

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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 ze zm.), a także § 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 uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Bolesława Pustelnik – Dyrektora Oddziału w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi krajowej nr 42 na odcinku Dębina – Praszka od km 44+580 do km 53+490

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 2010-03-13 Pan Bolesława Pustelnik – Dyrektora Oddziału w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi krajowej nr 42 na odcinku Dębina – Praszka od km 44+580 do km 53+490. Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia zawierającą dane, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 5 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.).

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć określonych w art. 71 ust 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz wymienione jest w § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. z 2004 Nr 257 poz. 2573 z późn.zm.).

Zgodnie z art. 77 ust 1 w/w ustawy organ prowadzący postępowanie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Oleśnie o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia oraz zakresu raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu postanowieniem z dnia 12 kwietnia 2010 roku Nr RDOŚ-16-WOOS-6613-2-155/10/mse wyraził opinię o istnieniu konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny postanowieniem z dnia 15 kwietnia 2010 roku Nr NZ/JW-4325-14/10 wniósł o odstąpienie od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Z informacji o planowanym przedsięwzięciu wynika, iż przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi krajowej nr 42 na odcinku Dębina – Praszka od km 44+580 do km 53+490. W ramach przedsięwzięcia planuje się wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni, wymianę konstrukcji jezdni na niektórych odcinkach, regulację krawędzi i poszerzenie jezdni, przebudowę skrzyżowań z drogami poprzecznymi, przebudowę zatok autobusowych, chodników, zjazdów, mostu, przepustów drogowych oraz elementów odwodnieniowych drogi, budowę kanalizacji deszczowej.

Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach będących pasem drogowym. Zlokalizowana została w miejscowościach Dębina, Gorzów Śląski, ul. Kluczborska (Karłów) w gminie Gorzów Śląski (od km 44+580 do km ok. 53+152) oraz gminie Praszka (od km ok. 53+152 do km 53+490), w powiecie oleskim na terenie województwa opolskiego.

Zakres inwestycji obejmuje:

- wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni,
- wymianę konstrukcji jezdni na niektórych odcinkach,
- regulację krawędzi jezdni,
- poszerzenia jezdni,
- przebudowę skrzyżowań z drogami poprzecznymi,
- przebudowę zatok autobusowych,
- przebudowę chodników,
- przebudowę zjazdów,
- przebudowę mostu,
- przebudowę przepustów,
- regulację rowów drogowych,
- przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- zabezpieczenie kolizji z urządzeniami obcymi.

Parametry techniczne istniejącej drogi:

- droga klasy GP – ruchu głównego przyspieszonego,
- szerokość jezdni 6,5 – 8,6m,
- szerokość poboczy gruntowych 1,25m,
- szerokość chodników 1,25 – 3,0m.

Długość przebudowywanej drogi wynosi 8910m.

W ciągu przebudowywanej drogi istnieją następujące skrzyżowania:

- droga wojewódzka nr 487 do m. Olesno – skrzyżowanie zwykłe,
- droga powiatowa nr 1916O (ul. Moniuszki) – skrzyżowanie zwykłe,
- droga wojewódzka nr 487 do m. Byczyna – skrzyżowanie zwykłe,
- skrzyżowania i połączenia z drogami gminnymi publicznymi i wewnętrznymi.

W pasie drogowym zlokalizowane są następujące urządzenia towarzyszące:

- linie kablowe energetyczne,
- linie napowietrzne energetyczne,
- linie kablowe telekomunikacyjne,

- sieć kanalizacyjna,
- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa.

Teren pod projektowaną przebudowę drogi to istniejąca droga krajowa nr 42 na odcinku Dębina – Praszka. W otoczeniu drogi, na jej początkowym odcinku znajdują się tereny rolnicze (pola, łąki, pastwiska) oraz zabudowa zagrodowa. Na tym odcinku droga posiada przekrój drogowy o szerokości jezdni 6,0m. Przed miejscowością Karlów znajduje się most o jednoprzęsłowej konstrukcji żelbetowej. Następnie trasa prowadzi przez miejscowość Gorzów Śląski, gdzie w otoczeniu drogi znajduje się zwarta zabudowa w postaci budynków jednorodzinnych oraz obiektów handlowych, produkcyjnych oraz użyteczności publicznej. W obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 487 do miejscowości Olesno znajduje się pętla oraz dworzec autobusowy. Droga posiada przekrój uliczny o szerokości jezdni 6,0 – 9,2m z jednostronnymi i dwustronnymi chodnikami. Na końcowym odcinku drogi z jej prawej strony w bliskim sąsiedztwie znajduje się nieczynna linia kolei wąskotorowej, w otoczeniu drogi i kolei znajdują się pola uprawne oraz pojedyncze zabudowania gospodarskie. Pod drogą krajową znajdują się liczne przepusty drogowe.

Przyjęto wzmocnienie konstrukcji nawierzchni betonem asfaltowym. W miejscach, gdzie niemożliwe jest ułożenie warstw wzmacniających (teren o bliskiej i zwartej zabudowie oraz odcinki jezdni silnie zdeformowane) przewiduje się rozbiórkę istniejącej konstrukcji jezdni i budowę nowej konstrukcji w technologii bitumicznej. Jako warstwę ścieralną przewiduje się ułożenie warstwy z SMA.

Zostaną wykonane zjazdy do posesji z betonowej kostki brukowej, zjazdy na pola z destruktu, wykonane chodniki z betonowej kostki brukowej oraz zatoki autobusowe z kostki kamiennej regularnej.

Woda opadowa z jezdni zostanie odprowadzona powierzchniowo za pomocą projektowanego spadku podłużnego i poprzecznego jezdni. W większości woda opadowa odprowadzona zostanie do przydrożnych rowów drogowych, które podczas prac będą wyczyszczone, odmulone i ewentualnie wyregulowane. Aby zapewnić drożność odpływu przebudowane zostaną także wszystkie przepusty pod zjazdami. W miejscach występowania przekroju drogi w krawężniku oraz w miejscach gdzie ze względu na brak miejsca w pasie drogowym nie ma możliwości zachowania rowu drogowego otwartego projektuje się kanalizację deszczową. Przewiduje się budowę kanalizacji deszczowej w miejscowościach: Dębina, Karlów oraz przebudowę istniejącej i budowę nowej kanalizacji w miejscowości Gorzów Śląski. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane do odbiorników oczyszczane będą w osadnikach.

W związku z tym, że analizowane przedsięwzięcie to przebudowa istniejącej drogi krajowej nie przewiduje się wariantowania lokalizacyjnego w/w inwestycji. Alternatywę stanowi jedynie tzw. wariant zerowy (niepodejmowanie realizacji przedsięwzięcia), jednak jest on zdecydowanie bardziej niekorzystny dla środowiska, niż wariant inwestycyjny, który ogranicza uciążliwości oddziaływania drogi na środowisko.

Wariant inwestycyjny polegający na przebudowie odcinka drogi krajowej, w znacznym stopniu poprawi komfort oraz płynność i czas przejazdu przez miejscowości. Poprzez zmniejszenie częstotliwości hamowań na nawierzchni, która obecnie jest w złym stanie, wpłynie korzystnie na klimat akustyczny oraz zanieczyszczenie powietrza. Zostanie uregulowana gospodarka wodno-ściekowa, w rejonie miejscowości zostanie wybudowana kanalizacja deszczowa, uregulowane oraz oczyszczone rowy drogowe. Rozwiązania te przyczynią się do zlikwidowania odprowadzania wód opadowych w sposób niekontrolowany na przyległy teren.

Zaprojektowano również skrzyżowania, zatoki autobusowe, chodniki i przejścia dla pieszych, poprawiając bezpieczeństwo zarówno kierowców, jak i pieszych.

Wariant zerowy polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia jest najmniej korzystny. W przypadku odstąpienia od realizacji inwestycji przewiduje się następujące oddziaływanie na środowisko i ludzi:

- zwiększające się natężenie ruchu pojazdów w strefie okolicznych miejscowości stwarza zagrożenie dla ruchu kołowego i pieszego,
- droga na rozpatrywanym odcinku obsługuje aktualnie w sposób bezpośredni zjazdy na przyległe pola. Jest to szczególnie niebezpieczne, przy znacznych prędkościach pojazdów rozwijanych na prostym dwupasowym odcinku drogi,
- zaniechanie inwestycji pogłębiłoby, już obecnie niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu oraz wpływu na środowisko,
- nie będzie możliwa poprawa płynności ruchu w miejscowości,
- pogorszy się stan nawierzchni dróg obecnie nadmiernie eksploatowanych,
- zwiększy się emisja spalin obciążonych drogi, negatywnie oddziałująca na zdrowie ludzi, zwierząt oraz żywotność roślin,
- może dojść do zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych w przypadku poważnych awarii w wyniku niedostatecznego skanalizowania drogi,
- nie ulegnie zmniejszeniu hałas komunikacyjny, ani też drgania, a biorąc pod uwagę wzrost natężenia ruchu, zagrożenia te spotęgują się.

Z punktu widzenia korzyści względem ochrony środowiska wariant zerowy polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia i pozostawienia go w stanie istniejącym jest wariantem najmniej korzystnym. Stan techniczny drogi nie odpowiada wzrastającemu natężeniu ruchu osobowego i towarowego. Obserwacje poczynione na drodze wskazują jednoznacznie, że stan ten systematycznie się pogarsza. Na wielu odcinkach występują niebezpieczne koleiny co stwarza zagrożenie dla ruchu oraz zwiększa poziom hałasu.

Gdyby przebudowa drogi krajowej nie miała miejsca, bez zmian pozostałyby obecnie funkcjonujące systemy odprowadzania, retencjonowania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego. Odwodnienie drogi poza miejscowością odbywa się poprzez odprowadzenie wód opadowych do istniejących, zamulonych i zarośniętych rowów przydrożnych, których stan nie spełnia minimalnych wymagań dla rowów odwadniających.

Wycinkę drzew (kolidujących oraz stwarzających zagrożenie dla uczestników ruchu) należy ograniczyć do minimum niezbędnego dla realizacji przedsięwzięcia. Nie należy obniżać bądź podwyższać terenu wokół istniejących drzew i krzewów aby nie zakłócić stosunków wodnych i przez to doprowadzić do zasychania roślin. Drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac ziemnych, powinny być na czas robót odpowiednio zabezpieczone, co dotyczy w szczególności pni drzew. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, przeprowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew lub krzewów, które nie kolidują z inwestycją lecz bezpośrednio z nią sąsiadują, powinny być wykonywane w sposób najmniej szkodzący tym elementom przyrodniczym.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów oraz maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych, oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Uciążliwości związane z etapem budowy są uciążliwościami okresowymi i zanikną z chwilą oddania dróg do eksploatacji.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2007r. Nr 120, poz. 826), obszary zlokalizowane przy analizowanym odcinku drogowym kwalifikuje się do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Wartości dopuszczalne poziomu dźwięku od hałasów komunikacyjnych dla obszaru zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wynoszą 55 dB(A) dla 16 godzin pory dziennej i 50 dB(A) dla 8 godzin pory nocnej. Analiza zasięgu oddziaływania projektowanej drogi oraz danych zebranych wskazuje na niewielkie przekroczenia wielkości dopuszczalnych hałasu emitowanego przez projektowany odcinek

drogi w środowisku zewnętrznym w punktach obliczeniowych w porze dziennej i w porze nocnej na najbliższej granicy terenów zabudowy mieszkaniowej.

W obszarze zabudowanym, ze względu na występowanie licznych zjazdów do posesji, dróg dojazdowych, skrzyżowań itp. nie przewiduje się ustawienia ekranów akustycznych. Wymiana starej nawierzchni na nową będzie stanowiła ważny czynnik zmniejszający emisję hałasu. Budowa nowej, równej nawierzchni drogowej i upłynnienie ruchu samochodowego będzie sprzyjać ograniczeniu hałasu emitowanego przez pojazdy samochodowe.

Z punktu widzenia ochrony przed hałasem, przebudowa odcinka drogi krajowej nr 42 na odcinku Dębina – Praszka poprawi klimat akustyczny w najbliższym sąsiedztwie w porównaniu ze stanem obecnym. Będzie to spowodowane przez:

- poprawę płynności ruchu (dodatkowe pasy do skrętów), ponieważ zmniejszy się wpływ ruchu przyspieszonego pojazdów na wypadkową emisję hałasu,
- nową, gładką nawierzchnię jezdni - wyeliminuje dodatkowy hałas jaki generuje się przy przesuwaniu ładunków w pojazdach ciężarowych, podczas jazdy po nierównej nawierzchni.

Ocenia się, że wymiana nawierzchni poprawi stan klimatu akustycznego po przebudowie o około 2 dB.

Na etapie budowy prace w obrębie zabudowy będą stanowiły pewną uciążliwość akustyczną dla ludzi przebywających w najbliższym sąsiedztwie. Budowa nie będzie źródłem hałasu wpływającego w znacznym stopniu na degradację klimatu akustycznego. W wyniku przeprowadzenia przebudowy drogi można się będzie spodziewać zmniejszenia hałasu poprzez równość nawierzchni, poprawę płynności ruchu, ograniczenie hamowania i startu pojazdów i poprawę bezpieczeństwa ruchu. Jest to szczególnie istotne, gdyż w miarę upływu lat zwiększać się będzie ruch pojazdów na drogach, a tym samym zwiększać się będzie hałas związany z tym ruchem.

W przypadku niepodejmowania inwestycji, warunki akustyczne będą się zmieniały wraz ze wzrostem natężenia ruchu pojazdów. Przyrost natężenia spowoduje wzrost poziomu dźwięku o ok. 1 dB. W wariantcie bezinwestycyjnym warunki akustyczne będą więc pogarszały się. Biorąc w/w wnioski należy zatem stwierdzić, że realizacja inwestycji będzie bardziej korzystna z punktu widzenia ochrony środowiska przed hałasem.

Realizacja przedsięwzięcia związana będzie z zużyciem następujących surowców i minerałów: woda, beton asfaltowy lub beton, betonowa kostka brukowa, kostka kamienna regularna, a także związana będzie z zużyciem paliw (olej napędowy do zasilania maszyn i pojazdów) oraz energii elektrycznej (np. do zasilania urządzeń).

Planowana przebudowa drogi poprawi jej stan techniczny wpływając na poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i pojazdów oraz zmniejszy poziom hałasu.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała zagrożenia wystąpienia poważnej awarii i nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarami górskimi lub leśnymi, a także poza obszarami objętymi ochroną, w tym strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych. Planowana inwestycja położona jest poza obszarami wymagającymi specjalnej ochrony tj. poza stanowiskami rzadkich i chronionych gatunków roślin, chronionych gatunków grzybów i ich siedliskami oraz poza obszarami o wyróżniających się walorach faunistycznych. Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie również poza obszarami Natura 2000 oraz poza innymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-9 ustawy o ochronie przyrody, a także poza obszarami przylegającymi do jezior.

Ponadto w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują:

- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,

- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Biorąc powyższe pod uwagę, jak również uwarunkowania wynikające z art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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 ze zm.) oraz zakres planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie, charakter i skalę oddziaływania na środowisko orzekam jak w sentencji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji wymienione w art. 72 ust. 1 pkt 1 – 14 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Opolu za pośrednictwem Burmistrza Gorzowa Śląskiego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załączniki:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia
Karta informacyjna przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Opolu
45-085 Opole, ul. Niedziałkowskiego 6
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. 1-go Maja 6, 45-068 Opole
2. Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
ul. Mickiewicza 1, 45-367 Opole