa wiążąca AC WMS 16 W PMB 25/55-60
- 12 cm - warstwa podbudowy AC 22 P 35/50
- 20 cm - podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 stabilizowanej mechanicznie
- 15 cm - warstwa technologiczna /ulepszone podłoże z mieszanki związanej cementem C1,5/2,0

Zatoki autobusowe

- 23 cm - nawierzchnia z betonu cementowego C35/45 - dyblowana
- geowłóknina przeciwkorozyjna
- 22 cm - podbudowa betonowa C16/20 zbrojona
- 15 cm - warstwa technologiczna /ulepszone podłoże z mieszanki związanej cementem C1,5/2,0

Zatoki postojowe

- 8 cm - nawierzchnia z kostki brukowej
- 3 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 20 cm - podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31.5 stabilizowanej mechanicznie
- 15 cm - warstwa technologiczna /ulepszone podłoże z mieszanki związanej cementem C1,5/2,0

Chodniki, wyspy

- 8 cm - nawierzchnia z kostki brukowej
- 3 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 15 cm - podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31.5 stabilizowanej mechanicznie
- 10 cm - warstwa technologiczna /ulepszone podłoże z mieszanki związanej cementem C1,5/2,0

Ścieki rowerowe

- 8 cm - nawierzchnia z kostki brukowej
- 3 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 15 cm - podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31.5 stabilizowanej mechanicznie
- 10 cm - warstwa technologiczna /ulepszone podłoże z mieszanki związanej cementem C1,5/2,0

Inwestycja powoduje konieczność rozbiórek elementów dróg i ulic (nawierzchnie, podbudowy, krawężniki, obrzeża) wraz z ich odtworzeniem w technologii zbliżonej do stanu istniejącego.

W ramach opracowywanej dokumentacji projektowej przyjęto następującą kolejność realizacji inwestycji:

- roboty przygotowawcze w tym rozbiórkowe,
- roboty ziemne,
- odwodnienie korpusu drogowego,
- przebudowa sieci,
- podbudowy,
- nawierzchnie,
- roboty wykończeniowe.

Przyjęta technologia robót zakłada użycie materiałów takich jak: beton, stal, drewno, które nie stanowią zagrożenia dla środowiska.

Zakłada się także użycie materiałów mogących, w przypadku nie zachowania ostrożności, stanowić zagrożenie ze względu na możliwość skażenia wody i gruntu. Do takich materiałów należą m.in. farby i rozcieńczalniki, preparaty do powłokowej izolacji betonu, masy bitumiczne do wykonania nawierzchni.

4) OPIS WARIANTÓW PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Wariant bezinwestycyjny reprezentuje sytuację, w której planowana inwestycja nie zostanie zrealizowana. Niedostosowanie drogi do zwiększającej się liczby pojazdów będzie skutkowało pogarszaniem się warunków ruchu. Zaniechanie realizacji przedsięwzięcia wiązałoby się zatem ze stopniowym pogarszaniem się warunków funkcjonowania istniejącego układu drogowego oraz bezpieczeństwa drogowego. Towarzyszyłyby temu zwiększone emisje zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu i wibracji.

W związku z powyższym wybrano wariant inwestycyjny, którego podstawowymi celami są:

- poprawa jakości połączenia miasta z siecią dróg krajowych i TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa),
- połączenie miasta z projektowanymi w odrębnych zadaniach Droga Zbiorną Południową oraz drogami w ramach Planowanych Terenów Inwestycyjnych,
- wprowadzenie na odcinku od początku opracowania do ul. Grabskiego uspokojenia ruchu.

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

Realizacja inwestycji wymagać będzie m.in. wykorzystania następujących materiałów budowlanych: beton asfaltowy, kostka betonowa, kruszywo, piasek. W trakcie budowy użyte zostaną materiały budowlane, które posiadają wymagane atesty i deklaracje zgodności.

Stosowane podczas prac budowlanych maszyny będą napędzane olejem napędowym. Na podstawie dostępnych danych średnie zużycie paliwa przez maszyny budowlane można oszacować na 40 dm³/h. Wielkość zużycia paliw zależna będzie od ilości zastosowanych maszyn, ich rodzaju i czasu pracy.

W czasie realizacji przedsięwzięcia woda będzie wykorzystywana przez pracowników do celów socjalnych. Woda na te potrzeby będzie zapewniona przez wynajęte w tym celu firmy. Dodatkowo, woda może być wykorzystywana do utrzymania właściwej wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania betonów - zależnie od przyjętej organizacji robót jak również do zwilżania walców przy układaniu nawierzchni bitumicznych. Szacuje się, że średnie zużycie wody do celów socjalnych przez jednego pracownika fizycznego na dobę wynosi ok. 0,06 m³.

Projektowane odcinki drogi nie stanowią inwestycji produkcyjnej – w trakcie eksploatacji nie wymagają wykorzystywania wody, surowców, materiałów, paliw i energii.

6) ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO:

W celu zminimalizowania skutków niekorzystnego oddziaływania planowanej inwestycji podczas prac realizacyjnych należy:

- minimalizować zajętość terenu podczas budowy;
- zabezpieczyć plac budowy, park maszyn przed niekontrolowanym zrzutem substancji niebezpiecznych do środowiska;
- przed przystąpieniem do prac sprawdzić pojazdy, maszyny, urządzenia i inny sprzęt techniczny wykorzystywany do prac budowlanych pod kątem wycieku substancji ropopochodnych – ewentualne wycieki natychmiast usuwać. Wykorzystywany sprzęt powinien być sprawny technicznie;
- zapewnić wyposażenie zapleczy w środki chemiczne neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych;
- odpowiednio zorganizować zaplecze socjalne dla pracowników budowy. Powstałe ścieki socjalno - bytowe powinny być odbierane i unieszkodliwiane przez wyspecjalizowane firmy zewnętrzne.

- odpady wytwarzane podczas realizacji przedsięwzięcia należy zagospodarować zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach;
- minimalizować przekształcenia terenu;
- wycinkę drzew poprzedzającą inwestycje należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków;
- przeprowadzaną wycinkę roślinności ograniczyć do minimum;
- w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem prace budowlane wykonywać w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00;
- po zakończeniu prac budowlanych uporządkować teren w granicach inwestycji.

W celu zminimalizowania skutków niekorzystnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia podczas jego eksploatacji wskazuje się podjęcie następujących działań:

- w zakresie ochrony wód powierzchniowych oraz wód podziemnych:
 - zastosowanie zamkniętego układu kanalizacyjnego ujmującego w sposób kontrolowany wody opadowe oraz roztopowe z korony drogi,
- w zakresie ochrony akustycznej i ochrony powietrza:
 - poprawa stanu nawierzchni drogi, jaka nastąpi w wyniku realizacji przedsięwzięcia, przełoży się na zmniejszenie oddziaływania akustycznego rozpatrywanego odcinka trasy na tereny sąsiednie i stan sanitarny powietrza.
- w zakresie ochrony gleb:
 - racjonalne, oszczędne gospodarowanie środkami do zwalczania śliskości zimowej, przyczyni się do ograniczenia wpływu na środowisko wodno-gruntowe i pośrednio na nieliczne w obszarze inwestycji elementy środowiska przyrodniczego.

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

Podczas prac budowlanych wykonywanych w związku z realizacją omawianej inwestycji, do atmosfery emitowane będą zanieczyszczenia pyłowe i gazowe. Podstawowym źródłem emisji substancji do powietrza będą silniki pojazdów i maszyn wykorzystywanych przy budowie.

Emisja substancji występująca w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie wprowadzana do środowiska w sposób nieorganizowany, a czas jej wprowadzania będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych.

Emisja substancji w fazie eksploatacji będzie generowana w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Będzie to główne źródło emisji, decydujące o oddziaływaniu układu komunikacyjnego w zakresie emisji substancji do powietrza.

W przypadku przedmiotowej inwestycji należy spodziewać się, że poprawienie nawierzchni, a co za tym idzie płynności jazdy przy jednoczesnym polepszaniu jakości techniczno-ekologicznej silników przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń.

Źródłem hałasu wytwarzanego na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia budowlane. Sposobem ograniczania emisji hałasu w czasie budowy będzie stosowanie nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonych w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania i w nienagannym stanie technicznym.

Oddziaływanie na etapie realizacji jest uciążliwością przemijającą, jednakże wskazane jest wykonywanie prac budowlanych z umyciem cienkiego sprzętu wyłącznie w porze dziennej, unikając w miarę możliwości jednoczesnej pracy kilku maszyn kwalifikowanych jako ciężki sprzęt budowlany.

Eksplatacja przedmiotowej inwestycji będzie się nierozzerwalnie wiązała z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Źródłem hałasu emitowanego przez poruszający się pojazd jest praca silnika, opływ powietrza wokół obrysu pojazdu, toczenie się kół po nawierzchni jezdni, drganie zużytych bądź nieprecyzyjnie złożonych elementów pojazdu. Natężenie hałasu w ruchu drogowym jest uzależnione od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebieg droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Realizacja inwestycji związana z przebudową przedmiotowej ul. Jaworzyńskiej, wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i pojazdów. Dodatkowo stwierdza się, że poprawa stanu nawierzchni drogi oraz polepszenie płynności ruchu przyczyni się do obniżenia poziomu drgań oraz emisji hałasu.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wyróżnia się następujące etapy, będące źródłem wytwarzania odpadów:

- roboty rozbiórkowe oraz demontażowe, związane itp. z:
 - demontażem elementów istniejącej infrastruktury technicznej tj.: elementy sieci elektroenergetycznej, wodociągowo-kanalizacyjnej, teletechnicznej itp.
- roboty ziemne,
- roboty budowlane:
 - przebudowa ul. Jaworzyńskiej,
 - przebudowa dróg poprzecznych,
 - przebudowa ciągów pieszych,

- przebudowa istniejących zjazdów do posesji,
- budowa elementów systemu odwodnienia,
- budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Na etapie ubytkowania układu drogowego przewiduje się cykliczne powstawanie odpadów, których źródłem będą następujące działania:

- utrzymanie letnie oraz zimowe drogi, w tym usuwanie odpadów o charakterze komunalnym oraz zanieczyszczonych odkładów piasku, mułu lub liści,
- realizacja harmonogramu prac konserwacyjnych, związana z:
 - remontami nawierzchni (zwłaszcza po okresie zimowym),
 - naprawa (wymiana) zniszczonych (zużytych) elementów infrastruktury drogi.

Dodatkowo, eksploatacja urządzeń kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody opadowe i roztopowe z drogi będzie powodowała generowanie strumienia odpadów w postaci szlamów, okresowo usuwanych z wpustów ulicznych lub innych elementów kanalizacyjnych.

Ilość odpadów występujących w fazie eksploatacji jest zależna od wielu czynników, takich jak warunki atmosferyczne, warunki eksploatacji drogi, kultura i świadomość ekologiczna użytkowników drogi.

Występowanie tak wielu zmiennych, czyni praktycznie niemożliwym ustalenie ilości rodzajów odpadów, zbieżnej ze stanem rzeczywistym.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą trzy typy ścieków:

- ścieki socjalno – bytowe, związane z czynnościami sanitarnymi pracowników budowy (miejsce powstawania: zaplecze budowy),
- ścieki technologiczne, związane z bielącą konserwacją sprzętu budowlanego oraz innymi czynnościami technologicznymi (miejsce powstawania: plac budowy, zaplecze budowy),
- ścieki opadowe oraz roztopowe, związane bezpośrednio z opadami atmosferycznymi (miejsce powstawania: plac budowy, zaplecze budowy).

Na obecnym etapie przedsięwzięcia nie ma możliwości określenia ilości ww. ścieków ze względu na brak wystarczających danych, dotyczących między innymi zatrudnienia i szczegółów organizacji terenów budowy.

Na etapie ubytkowania układu drogowego powstawać będą ścieki opadowe, związane ze spływami opadowymi i roztopowymi z powierzchni utwardzonych.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń, stwierdza się, że charakterystyka jakościowa wód opadowych pochodzących z powierzchni szczelnych na przedmiotowym odcinku drogi nie spełnia ustawowych wymogów. Tym samym, projekt zakłada ujmowanie wód w szczelny system kanalizacyjny i odprowadzenie ich za pośrednictwem przewodów do istniejących

odcinków sieci kanalizacji deszczowej. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się kontrolowanych zrzutów wód opadowych i roztopowych do wód powierzchniowych lub do ziemi.

8) MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO:

Projektowana inwestycja 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 rejonie projektowanej inwestycji nie występują obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie w tym obszary NATURA 2000.

Z up. Prezydenta Miasta

Jadwiga Ziolkiewicz
(Zastępca Prezydenta)