

BURMISTRZ ZDZIESZOWIC Zarząd Dróg Wojewódzkich
47-330 Zdzieszowice w Opolu
ul. Bolesława Chrobrego 34

Zdzieszowice, dnia 17.08.2020 r.

2020 -09- 09

OŚ.6220.4.2020.AK

godz. zał.
L.dz. 8315 podpis Kito

Decyzja stała się prawomocna
z dnem 08.09.2020r.
INSPEKTOR
mgr inż. Aleksandra Kałużna

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839),

po rozpatrzeniu wniosku złożonego w dniu 09.06.2020 r., (uzupełnionego w dniu 15.06.2020 r.) przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu, ul. Oleska 127, 45-231 Opole, w imieniu którego występuje Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Zdzieszowice**” zlokalizowanego na działkach ewidencyjnych nr: 1429/3, 1429/4, 1429/5, 1429/6, 1431/1, 1431/2, 1463/1, 1696/1 (obręb Zdzieszowice, arkusz mapy 13), 1820/1, 1913, 1914/1, 1816, 1768, 1757, 1821/2, 1868/2, 1915/2, 1914/2, 1894, 1885/1, 1798, 1769, 1758, 1823, 1853/4, 1870/2, 1874/2, 1874/1, 1817, 1770, 1759, 1861, 1865/1, 1870/1, 1871/1, 1876, 1818, 1729/3, 1760, 1862/1, 1853/5, 1869, 84/17, 84/18, 1819, 1729/2, 1764, 1852/1, 1784, 1810, 1811/1, 1767, 1729/5, 1766, 1863, 1849 (obręb Zdzieszowice, arkusz mapy 14), 1916/2, 1934, 1919 (obręb Zdzieszowice, arkusz mapy 15),

po zasięgnięciu opinii organów współdziałających: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krapkowicach oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Opolu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie,

Burmistrz Zdzieszowice orzeka

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
- II. Określić warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji w następującym zakresie:
 1. wszelkie prace w obrębie planowanej inwestycji wykonać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska wodno-gruntowego przed wyciekami paliw i płynów technicznych,
 2. zaplecze budowy wyposażyć w sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków,
 3. kopy zabezpieczyć przed przedostaniem się do gruntu substancji szkodliwych dla środowiska wodnego,
 4. w przypadku konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopów; ograniczyć wpływ prac do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwodnienia odprowadzać w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich,

5. zaplecze budowy i plac parkingowy dla pojazdów obsługi budowy powinny mieć szczelną nawierzchnię i być zlokalizowane poza obszarami zalesionymi oraz w oddaleniu od zbiorników i cieków wodnych,
6. roboty rozbiórkowe i budowlane prowadzić w sposób nie powodujący zanieczyszczenia wód,
7. wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj.: poza okresem od marca do września,
8. drzewa i krzewy, które nie będą wycinane zabezpieczyć przed uszkodzeniem np. poprzez obłożenie deskami,
9. w okresie prac budowlanych (ziemnych) przeprowadzać kontrole wykopów pod kątem występowania w nich zwierząt, a w przypadku stwierdzenia zwierząt w wykopach - należy je wyłapać oraz wypuścić poza teren inwestycji,
10. przewidzieć zastosowanie nawierzchni redukującej emisję hałasu drogowego, o redukcji równoważnego poziomu dźwięku 2 dB (np. SMA5),
11. prowadzić prace powodujące duże oddziaływanie akustyczne w porze dziennej w godzinach od 6.00 do 22.00. Dopuszcza się prowadzenie prac w porze nocnej, jeżeli będą tego wymagały względy techniczno-technologiczne oraz prac nie powodujących dużego oddziaływania akustycznego,
12. prowadzić prace o wysokich częstotliwościach drgań jedynie w porze dziennej w godzinach od 6.00 do 22.00,
13. wyjazd z placu budowy należy wyposażyć w myjkę do czyszczenia kół pojazdów z błota,
14. roboty ziemne prowadzić w sposób, który nie spowoduje zniszczeń szaty roślinnej, w tym drzewostanu w sąsiedztwie inwestycji. W obrębie systemu korzeniowego drzew rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy i w obrębie grubszych korzeni wykopy prowadzić ręcznie. Wykopy nie powinny powodować obniżenia poziomu wód gruntowych w obrębie systemów korzeniowych;
15. materiały budowlane, nadmiar ziemi ani innych materiałów i środków chemicznych nie gromadzić w rzucie korony drzewa nieprzewidzianego do usunięcia,
16. ewentualnie odsłonięte korzenie należy zabezpieczyć przed przesuszaniem,
17. tereny zajęć czasowych po zakończeniu prac budowlanych zrehabilitować, zabezpieczoną na wcześniejszym etapie glebą i obsiać trawą,
18. wykonanie wykopów powinno postępować w kierunku podnoszenia się niwelety, aby umożliwić odpływ wód z wykopu,
19. odsłonięte podczas wykonywania wykopów źródła wody należy ująć za pomocą rowów lub drenów,
20. wody opadowe i źródlane należy odprowadzić rowami poza teren robót,
21. zapobiegać zamuleniu rowów,
22. nie dopuszczać do gromadzenia się wody i powstawania zastoisk,
23. wykonywać przewożów kruszyw i bitumitów pod przykryciem (pod plandeką),
24. zachować przepływ wód powierzchniowych i spływ wód opadowych,
25. zaplecze techniczne i socjalne budowy lokalizować, w granicach technicznych i ekonomicznych możliwości, na terenach oddalonych od zabudowy mieszkalnej, optymalnie w powiązaniu z istniejącymi terenami produkcji lub usług,
26. w miarę możliwości technicznych ewentualne awarie sprzętu usuwać poza placem budowy,
27. miejsca postoju maszyn, które w danej chwili nie są używane lokalizować jak najdalej od cieków powierzchniowych,
28. materiały wykorzystywane przy budowie, które zawierają substancje niebezpieczne magazynować na szczelnej nieprzepuszczalnej powierzchni lub w szczelnych pojemnikach,
29. wszystkie wykorzystywane pojemniki, zużyte środki i materiały oraz narzędzia, które mogłyby stanowić zagrożenie dla wód magazynować na szczelnych nieprzepuszczalnych powierzchniach,
30. podczas prowadzonych prac monitorować ewentualne wycieki paliwa, oleju itp.,
31. w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu paliwem lub olejem, należy go niezwłocznie zebrać i przekazać do utylizacji podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia w tym zakresie,
32. zaplecze socjalne budowy wyposażyć w toalety ze szczelnym zbiornikiem na fekalia oraz zamkniętym obiegiem wody socjalnej,

33. warstwę gleby z terenu przewidzianego pod bazę zaplecza technicznego należy zebrać i zeszkładować do wykorzystania na etapie rekultywacji terenu,
34. zapewnić prawidłowy, zgodny z prawem, obieg odpadów z terenu realizacji inwestycji (zabezpieczając przed wpływem warunków atmosferycznych),
35. odpady komunalne zagospodarować, zgodnie z regulaminem utrzymania czystości i porządku w gminie, który jest aktem prawa miejscowego (odpady należy gromadzić selektywnie w szczelnych, zamykanych kontenerach, o kolorach odpowiadającym poszczególnym rodzajom odpadów),
36. odpady magazynować w wyznaczonym miejscu w wydzielonych, pojemnikach, skrzyniach, workach, kontenerach (miejscu magazynowania zabezpieczyć będą przed dostępem osób postronnych i zwierząt),
37. masy ziemne z wykopów wykonawca robót budowlanych powinien wykorzystać na miejscu (w jak największym stopniu i o ile to będzie możliwe ze względu na ich własności) na cele związane z realizacją inwestycji, np. do formowania nasypów czy do rekultywacji terenu,
38. prace, gdy będą pracowały jednocześnie maszyny o dużej mocy akustycznej, należy ograniczyć do niezbędnego minimum (w rejonie bliskiej zabudowy podlegającej ochronie akustycznej),
39. w pobliżu terenów zabudowanych, a w szczególności w miejscach, gdzie zabudowa mieszkaniowa (w tym obiekty zabytkowe) jest w odległości mniejszej niż 20 m od źródła drgań, w miarę możliwości technicznych, nie stosować walców wibracyjnych lub gdy nie jest to możliwe technologicznie ograniczyć oddziaływania dynamiczne urządzeń budowlanych do minimum (z zastrzeżeniem, że minimum nie może powodować pogorszenia stanu technicznego budynków),
40. ograniczyć prędkość i tonaż pojazdów ciężkich dostarczających materiał,
41. w skrajnych przypadkach, w rejonach zabudowanych, przy pogodzie suchej i wietrznej stosować okresowe zraszanie odsłoniętego terenu wodą,
42. w przypadku odkrycia w trakcie trwających robót znalezisk przedmiotów, co do których istnieje przypuszczenie, że są one zabytkami archeologicznymi, należy zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami niezwłocznie zawiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Ochrony Zabytków,
43. przydrożne kapliczki, przydrożne krzyże i inne obiekty kultu religijnego należy zabezpieczyć na czas przebudowy drogi

III. Określić warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia na etapie eksploatacji w następującym zakresie:

1. sprawdzać okresowo stan nawierzchni drogowej i usuwać ewentualne ubytki (szczególnie po okresie zimowym),
2. zapewnić prawidłowy, zgodny z prawem, obieg odpadów z terenu eksploatacji inwestycji,
3. systematyczne wykaszanie i oczyszczanie rowów podtrzymując ich drożność

IV. Ustalić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji jako jej integralną część.

Uzasadnienie

Wnioskiem znak WI.603.81.2020.MK.24 z dnia 04.06.2020 r. złożonym do tutejszego urzędu w dniu 09.06.2020 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu, ul. Oleska 127, 45-231 Opole, w imieniu którego występuje Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Zdzeszowice” zlokalizowanego na działkach ewidencyjnych nr: 1429/3, 1429/4, 1429/5, 1429/6, 1431/1, 1431/2, 1463/1, 1696/1 (obręb Zdzeszowice, arkusz mapy 13), 1820/1, 1913, 1914/1, 1816, 1768, 1757, 1821/2, 1868/2, 1915/2, 1914/2, 1894, 1885/1, 1798, 1769, 1758, 1823, 1853/4, 1870/2, 1874/2, 1874/1, 1817, 1770, 1759, 1861, 1865/1, 1870/1, 1871/1, 1876, 1818, 1729/3, 1760, 1862/1, 1853/5, 1869, 84/17, 84/18, 1819, 1729/2, 1764, 1852/1, 1784, 1810, 1811/1, 1767, 1729/5, 1766, 1863, 1849 (obręb Zdzeszowice, arkusz mapy 14), 1916/2, 1934, 1919 (obręb Zdzeszowice, arkusz mapy 15).

Do w/w wniosku inwestor dołączył: kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP) wraz z jej zapisem w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy

ewidencyjnej, w postaci papierowej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wypisy z rejestru gruntów w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych.

Dnia 15.06.2020 r. do tutejszego urzędu wpłynęło uzupełnienie wniosku znak WI.603.81.2020.MK.24 z dnia 04.06.2020 r. - wykaz działek znajdujących się na przewidywany teren na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Dane o złożonym wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku (www.ekoportal.gov.pl). Nr karty 70/2020.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Zdzeszowic.

Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, sporządzonej w dniu 23.03.2020 r. przez mgr inż. Pana Łukasza Słomińskiego ustalono, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Zdzeszowice na długości około 1,035 km. Wobec powyższego stwierdzono, że wnioskowane przedsięwzięcie zostało wymienione w:

- § 3 ust. 1 pkt 62, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*),
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 ww. rozporządzenia (*przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*),
- § 3 ust. 1 pkt 67 ww. rozporządzenia (*budowle przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód*).

Dlatego zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dnia 17.06.2020 r. wszczęto postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie. Za strony postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z zapisami art. 74 ust. 3a ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko uznano wnioskodawcę oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z brzmieniem art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o

ocenach oddziaływania na środowisko, o wszystkich etapach prowadzonego postępowania strony informowane były w formie publicznego obwieszczenia wywieszonego na okres 14 dni. Obwieszczenie Burmistrza Zdzeszowic nr OŚ.6220.4.2020.AK z dnia 17.06.2020 r. zawiadamiające strony o wszczęciu postępowania wywieszone zostało w następujących miejscach:

- tablica ogłoszeń w budynku Urzędu Miejskiego w Zdzeszowicach w okresie od 17.06.2020 r. do 03.07.2020 r.;
- BIP Urzędu Miejskiego w Zdzeszowicach - <http://bip.zdzeszowice.pl>

W związku z powyższym Burmistrz Zdzeszowic, działając zgodnie z art. 64 ust. 1, 2 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko pismem z dnia 17.06.2020 r. znak OŚ.6220.4.2020.AK, wystąpił do Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Opolu o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia oraz co do zakresu ewentualnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem znak NZ.9022.5.5.2020.ESz z dnia 25.06.2020 r. (data wpływu do tutejszego urzędu) Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Opolu poinformował, że przekazuje sprawę według właściwości do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krapkowicach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu w piśmie znak WOOŚ.4220.204.2020.JGB z dnia 03.07.2020 r. (data wpływu do tutejszego urzędu 03.07.2020 r.) wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit b) i lit c) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, wyszczególnionych w ust. II pkt 7-10 niniejszej decyzji.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Opolu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w piśmie znak GL.ZZŚ.3.435.110.2020.DB z dnia 01.07.2020 r. (data wpływu do tutejszego urzędu 03.07.2020 r.) wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił warunki tej realizacji wyszczególnione w ust. II pkt 1-6 niniejszej decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krapkowicach w piśmie (opinii sanitarnej) z dnia 02.07.2020 r. znak NZ.4315.14.2020.GJ (data wpływu do tutejszego urzędu 07.07.2020 r.) wniósł o odstąpienie od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego z dnia 13.07.2020 r. Burmistrz Zdzeszowic wydał obwieszczenie znak OŚ.6220.4.2020.AK zawiadamiając strony postępowania o opiniach Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krapkowicach, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, Dyrektora Zarządu Zlewni w Opolu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, a także zgłoszonych żądań. Do dnia wydania niniejszej decyzji strony biorące udział w postępowaniu nie wniosły żadnych uwag i nie zgłosiły zastrzeżeń. Obwieszczenie nr OŚ.6220.4.2020.AK z dnia 13.07.2020 r. wywieszone zostało w następujących miejscach:

- tablica ogłoszeń w budynku Urzędu Miejskiego w Zdzeszowicach w okresie od 13.07.2020 r. do 28.07.2020 r.;
- BIP Urzędu Miejskiego w Zdzeszowicach - <http://bip.zdzeszowice.pl>

Zgodnie z treścią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego podjętego Uchwałą nr LII/419/2002 Rady Miejskiej w Zdzeszowicach z dnia 10 października 2002r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Zdzeszowice (opublikowaną w Dzienniku Urzędowym Województwa Opolskiego nr 120 z dnia 25 listopada 2002 r., poz. 1554) działki ewidencyjne, na których będzie realizowane przedsięwzięcie oznaczono następującymi symbolami: 1429/3 – Ks/U w części Z, 1429/6 – Z, 1463/1 – Z, 1429/4 – Z, 1431/1 – Rp, w części Ks/U, w części Z, 1696/1 – Zc w części Z, 1429/5 – Ks/U w części Z, 1431/2 – Z, 1820/1 – Z, 1914/2 – Zl, w części Zo, w części Rp, w części Z,

1870/2 – U, 1870/1 – Mr w części L, 1869 – Mr w części L w części Z, 1784 – D, 1913 – Zo w części Rp, w części Z, 1894 – U, 1874/2 – Mr w części Z, 1871/1 – Mr w części Rz, w części L, 84/17 – Zl/Zp/Ut/Kp, 1810 – Mn/Ro, w części Z, 1914/1 – Rp, w części Zo, w części Z, 1885/1 – U w części Rz, 1874/1 – Mr w części L, w części Z, 1876 – L, 84/18 – Zl/Zp/Ut/Kp, 1811/1 – Mn/Ro, w części D, w części Z, 1816 – Mn/Ro, w części D, w części Z, 1798 – D, 1817 – Mn/Ro, w części D, 1818 – Mn/Ro, w części D, 1819 – Mn / Ro, w części D, w części Z, 1767 - Mn/Ro, w części Z, 1768 – Mn/U w części D, w części Z, 1769 – Mn/U w części D, w części Z, 1770 – Ks/U w części Z, 1729/3 – Z, 1729/2 – Z, 1729/5 – Z, 1757 – Rp / Ro, w części Z, 1758 – Mr w części Z, 1759 – Mr w części Z, 1760 – Mr w części Z, 1764 – Mr w części Z, 1766 – Mr w części Z, 1821/2 – Zl w części Z, 1823 – dr w części Z, 1861 – Zl w części Z, 1862/1 – Mr, w części Rp, w części Z, 1865/1 – Rz w części dr, w części Z, 1863 – Mr w części Z, 1868/2 – Mr, w części Rp, w części Z, w części Z, 1853/4 – Rz w części dr, w części Z, 1853/5 – Mr, w części Rz, w części dr, w części Z, 1852/1 – Mr w części Z, 1849 – Mr, w części Z, w części Rz, 1915/2 – Mr, w części Z, w części Dr, 1916/2 – Ro w części Z, w części Dr, 1934 – Dr, w części Z, 1919 – Rp, w części Z.

Przeznaczenie: Mn / Mr – tereny oznaczone tym symbolem przeznacza się dla istniejącej i projektowanej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wolno stojącej, bliźniaczej lub szeregowej; Ro – Tereny upraw ogrodniczych; D – Tereny dróg dojazdowych; Rp – Tereny upraw polowych; Zo – Tereny zieleni niskiej, nieużytki; Z – Tereny ulic zbiorczych; KS – Tereny urządzeń komunikacji samochodowej; U – Tereny usługowe; Dr – Tereny dróg klas niższych; Zl – Tereny zieleni leśnej; Rz – Tereny łąk i pastwisk; Zp – Tereny zieleni urządzonej; Ut – Tereny usług turystyki.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę kryteriów planowanego przedsięwzięcia w zakresie, o którym mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krapkowicach, Dyrektora Zarządu Zlewni w Opolu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie organ właściwy do wydania decyzji uznał, że po zrealizowaniu przez Inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska. Jednocześnie uwzględniając fakt, że w toku prowadzonego postępowania odstąpiono od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tutejszy organ, zgodnie z art. 84 ww. ustawy stwierdził w niniejszej decyzji brak przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Podczas rozpatrywania przedmiotowej sprawy uwzględniono uwarunkowania wymienione w art. 63 ust 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko.

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 o długości realizacji ok. 1,03 km. Celem inwestycji jest poprawa warunków bezpieczeństwa i komfortu wszystkich uczestników ruchu drogowego, a także poprawa przepustowości drogi wojewódzkiej i usprawnienie odwodnienia układu komunikacyjnego. Na całym odcinku projektowana inwestycja objęta jest ustawą z dnia 10 kwietnia 2003r. - o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2003 nr 80 poz. 721 ze zm.).

Inwestycja położona jest w powiecie Krapkowickim w gminie Zdzeszowice. Obejmuje swoim zakresem korektę geometrii drogi w planie i profilu, wymianę konstrukcji nawierzchni, budowę ścieżki rowerowej, budowę chodników, przebudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi, przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych oraz innych obiektów inżynierskich, w tym urządzeń odwodnienia. W pasie drogowym występują sieci infrastruktury elektroenergetycznej i oświetlenia ulicznego, teletechnicznej, wodociągowej i kanalizacji sanitarnej, przebiegające wzdłuż drogi lub ją przecinające.

Przewiduje się, iż:

- powierzchnia zajmowanej nieruchomości to ok. 30.000 m²,
- powierzchnia planowana do zajęcia to ok. 40.000 m².

Rodzaje technologii.

Realizacja przebudowy układu drogowego odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane obowiązującym prawem certyfikaty i dopuszczenia do stosowania. W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji przewiduje się wykonywanie wykopów. Wykonanie wykopów powinno postępować w kierunku podnoszenia się niwelety, aby umożliwić odpływ wód z wykopu. Odsłonięte podczas wykonywania wykopów źródła wody należy ująć za pomocą rowów lub drenów. Wody opadowe i źródłane należy odprowadzić rowami poza teren robót. Czasowe obniżenie zwierciadła wód gruntowych można wykonać za pomocą igłofiltrów. Szczegółowy sposób prowadzenia i zorganizowania zaplecza budowy będzie należał do Wykonawcy robót budowlanych. Przewiduje się, iż w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą pracowały maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie takie jak: koparko-spycharka, ubijak wibracyjny, młot pneumatyczny, frezarka nawierzchni, rozścielacz asfaltu, równiarka uniwersalna, walec ogumiony lub statyczny oraz środki transportu dowożące materiały budowlane - samochody samowyładowcze itd.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Oddziaływania skumulowane planowanego przedsięwzięcia z przedsięwzięciami już funkcjonującymi dotyczyć będą głównie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji w hałasie do środowiska. Przyjęte rozwiązania techniczne dla przedmiotowej inwestycji pozwolą na minimalizację ewentualnych negatywnych wpływów przedsięwzięcia w szczególności w zakresie emisji hałasu i emisji substancji do powietrza, co przełoży się również na zmniejszenie oddziaływań skumulowanych.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Inwentaryzacja zieleni.

Zgodnie z KIP inwentaryzacja stanowi podstawę do wyznaczenia drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją, przewidzianych do usunięcia. Inwentaryzacją objęto wszystkie drzewa o obwodzie powyżej 50, 65 lub 80 cm (w zależności od gatunku) na wysokości 5 cm oraz krzewy o pow. 25 m² (art. 83f ust. 1 pkt 1, 3 i 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody), w granicach wyznaczonych przez Zleceniodawcę. Inwentaryzację poszerzono o wyszczególnienie niektórych drzew i krzewów oraz drzewa owocowe, poniżej progów obwodowych i powierzchniowych opisanych w w/w przepisie, celem uniknięcia nieporozumień w trakcie ich wycinania.

W KIP podano, że ilości niezbędnej wycinki drzew i krzewów może ulec zmianie. Nie wyklucza się istnienia na terenie inwestycji szaty roślinnej innej niż wykazana poniżej. Wycinka szaty roślinnej będzie ograniczona do minimum i będzie dotyczyła głównie pasa drogowego.

Tabela 1. Zestawienie podsumowują inwentaryzację zieleni

Drzewa	Sumaryczna liczba zinwentaryzowanych drzew [szt.]	Liczba drzew przeznaczonych do wycięcia [szt.]	Liczba drzew przeznaczonych do pozostawienia [szt.]
	65	54	11
Krzewy	Sumaryczna powierzchnia zinwentaryzowanych krzewów [m ²]	Powierzchnia krzewów przeznaczonych do wycięcia [m ²]	Powierzchnia krzewów przeznaczonych do pozostawienia [m ²]
	154,4	122,4	32,0

Tabela 2. Zestawienie działek ewidencyjnych, na których planowana jest wycinka drzew i krzewów

L.p.	Nr działki ewidencyjnej	Obręb/Gmina	Arkusze mapy	Roślinność przeznaczona do wycinki
1	1696/1	Zdzieszowice	AR_13	drzewa
2	1729/3	Zdzieszowice	AR_14	drzewa i krzewy
3	1770	Zdzieszowice	AR_14	skupisko drzew (samosiejek)
4	1820/1	Zdzieszowice	AR_14	drzewa i krzewy
5	1758	Zdzieszowice	AR_14	drzewa i krzewy
6	1729/5	Zdzieszowice	AR_14	drzewa i krzewy
7	1784	Zdzieszowice	AR_14	drzewa
8	1823	Zdzieszowice	AR_14	drzewa
9	1861	Zdzieszowice	AR_14	drzewa
10	84/18	Zdzieszowice	AR_14	drzewa
11	1874/2	Zdzieszowice	AR_14	drzewa
12	1914/2	Zdzieszowice	AR_14	drzewa i krzewy
13	1869	Zdzieszowice	AR_14	krzewy
14	1915/2	Zdzieszowice	AR_14	krzewy
15	1816	Zdzieszowice	AR_14	krzewy
16	1934	Zdzieszowice	AR_15	krzewy

Tabela 3. Zestawienie inwentaryzacyjne drzew:

Lp	Nazwa	Obwód pnia na wys. 1,3m [cm]	Obwód pnia na wys. 5 cm [cm]	Rozpiętość korony [m]	Wysokość [m]	Nr działki ewidencyjnej	Stan projektowany
1	Robinia akacjowa	260	270	3	12	1729/3	do pozostawienia
2	Robinia akacjowa	245	250	4	13	1729/3	do pozostawienia
3	Klon jawor	195	220	3	10	1729/3	do wycięcia
3a	Skupisko drzew: klony zwyczajne, robinie akacjowe, brzozy brodawkowate, topole czarne	-	< 50	-	-	1770	do wycięcia drzewa na powierzchni ok. 140 m ²
4	Topola czarna	185	210	7	12	1820/1	do pozostawienia
5	Topola czarna	27	35	2	4	1758	do wycięcia
6	Robinia akacjowa	26+26	60	3	6	1729/5	do wycięcia
7	Klon zwyczajny	170	215	6	10	1729/5	do wycięcia
8	Klon zwyczajny	125	150	3	7	1729/5	do wycięcia
9	Robinia akacjowa	110	125	4	8	1696/1	do wycięcia
10	Żywotnik zachodni	80	80	2	5	1820/1	do wycięcia
11	Robinia akacjowa	50+70	100	4	6	1821/2	do pozostawienia
12	Robinia akacjowa	30+240+200+	350	20	8	1821/2	do

		150+40					pozostawieni a
13	Sumak octowiec	30+20+23+25	75	4	5	1820/1	do wycięcia
14	Sumak octowiec	30	35	3	5	1820/1	do wycięcia
15	Sumak octowiec	38	41	2	5	1820/1	do wycięcia
16	Sumak octowiec	24	40	2	5	1820/1	do wycięcia
17	Sumak octowiec	30	50	4	7	1820/1	do wycięcia
18	Wierzba biała	80	110	5	10	1820/1	do wycięcia
19	Wierzba biała	45+60	90	6	11	1820/1	do wycięcia
20	Wierzba biała	80	100	4	11	1820/1	do wycięcia
21	Wierzba biała	55+25+20	70	2	8	1784	do wycięcia
22	Klon zwyczajny	50+40	100	4	12	1823	do wycięcia
23	Klon zwyczajny	40	50	2	10	1861	do wycięcia
24	Klon zwyczajny	40	55	3	10	1861	do wycięcia
25	Dąb szypułkowy	200	250	15	15	84/18	do wycięcia
26	Dąb szypułkowy	120	150	10	15	84/18	do wycięcia
27	Dąb czerwony	120+140	280	14	17	84/18	do wycięcia
28	Dąb szypułkowy	145	150	10	14	84/18	do wycięcia
29	Dąb szypułkowy	160	200	14	18	84/18	do wycięcia
30	Klon zwyczajny	40	50	2	5	1862/1	do pozostawieni a
31	Jesion wyniosły	20	25	1,5	4	1862/1	do pozostawieni a
32	Dąb szypułkowy	130	150	10	15	84/18	do wycięcia
33	Robinia akacjowa	90	110	3	11	84/18	do wycięcia
34	Klon jawor	80+60	170	4	12	84/18	do wycięcia
35	Topola czarna	75	90	5	12	84/18	do wycięcia
36	Topola czarna	55+70	120	4	8	84/18	do wycięcia
37	Topola czarna	70	90	5	9	84/18	do wycięcia
38	Dąb szypułkowy	60	90	7	8	84/18	do wycięcia
39	Robinia akacjowa	25+40+30	60	2	4	1874/2	do wycięcia
40	Modrzew	100	110	5	15	1874/2	do wycięcia
41	Jodła pospolita	60	65	3	12	1874/2	do wycięcia
42	Jodła pospolita	30	30	1	3	1874/2	do wycięcia
43	Jodła pospolita	40	40	1	3	1874/2	do wycięcia
44	Jodła pospolita	25	30	2	3	1874/2	do wycięcia
45	Grusza pospolita	50	50	3	4	1874/2	do wycięcia
46	Jodła pospolita	35	40	3	5	1874/2	do wycięcia
47	Wierzba biała	8+10+15+9+ 25+31+35+ 26+10+14+ 2+25+30+20 +15+12+10+ 21+18+25	120	4	3	1914/2	do wycięcia
48	Wierzba biała	29+25+15+7 +12+20+26+ 30+28+15+ 21+10+14+ 20+26+10+ 30+28+12+	140	4	3	1914/2	do wycięcia

		15+20+22+ 16+20+25+ 32+30+21+ 17+15					
49	Wierzba biała	15+18+25+20 +31+38+40+ 35+25	100	5	3,5	1914/2	do wycięcia
50	Wierzba biała	35	35	1	3	1914/2	do wycięcia
51	Wierzba biała	15+13+20+23 +29+17+20	65	4	3,5	1914/2	do wycięcia
52	Wierzba biała	50	40+20	1	3	1820/1	do wycięcia
53	Wierzba biała	21+25+29+ 32+20+36+ 34+41+45+ 48+50+36+ 25+35	160	8	5	1914/2	do wycięcia
54	Robinia akacjowa	12+15+24+ 29+34+38+ 33+26+30	90	5	6	1914/2	do wycięcia
55	Klon polny	60	80	3	5	1820/1	do wycięcia
56	Wierzba biała	10+15+10+ 23+30+27+ 18+25	70	4	4	1914/2	do wycięcia
57	Jesion wyniosły	50	60	4	5	1914/2	do wycięcia
58	Kasztanowiec zwyczajny	30+20	30+20	1,5	3	1820/1	do wycięcia
59	Dąb szypułkowy	80	100	5	7	1820/1	do wycięcia
60	Dąb szypułkowy	-	20	1,5	1	1820/1	do wycięcia
61	Dąb szypułkowy	-	25	2	1	1820/1	do wycięcia
62	Jesion wyniosły	23+33+38+ 33	23+33+38 +33	3	4	1820/1	do pozostawieni a
63	Brzoza brodawkowata	70	100	5	8	1820/1	do pozostawieni a
64	Brzoza brodawkowata	70	100	5	8	1820/1	do pozostawieni a
65	Brzoza brodawkowata	30	50	3	6	1820/1	do pozostawieni a

Tabela 4. Zestawienie inwentaryzacyjne drzew:

Lp.	Nazwa	Powierzchnia	Uwagi	Nr działki ewidencyjnej	Stan projektowany
K1	Kosodrzewina	12	pojedynczy krzew	1729/3	do wycięcia
K2	Żywotnik zachodni	1	pojedynczy krzew	1729/3	do wycięcia
K3	Żywotnik zachodni	1	pojedynczy krzew	1729/3	do wycięcia
K4	Tawuła japońska	25	pojedynczy krzew	1729/3	do wycięcia
K5	Tawuła japońska	8,5	pojedynczy krzew	1729/3	do wycięcia
K6	Żywotnik zachodni	0,5	pojedynczy krzew	1729/3	do pozostawienia
K7	Żywotnik zachodni	1	pojedynczy krzew	1729/3	do pozostawienia

K8	Żywotnik zachodni	1	pojedynczy krzew	1729/5	do wycięcia
K9	Żywotnik zachodni	1	pojedynczy krzew	1729/5	do wycięcia
K10	Żywotnik zachodni	1	pojedynczy krzew	1729/5	do wycięcia
K11	Trzmielina Fortune'a	2,5	pojedynczy krzew	1729/5	do wycięcia
K12	Ligustr pospolity	20	skupisko w formie żywopłotu dł. 20 m, szer. 1 m	1758	9 m ² do wycięcia
K13	Żywotnik zachodni	8,5	skupisko w formie żywopłotu dł. 8,5 m, szer. 1 m (11 szt.)	1766	do pozostawienia
K14	Żywotnik zachodni	2	pojedynczy krzew	1869	do wycięcia
K15	Robinia akacyjowa	0,7	pojedynczy krzew	1820/1	do wycięcia
K16	Robinia akacyjowa	1,5	pojedynczy krzew	1820/1	do wycięcia
K17	Ligustr pospolity	17,5	skupisko krzewów	1820/1 1914/2	do wycięcia
K18	Ligustr pospolity	1	pojedynczy krzew	1915/2	do wycięcia
K19	Ligustr pospolity	7	skupisko krzewów	1820/1	do wycięcia
K20	Ligustr pospolity	21	skupisko krzewów	1934	do wycięcia
K21	Ligustr pospolity	2,7	pojedynczy krzew	1934	do wycięcia
K22	Żywotnik zachodni	18	skupisko w formie żywopłotu dł. 12 m, szer. 1,5 m	1816	7 m ² do wycięcia

Etap budowy.

Realizacja inwestycji wymagać będzie wykorzystania surowców mineralnych takich jak piasek i kruszywo oraz gotowych elementów (np. kostka betonowa, krawężniki, wpusty uliczne). Stosowane maszyny budowlane (koparki, pojazdy ciężarowe, walec, zagęszczarka, dźwigi) pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda z przewoźnych beczkowozów w ilości do kilkudziesięciu m³ miesięcznie. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale też na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Wszelkie potrzeby w tym zakresie zapewnione zostaną przez wykonawcę robót budowlanych.

W oparciu o zakres projektowanych prac, zgodnie z KIP przewiduje się wykorzystanie następujących materiałów, gotowych elementów itp. (wartości szacunkowe):

- wody do kilkuset m³ na cały okres budowy;
- energii elektrycznej - kilkadziesiąt kWh na cały okres budowy;
- paliwa (olej napędowy) - do 400 m³;
- warstwy podbudowy z kruszyw (piasek, tłuczeń) - około 30000m²,
- beton asfaltowy około 23000m²,
- kostka betonowa około 4000m²,
- krawężniki około 8000m,
- obrzeża około 8000m,
- zastosowanie elementów z prefabrykatów betonowych ok. 2000 m³,
- materiały malarskie i elementy do oznakowania poziomego i pionowego.

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt budowlany, projekty wykonawcze, w tym kosztorys.

Etap eksploatacji.

Eksploatacja dróg podlegających przebudowie nie będzie związana z zużyciem wody, surowców, materiałów, paliw. W przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji drogi, naprawy uszkodzonej infrastruktury, jednak na obecnym etapie nie można określić rodzaju i ilości niezbędnych surowców. W okresie zimowym eksploatacja dróg będzie związana z użyciem środków zapobiegających

oblodzeniu, oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania drogi. Podczas eksploatacji przewiduje się odnawianie oznakowania poziomego – malowanie linii, pasów. Spowoduje to zużycie farb w ilości nie większej niż kilkanaście litrów rocznie.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Etap realizacji – hałas.

Drogi technologiczne w miarę możliwości będą zlokalizowane w pasie drogowym przebudowywanej drogi. Z uwagi na sposób zagospodarowania otoczenia analizowanej drogi objętej przedsięwzięciem (znajdujących się pośród zabudowy mieszkaniowej) prace budowlane związane z największą emisją hałasu do środowiska wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej, zgodnie z harmonogramem robót celem maksymalnego wykorzystania (skrócenia) czasu pracy, natomiast zaplecza zlokalizowane będą możliwie daleko od terenów zabudowy objętej ochroną przed hałasem. Zgodnie z KIP teren zaplecza budowy wybrany zostanie przez Wykonawcę prac budowlanych. Dopuszcza się prowadzenie prac w porze nocnej, jeżeli będą tego wymagały względy techniczno-technologiczne oraz prac nie powodujących dużego oddziaływania akustycznego (np. wstępne przygotowanie placu budowy, układanie asfaltu, oznakowanie poziome, pionowe drogi). Do względów techniczno-technologicznych można zaliczyć działania wymagające zapewnienia ciągłości procesu budowlanego (np. układanie asfaltu wymagające zapewnienia ciągłości dostaw) lub działania wymagające zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu (np. ustawienie sygnalizacji w przypadku stosowania ruchu wahadłowego). Wszelkie prace, gdy będą pracowały jednocześnie maszyny o dużej mocy akustycznej, należy ograniczyć do niezbędnego minimum. W przypadku skarg na hałas, na etapie budowy, należy przeprowadzić pomiary kontrolne i na tej podstawie podjąć ewentualne działania zabezpieczające plac robót przed nadmierną emisją hałasu do środowiska, po ustaleniu źródła negatywnego oddziaływania.

Wykonawca prac budowlanych powinien spełnić wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. (Dz.U. z 2005 r. nr 263, poz. 2202) w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska. Na placu budowy powinny być stosowane wyłącznie urządzenia dopuszczone do obrotu w Polsce, a ich użytkowanie zgodne z przeznaczeniem. Wszystkie oddziaływania związane z etapem realizacji będą krótkotrwałe. Prowadzone prace będą miały charakter przejściowy i będą się przesunęły wraz z postępem prac.

Etap realizacji – wibracje.

Ze względu na charakter terenów przez które przebiegają analizowane zadania (bliska zabudowa względem drogi) należy bezwzględnie ograniczyć działanie sprzętu mogącego powodować drgania szkodliwe dla budynku, powodujące lokalne zarysowania i spękania. Czas pracy urządzeń wywołujących drgania, nie powinny powodować negatywnego oddziaływania na budowlę.

Prace o wysokich częstotliwościach drgań należy prowadzić jedynie w porze dziennej w godzinach od 6.00 do 22.00. W pobliżu terenów zabudowanych, a w szczególności w miejscach, gdzie zabudowa mieszkaniowa (w tym obiekty zabytkowe) jest w odległości mniejszej niż 20 m od źródła drgań, w miarę możliwości technicznych, nie stosować walców wibracyjnych lub gdy nie jest to możliwe technologicznie ograniczyć oddziaływania dynamiczne urządzeń budowlanych do minimum (z zastrzeżeniem, że minimum nie może powodować pogorszenia stanu technicznego budynków). Należy ograniczyć prędkość i tonaż pojazdów ciężkich dostarczających materiał.

Etap realizacji - zanieczyszczenie powietrza.

Sprzęt budowlany, maszyny i środki transportu powinny być sprawne technicznie. Sprawność sprzętu należy potwierdzić aktualnymi badaniami technicznymi. Sprzęt powinien być używany przez przeszkolony personel zgodnie z przeznaczeniem i zaleceniami producenta. Osoba obsługująca maszyny wymagające specjalnych uprawnień powinna posiadać odpowiednie, ważne uprawnienia. Konserwacja sprzętu powinna odbywać się w przygotowanej bazie zaplecza technicznego. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń z maszyn, środków transportu i przewozów powinna polegać na wykorzystywaniu nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu oraz na wykonywaniu przewozów kruszyw i bitumitów pod przykryciem (pod plandeką). W skrajnych przypadkach, w rejonach zabudowanych, przy pogodzie suchej i wietrznej, zaleca się okresowe zraszanie odsłoniętego terenu wodą. Wyjazd z placu budowy należy wyposażyć w myjkę do czyszczenia kół pojazdów z błota, w celu ograniczenia wtórnych emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz ze względów bezpieczeństwa pozostałych użytkowników ruchu.

Etap realizacji - wody i gleba.

Zaplecze socjalne budowy należy wyposażyć w toalety ze szczelnym zbiornikiem na fekalia oraz zamknięty obieg wody socjalnej. Warstwę gleby z terenu przewidzianego pod bazę zaplecza technicznego należy zebrać i zeszkładować do wykorzystania na etapie rekultywacji terenu. Nie wolno dopuścić do zalewania ewentualnych wykopów wodą deszczową, szczególnie w przypadku występowania glin, piasków i pyłów gliniastych.

Etap realizacji - fauna i flora.

Przebudowywany odcinek drogi nie ingeruje w wartościowe ekosystemy, nie narusza rzadkich siedlisk przyrodniczych ani siedlisk rzadkich gatunków roślin, grzybów lub zwierząt (droga obecnie istnieje i jest wykorzystywana przez uczestników ruchu). Poza działaniami organizacyjnymi na etapie realizacji (dostosowanie okresu ewentualnej wycinki do biologii ptaków, zabezpieczenie drzew przy granicy placu budowy) nie przewiduje się rozwiązań projektowych minimalizujących wpływ na rośliny lub zwierzęta. Miesiące maj, czerwiec, lipiec są miesiącami okresu lęgowego i w tych miesiącach obowiązuje kategoryczny zakaz ruszania gniazd. Nie przewiduje się wpływu budowy na rzadkie lub chronione gatunki zwierząt. W celu ochrony ptaków przed ewentualnym zniszczeniem lęgu, wycinka drzew i krzewów powinna odbyć się poza okresem od marca do września. Materiałów budowlanych lub nadmiaru ziemi nie należy gromadzić w rzucie korony drzewa nieprzewidzianego do usunięcia. Ewentualnie odsłonięte korzenie należy zabezpieczyć przed przesuszaniem. W okresie prac budowlanych wykonywać okresowe (raz na dobę) przeglądy wykopów budowlanych. W przypadku stwierdzenia w nich uwięzionych zwierząt, należy je wyłapać oraz wypuścić poza teren inwestycji. Tereny zajęć czasowych po zakończeniu prac budowlanych należy zrehabilitować, zabezpieczoną na wcześniejszym etapie glebę i obsiane trawą.

Etap eksploatacji – hałas.

Eksploatacja przebudowanej drogi wiązać się będzie z hałasem komunikacyjnym, powodowanym głównie ruchem przejeżdżających pojazdów. W ramach przebudowy wymieniona zostanie podbudowa oraz nawierzchnia drogi (zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, tzw. „nawierzchni cichej”), dzięki czemu zostanie zminimalizowane oddziaływanie hałasu oraz drgania podłoża. Przedsięwzięcie, ze względu na zakres proponowanych rozwiązań projektowych, wpłynie na poprawę klimatu akustycznego w porównaniu do stanu obecnego. W rejonie inwestycji, ze względu na teren zabudowany, będzie obowiązywało ograniczenie prędkości. Są to rozwiązania techniczno-organizacyjne, które pozwalają na uspokojenie ruchu oraz poprawę płynności przejazdu pojazdów.

Etap eksploatacji – wibracje.

Wymiana podbudowy drogi spowoduje zmniejszenie możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania drgań, a dodatkowo utrzymanie stanu nawierzchni, po oddaniu inwestycji w dobrym stanie, pozwoli na ograniczenie negatywnych oddziaływań.

Etap eksploatacji - zanieczyszczenia powietrza

W fazie eksploatacji występować będą niezorganizowane, przemijające emisje zanieczyszczeń powietrza, (tj. tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, pyłu, metali ciężkich, oraz węglowodorów aromatycznych i alifatycznych) w następstwie ruchu drogowego, głównie samochodowego pojazdów osobowych. Przebudowa istniejącej drogi nie przyczyni się do powstania nowych istotnych źródeł zanieczyszczeń powietrza. Po przebudowie drogi przewiduje się usprawnienie ruchu i zwiększenie płynności, co powinno przyczynić się do minimalizacji negatywnego oddziaływania ruchu pojazdów poruszających się na planowanej drodze. Małe natężenie ruchu pojazdów i duży udział pojazdów osobowych nie powinny stanowić ponadnormatywnych zanieczyszczeń powietrza w rejonie przedsięwzięcia. Nie przewiduje się działań minimalizujących w zakresie ochrony powietrza.

Etap eksploatacji - wody i gleby.

Odwodnienie przebudowywanego odcinka DW nr 423 odbywać się będzie poprzez zaprojektowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne jezdni, ścieżki rowerowej, zjazdów, poboczy. Wody opadowe i roztopowe zostaną ukierunkowane do wpustów ulicznych bądź krawężnikowo-jezdniowych z osadnikami. Wody opadowe odprowadzane będą poprzez wpusty, istniejące rowy przydrożne a następnie poprzez studnie wpadowe, do projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody, zebrane z całej powierzchni drogi, odprowadzone będą do istniejącej kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w ciągu rozbudowywanej drogi DW 423 w km ok. 0+200 (kanalizacja deszczowa będąca własnością miasta Zdzeszowice biegnąca dalej wzdłuż drogi z wylotem do rowu otwartego i dalej do rzeki Odry).

Zgodnie z informacją zamieszczoną w KIP, wody opadowe i roztopowe odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej, będą spełniały wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 roku, poz. 1311), tj. zawartość zawiesin ogólnych nie będzie większa niż 100 mg/l, a zawartość węglowodorów ropopochodnych nie będzie większa niż 15 mg/l.

Etap eksploatacji – fauna i flora.

Wszystkie projektowane skarpy umocnione zostaną za pomocą humusowania z obsianiem mieszanek traw. Nie przewiduje się żadnych rozwiązań technicznych nakierowanych na ochronę zwierząt. Planowany zakres przedsięwzięcia nie zagraża lokalnym populacjom zwierząt. Droga istnieje w stanie obecnym, a inwestycja będzie polegać na przebudowie stanu istniejącego. Planowana inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie na istniejące formy ochrony przyrody. Odległość drogi od najbliższych form ochrony przyrody jest czynnikiem powodującym, iż planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na najbliższe formy ochrony przyrody. Z uwagi na lokalny charakter drogi w sieci dróg w zasięgu znaczącego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia nie znajdują się główne większe korytarze ekologiczne.

e) ocenione w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu.

W aspekcie narażenia środowiska, wynikającego z awarii z udziałem substancji niebezpiecznych, rozpatrywany odcinek drogi może generować zagrożenia dla następujących elementów środowiska:

- zagrożenie zdrowia lub życia (w rejonie zdarzenia),
- gruntu (w rejonie zdarzenia),
- wód powierzchniowych (w miejscach zrzutu do cieków naturalnych lub rowów melioracyjnych wraz z możliwością migracji zanieczyszczeń w dół zlewni),
- wód podziemnych (w rejonie zdarzenia).

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii, także w kontekście dynamicznych zjawisk meteorologicznych. Nie ma również większego zagrożenia wystąpienia na rozpatrywanym terenie innej katastrofy naturalnej i budowlanej. Poprawa płynności ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa poprzez utrzymanie odpowiedniej, jakości nawierzchni, ograniczy możliwość wystąpienia katastrof drogowych.

Największe zagrożenie powodziowe dla gminy Zdzeszowice stanowią wezbrania powodziowe uformowane w górnym biegu zlewni rzeki Odry, położonej na obszarze Republiki Czech. Górna część zlewni Odry to tereny górskie i podgórskie charakteryzujące się wysokimi opadami, przekraczającymi 700 mm rocznie. Droga wojewódzka nr 423 obecnie istnieje, a planowane działania dotyczą jej rozbudowy. Dlatego też nie przewiduje się wpływu planowanego przedsięwzięcia na zwiększenie zagrożenia powodziowego.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie.

Etap realizacji.

Podczas prac budowlanych powstają będą odpady związane głównie z przebudową infrastruktury technicznej, usunięciem istniejącej nawierzchni drogowej, wykonywaniem chodników itp.

Powstające w trakcie prac budowlanych odpady będą magazynowane w wyznaczonym przez Wykonawcę miejscu i przekazywane odbiorcom posiadającym zezwolenie na ich odbiór i transport. Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca winien uporządkować teren budowy oraz teren baz zaplecza technicznego i socjalnego i przekazać teren Inwestorowi i właścicielom gruntów bez odpadów. W przypadku zgodnego z prawem i obowiązującymi procedurami, postępowania z odpadami, powstałymi na etapie realizacji inwestycji, nie przewiduje się zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

Tabela 5. Szacunkowe ilości i rodzaje odpadów powstałych na etapie realizacji zestawiono poniżej w tabeli.

Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg/rok]	Przykładowe źródło wytwarzania odpadów	Sposób czasowego gromadzenia odpadów	Proponowane procesy odzysku lub unieszkodliwienia odpadów
12 01 13	1	Odpady związane z użyciem narzędzi ręcznych na placu budowy	na placach budowy w wydzielonym szczelnym pojemniku metalowym	R4, R12, D5, D10
13 01 10*	2	Sprzęt budowlany używany podczas prac budowlanych	na placach budowy w szczelnych metalowych pojemnikach zamykanych	R1, R9, D5
13 02 05*	2			R1, R9, D5
17 01 01	120	Rozbiórka elementów budowlanych istniejącej drogi	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem	R3, R5, R12, R13, D5
17 01 03	45			R5, R11, R12, D5
17 01 81	2000			R3, R5, R12, D5
17 02 01	20	Rozbiórka elementów budowlanych istniejącej drogi oraz częściowo odpad związany z wycinką	na placach budowy w wydzielonych pojemnikach	R1, R11, R12, D10
17 02 03	20	Odpady opakowaniowe lub rozbiórka elementów budowlanych istniejącej drogi oraz odpady z części socjalnej (pracownicy)		R11, R12, D5
17 03 02	2200	Rozbiórka elementów budowlanych istniejącej drogi	na placach budowy w wydzielonym szczelnym kontenerze metalowym	R5, R12, D5
17 04 05	40			R4, R11, R12, D5
17 04 11	20			R4, R11, R12, D5
17 04 07	20	Rozbiórka elementów budowlanych istniejącej drogi oraz odpady z części socjalnej (pracownicy)		R4, R11, R12
17 05 04	300	Rozbiórka elementów budowlanych istniejącej drogi	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem	R3, R5, R12, D1, D5
17 09 04	60			R11, R12, D1
20 02 01	5	Odpady z części socjalnej (pracownicy) oraz częściowo odpad związany z wycinką	w kontenerze metalowym, w workach z tworzywa sztucznego (liście)	R3, D1, D5
20 03 01	4	Odpady z części socjalnej (pracownicy)	Na placach budowy w zamykanych, szczelnych kontenerach	zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 września 2012r.
20 03 03	3	Odpady powstające z		

		utrzymania i konserwacji np. dróg technologicznych		w sprawie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych
--	--	--	--	---

Etap eksploatacji.

Powstające podczas eksploatacji planowanego przedsięwzięcia odpady związane będą z:

- z remontami, utrzymaniem i konserwacją drogi,
- kolizjami i wypadkami drogowymi, wśród których znajdować się mogą również odpady niebezpieczne.

Tabela 6. Szacunkowe ilości i rodzaje odpadów powstałych na etapie eksploatacji zestawiono poniżej w tabeli.

Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg/rok]	Przykładowe źródło wytwarzania odpadów	Sposób czasowego gromadzenia odpadów	Proponowane procesy odzysku lub unieszkodliwiania odpadów
16 01 03	1	odpady powstające z remontów, utrzymania i konserwacji drogi lub kolizje i wypadki drogowe	Przekazanie podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów R12, D5	R12, D5
16 01 19	0,5		Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów	R12, D5
16 01 20	0,5			R12, D5
16 02 13*	0,8			R11, R12, D5
16 02 14	0,01	odpady powstające z remontów, utrzymania i konserwacji drogi		R11, R12
16 02 15*	0,05			D5
16 02 16	0,1			R12
16 81 01*	3	odpady powstające z remontów, utrzymania i konserwacji drogi lub kolizje i wypadki drogowe	Składowanie na składowisku odpadów w sposób nieselektywny, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 16 stycznia 2015 r. w sprawie rodzaju odpadów, które mogą być składowane na składowisku odpadów w sposób nieselektywny (Dz. U. z 2015 r. poz. 110)	R11, R12, D5
16 81 02	3	odpady powstające z remontów, utrzymania i konserwacji drogi	Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów	R11, R12, D5
17 01 81	0,2			R5, R11, R12, D5
17 01 82	0,2	odpady powstające z remontów, utrzymania i konserwacji drogi lub kolizje i wypadki drogowe		R11, R12
17 03 02	0,6	odpady powstające z remontów, utrzymania i konserwacji drogi		D5
17 04 05	0,4	odpady powstające z remontów, utrzymania i konserwacji drogi	Możliwość przekazania	R4, R11, R12

17 04 07	0,4	odpady powstające z remontów, utrzymania i konserwacji drogi lub kolizje i wypadki drogowe	osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym. Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów	R4, R11, R12
17 05 04	0,8	odpady powstające z remontów, utrzymania i konserwacji drogi		R3, R5
20 03 01	1		Zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996 r o utrzymaniu czystości i porządku w gminach	zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 września 2012r.
20 03 03	0,2		Składowanie na składowisku odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne	R3, D10, D13

Odpady, które zostaną wytworzone w fazie realizacji i eksploatacji powinny być przekazane w pierwszej kolejności do odzysku. Odpady, których poddanie odzyskowi nie będzie możliwe z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych powinny być poddane unieszkodliwieniu. Składowane powinny być te odpady, których unieszkodliwienie w inny sposób nie było możliwe. Unieszkodliwianiu powinny być poddawane odpady, z których uprzednio wysegregowano odpady nadające się do odzysku.

Magazynowanie odpadów powinno być prowadzone w miejscach zabezpieczonych przed dostępem osób nieupoważnionych, w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi.

Transport odpadów winien się odbywać zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi, w szczególności w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia, oraz zagrożenia, które mogą powodować odpady. Zlecający usługę transportu odpadów jest obowiązany wskazać transportującemu odpady wykonującemu usługę transportu odpadów miejsce przeznaczenia odpadów oraz posiadacza odpadów, do którego należy dostarczyć odpady. Transportujący odpady wykonujący usługę transportu odpadów jest obowiązany dostarczyć odpady do miejsca przeznaczenia odpadów i przekazać je posiadaczowi odpadów, o którym mowa w ust. 3 art. 24 ustawy o odpadach. Posiadacz odpadów jest obowiązany do prowadzenia na bieżąco ich ilościowej i jakościowej ewidencji, zgodnie z katalogiem odpadów.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Najbardziej uciążliwa pod względem akustycznym będzie praca ciężkiego sprzętu budowlanego i operacje ewentualnego montażu wykonywane na elementach stalowych. Poziom hałasu emitowany do środowiska będzie charakteryzował się dużą dynamiką zmian i będzie oddziaływaniem tymczasowym, przejściowym. Wszystko to powodowało będzie wystąpienie okresowego dyskomfortu akustycznego dla mieszkańców posesji leżących w pobliżu budowanego odcinka drogowego. Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji, dominujące zagospodarowanie terenu, przewidywany zakres i czas trwania prac budowlanych można stwierdzić, iż zmiany klimatu akustycznego powodowanego hałasem emitowanym przez maszyny i urządzenia wykonujące prace budowlane nie wpłynie w sposób znaczący na zdrowie ludzi oraz klimat akustyczny terenów przyległych. Lokalizacja źródeł dźwięku będzie zmienna w czasie budowy. Oddziaływanie akustyczne związane z etapem budowy ustąpi w momencie zakończenia prac. Po przeprowadzeniu inwestycji oraz zastosowaniu działań minimalizujących w postaci nawierzchni SMA5 o obniżonej hałasowości, nastąpi zdecydowana poprawa klimatu akustycznego w rejonie inwestycji w porównaniu do stanu istniejącego.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza ma charakter niezorganizowany, zmienny w czasie i przestrzeni, przejściowy, a ponadto będzie tylko niewielką i przemijającą składową bieżącego ruchu

drogowego na analizowanym układzie drogowym – nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na powietrze dla tej fazy. Maksymalne stężenia zanieczyszczeń powietrza emitowanych ze spalania paliwa w pojazdach poruszających się po przedmiotowym odcinku drogowym nie przekroczą wartości dopuszczalnych.

Nowoczesna konstrukcja drogi ograniczy możliwość powstawania i przenoszenia drgań do otoczenia. Oddziaływanie drogi, podczas normalnej eksploatacji i użytkowania, w zakresie drgań i wibracji nie jest przewidywane.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek:

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w sąsiedztwie obszarów wodno-błotnych oraz obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Obszar przewidziany pod inwestycję, znajduje się poza granicami siedlisk łęgowych jak również poza ujściem rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim.

c) obszary górskie lub leśne:

Inwestycja zlokalizowana będzie poza obszarami góorskimi i leśnymi.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Zgodnie z dokumentacją na terenie planowanej inwestycji nie znajdują się obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Zgodnie z bazą przyrodniczą, będącą w posiadaniu RDOŚ w Opolu, obszar inwestycji znajduje się poza formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-4,7-9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55), w jego granicach nie występują stanowiska chronionych gatunków oraz pomniki przyrody, a zatem przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie naruszać obowiązujących w stosunku do nich zakazów. Teren ten zlokalizowany jest poza granicami oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem opolskich obszarów Natura 2000, a tym samym poza siedliskami przyrodniczymi oraz poza stanowiskami gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których je wyznaczono. Planowana inwestycja zlokalizowana jest częściowo w granicach korytarza ekologicznego Dolina Odry wyznaczonego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego na podstawie koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Ze względu na charakter przedsięwzięcia - przebudowa już istniejącej drogi, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na ww. korytarz ekologiczny. Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza korytarzami ekologicznymi wyznaczonymi w 2011 roku przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk.

Przebudowa drogi już istniejącej nie będzie oddziaływała negatywnie na walory lokalnego krajobrazu - inwestycja nie wniesie do krajobrazu istotnych zmian.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w ramach inwestycji planuje się wycinkę drzew w liczbie 54 sztuk oraz krzewów o powierzchni 122,4 m². Zgodnie z przedłożoną inwentaryzacją dendrologiczną drzewa i krzewy przeznaczone do wycinki reprezentowane są przez gatunki pospolite, nie podlegające ochronie prawnej.

W przypadku wykonywania prac w sposób mogący naruszyć zakazy obowiązujące względem chronionych gatunków, konieczne jest uzyskanie zezwolenia, wydawanego trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55), w zależności od gatunku, którego dotyczy oraz rodzaju czynności zakazanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

W oparciu o treść „Programu ochrony powietrza dla strefy opolskiej i miasta Opola ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM 10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz poziomów dopuszczalnych pyłu PM 2,5, ozonu i benzenu dla strefy opolskiej” tutejszy organ stwierdził, że przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obszarze przekroczeń poziomu docelowego benzo(a)pirenu, jednak biorąc pod uwagę niewielką skalę przedmiotowego przedsięwzięcia, małe natężenie ruchu pojazdów i duży udział pojazdów osobowych oraz fakt, że przebudowa przedmiotowej drogi usprawni ruch i poprawi jego płynność stwierdzono, że jego realizacja nie pogorszy stanu, jakości powietrza w rejonie jego lokalizacji.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Zgodnie z załączonym do Kip pismem Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, na terenie realizacji przedsięwzięcia zlokalizowane jest stanowisko archeologiczne, wpisanego do rejestru zabytków nr A-616/84. Wszystkie prace ziemne wykonywane w obszarze stanowiska archeologicznego mogą być prowadzone po uzyskaniu pozwolenia konserwatora zabytków.

W bezpośrednim pobliżu planowanej inwestycji zlokalizowany jest:

- Park z budynkiem pałacowym położony przy ul. Opolskiej w Zdzieszowicach (nr rejestru 188/88);
- cmentarz i mogiła zbiorowa powstańców śląskich, na cmentarzu wyznaniowym, przy ul. Solownia (nr rejestru 162/87);

Zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Uchwała Nr LII/419/2002 Rady Miejskiej w Zdzieszowicach z dnia 10 października 2002 r w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Zdzieszowice § 4 ust. 2: na terenie miasta Zdzieszowice, według informacji archiwalnych odkryto wiele zabytków archeologicznych, których lokalizacja jest trudna do ustalenia. Dlatego też, wszelkie prace ziemne muszą być uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Opolu.

Przydrożne kapliczki, przydrożne krzyże i inne obiekty kultu religijnego należy zabezpieczyć na czas przebudowy drogi. W przypadku odkrycia w trakcie trwających robót znalezisk przedmiotów, co do których istnieje przypuszczenie, że są one zabytkami archeologicznymi, należy zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami niezwłocznie wstrzymać prace i zawiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Planuje się takie przeprowadzenie inwestycji, aby nie naruszyć miejsc kultu religijnego:

- krzyży w rejonie skrzyżowań DW z ul. Solownia i Chrobrego oraz z ul. K. Miarki,
- obszaru cmentarza komunalnego.

h) gęstość zaludnienia:

Gminę Zdzieszowice zamieszkuje 15 889 mieszkańców. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie spowoduje wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym zagrożenia wynikającego z mogących powstawać emisji.

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Analizowane przedsięwzięcie położone jest w zasięgu jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW6000127 oraz w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych: PLRW60001911759 o nazwie *Odra od Kanału Gliwickiego do Osobłogi* i statusie określonym jako silnie zmieniona część wód. W wyniku analizy dokumentów uznano, że planowane działania w ramach przedsięwzięcia nie wpłyną negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których jest mowa w art. 57, art. 59, art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2020 r. poz. 310 ze zm.) ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967).

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Planowana inwestycja oddziaływać będzie na działki ewidencyjne nr: 1429/3, 1429/4, 1429/5, 1429/6, 1431/1, 1431/2, 1463/1, 1696/1 (obwód Zdzeszowice, arkusz mapy 13), 1820/1, 1913, 1914/1, 1816, 1768, 1757, 1821/2, 1868/2, 1915/2, 1914/2, 1894, 1885/1, 1798, 1769, 1758, 1823, 1853/4, 1870/2, 1874/2, 1874/1, 1817, 1770, 1759, 1861, 1865/1, 1870/1, 1871/1, 1876, 1818, 1729/3, 1760, 1862/1, 1853/5, 1869, 84/17, 84/18, 1819, 1729/2, 1764, 1852/1, 1784, 1810, 1811/1, 1767, 1729/5, 1766, 1863, 1849 (obwód Zdzeszowice, arkusz mapy 14), 1916/2, 1934, 1919 (obwód Zdzeszowice, arkusz mapy 15).

Gminę Zdzeszowice zamieszkuje 15889 mieszkańców. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie spowoduje wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym zagrożenia wynikającego z mogących powstawać emisji, a podczas jego realizacji i eksploatacji istnieją możliwości ograniczania oddziaływań.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na skalę i zakres oddziaływań (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w otoczeniu terenu przedmiotowego przedsięwzięcia) oraz lokalizację przedsięwzięcia, inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Etap realizacji – hałas.

Organizacja prac i placu budowy zostanie określona przez wykonawcę. Na obecnym etapie nie ma możliwości precyzyjnego określenia oddziaływania placu budowy na środowisko akustyczne. Uciążliwości te będą ograniczone do okresu budowy, a w nim do pory dziennej.

Do najbardziej uciążliwych prac pod względem akustycznym należy zaliczyć:

- frezowanie nawierzchni,
- wykonywanie stabilizacji gruntu spoiwami hydraulicznymi,
- wykonywanie ścianek szczelnych,
- wykonywaniem pali wierconych,
- układanie warstw nawierzchni (w szczególności ich zagęszczanie).

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ czas realizacji procesu inwestycyjnego i jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń. Najbardziej uciążliwa pod względem akustycznym będzie praca ciężkiego sprzętu budowlanego i operacje ewentualnego montażu wykonywane na elementach stalowych. Poziom hałasu emitowany do środowiska będzie charakteryzował się dużą dynamiką zmian i będzie oddziaływaniem tymczasowym, przejściowym. Wszystko to powodowało będzie wystąpienie okresowego dyskomfortu akustycznego dla mieszkańców posesji leżących w pobliżu budowanego odcinka drogowego. Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji, dominujące zagospodarowanie terenu, przewidywany zakres i czas trwania prac budowlanych można stwierdzić, iż zmiany klimatu akustycznego powodowanego hałasem emitowanym przez maszyny i urządzenia wykonujące prace budowlane nie wpłynie w sposób znaczący na zdrowie ludzi oraz klimat akustyczny terenów przyległych. Lokalizacja źródeł dźwięku będzie

zmienna w czasie budowy. Oddziaływanie akustyczne związane z etapem budowy ustąpi w momencie zakończenia prac.

Etap realizacji – vibracje.

Budowa drogi wiąże się z użyciem maszyn budowlanych, które będą wytwarzać drgania. Na etapie budowy oddziaływanie drgań powstaje podczas operacji przygotowania podłoża drogi, formowania nasypów oraz warstw podbudowy drogi i samej nawierzchni drogowej. Wymienione operacje są wykonywane przy użyciu specjalistycznych maszyn (np. walce wibracyjne). Dodatkowo rozchodzenie się drgań zależy od rodzaju i stanu gruntu. Na obecnym etapie brak jest szczegółowego harmonogramu prac oraz liczby maszyn i czasu ich pracy. Niektóre urządzenia i technologie budowlane (praca drogowych walców wibracyjnych, wibracyjne lub udarowe wbijanie w grunt ścianek szczelnych lub pali fundamentowych, udarowe prace wyburzeniowe itd.) mogą być źródłem znacznych szkodliwych oddziaływań na konstrukcję sąsiednich budynków. Zgodnie z normą PN-B-02170 przyjmuje się, że prace budowlane nie powodują nadmiernego obciążenia budynków drganiami w odległości powyżej 20 m. Obciążenia budynków drganiami nie wystąpią w odległości poniżej 20 m.

Etap realizacji - zanieczyszczenia powietrza.

Prace budowlane związane z przebudową drogi wiążą się z powstawaniem zanieczyszczeń emitowanych do powietrza atmosferycznego. W trakcie robót budowlanych emisja zanieczyszczeń ma charakter tymczasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca wykonywania prac budowlanych i fazy realizacji zadania, znika wraz z zakończeniem prac. Podczas przebudowy dróg będzie miała miejsce emisja niezorganizowana: gazów wylotowych z silników spalinowych maszyn drogowych i środków transportu, pyłu z cięcia, kruszenia, frezowania dostosowywanych jezdni, węglowodorów w czasie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych. Emisja będzie rozciągnięta zarówno w przestrzeni jak i w czasie. Sprawne maszyny, środki transportu i dobra organizacja przewozu materiałów minimalizuje wpływ emisji na środowisko. Zasięg oddziaływania pylenia ogranicza się do najbliższego otoczenia. Jego czas będzie ograniczony, a uciążliwość przejściowa. W zwykłych, dominujących warunkach meteorologicznych, uciążliwość pylenia nie jest znacząca. Zaplecze budowy nie stanowi zagrożenia dla standardów jakości powietrza pod warunkiem odpowiedniej organizacji pracy zaplecza. Emisja zanieczyszczeń do powietrza ma charakter niezorganizowany, zmienny w czasie i przestrzeni, przejściowy, a ponadto będzie tylko niewielką i przemijającą składową bieżącego ruchu drogowego na analizowanym układzie drogowym – nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na powietrze dla tej fazy. Część materiałów będzie przewożona na bieżąco wraz z postępem prac budowlanych. Inwestycja będzie realizowana „połówkowo”, a więc większa część materiałów (kostka, krawężniki itd.) będą składowane na wyłączonej części jezdni. Na obecnym etapie brak jest informacji na temat sprzętu jakim będzie dysponował Wykonawca oraz szczegółowego sposobu dostarczania potrzebnych materiałów budowlanych.

Baz zaplecza oraz miejsc magazynowanie nie należy lokalizować:

- w głębi terenów rolnych lub rekreacyjnych,
- w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zamieszkałych (ochrona mieszkańców związana z podwyższonym poziomem hałasu oraz zapylenia),
- w rejonie zadrzewień i pod koronami drzew (ochrona przed uszkodzeniem),
- w rejonie systemów melioracyjnych (ochrona wód powierzchniowych).

Materiały sypkie, pyłące należy przewozić i składować pod plandekami uniemożliwiającymi wywiewanie i pylenie.

Etap realizacji – wody i gleba.

Zaplecze socjalne budowy będzie wyposażone w toalety ze szczelnym zbiornikiem na fekalia i zamknięty obieg wody socjalnej lub posiadać będzie przyłącza do istniejących sieci. Nie przewiduje się wpływu budowy na stan czystości wód i gleb. Teren zaplecza będzie utwardzony i zabezpieczony przed przenikaniem ewentualnych wycieków do podłoża i wód. Baza będzie wyposażona w sorbenty na wypadek wystąpienia ewentualnego wycieku substancji niebezpiecznych. Organizacja ruchu i ograniczenie prędkości dopuszczalnej nie wskazują na możliwość zaistnienia wypadku, którego skutki byłyby groźne dla środowiska gruntowowodnego. Po zakończeniu prac budowlanych na etapie realizacji Wykonawca winien uporządkować teren budowy oraz teren baz zaplecza technicznego i socjalnego i przekazać teren Inwestorowi i właścicielom gruntów. Wszystkie pozostałe odpady należy przekazać odpowiednim odbiorcom. Roboty wykończeniowe przewidują umocnienie powierzchniowe skarp (humusowanie z

obsianiem). Teren po przeprowadzeniu i zakończeniu prac budowlanych zostanie wyrównany i obsiany trawą.

Etap eksploatacji – hałas.

Głównym źródłem hałasu na analizowanym terenie będzie hałas drogowy emitowany z drogi, określony na podstawie prognozy ruchu dla roku 2022 i 2027, w pojazdach rzeczywistych na dobę (SDR). Przedsięwzięcie znajduje się na terenie gminy Zdzeszowice, gdzie wokół zadania występuje zabudowa o funkcji:

- jednorodzinnej dla której powinny być zachowane warunki: pora dzienna: 61 dB, pora nocna: 56 dB;
- mieszkaniowo- usługowej, zagrodowej i rekreacyjnej dla której powinny być zachowane warunki: pora dzienna: 65 dB, pora nocna: 56 dB *(ze względu na brak wykorzystania zgodnie z funkcją dla terenów rekreacyjnych wartości dopuszczalnych w porze nocnej nie przyjmuje się)*;

zgodne z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Po przeprowadzeniu inwestycji oraz zastosowaniu działań minimalizujących w postaci nawierzchni SMA5 o obniżonej hałaśliwości, nastąpi zdecydowana poprawa klimatu akustycznego w rejonie inwestycji w porównaniu do stanu istniejącego. W ramach przebudowy drogi w celu obniżenia oddziaływania akustycznego w trakcie eksploatacji inwestycji, związanego z poruszającymi się pojazdami, w projekcie zastosowano wszystkie dostępne możliwe do zastosowania w rejonie inwestycji, rozwiązania pod względem technicznym, technologicznym oraz organizacyjnym wpływającym na minimalizację oddziaływania. Ze względu na zagospodarowanie terenów oraz uwarunkowania techniczne, nie ma możliwości zastosowania ekranów akustycznych jako środka minimalizującego oddziaływanie hałasem na tereny przyległe. przeprowadzenie inwestycji wpłynie pozytywnie na poprawę jakości klimatu akustycznego wzdłuż planowanej przebudowy DW423. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 roku, Nr 140, poz. 824, ze zm.) planowana inwestycja nie spełnia wymagania pomiarów okresowych poziomów hałasu w środowisku prowadzonych co 5 lat, wprowadzanego w związku z eksploatacją dróg publicznych.

Etap eksploatacji – wibracje.

Nowoczesna konstrukcja drogi ograniczy możliwość powstawania i przenoszenia drgań do otoczenia. Oddziaływanie drogi, podczas normalnej eksploatacji i użytkowania, w zakresie drgań i wibracji nie jest przewidywane.

Etap eksploatacji – zanieczyszczenia powietrza.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 roku, Nr 16, poz. 87) oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 roku w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012, 1031) maksymalne stężenia zanieczyszczeń powietrza emitowanych ze spalania paliwa w pojazdach poruszających się po przedmiotowym odcinku drogowym nie przekroczą wartości dopuszczalnych.

Etap eksploatacji – wody i gleba.

Kompleksowe odwodnienie drogi będzie zapewnione za pomocą wpustów deszczowych połączonych z kanalizacją deszczową i rowów przydrożnych.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na położenie geograficzne i rzeźbę terenu.

Nie przewiduje się wpływu planowanej inwestycji na położenie geograficzne oraz wpływu na rzeźbę otaczającego terenu. Droga wojewódzka nr 423 istnieje w stanie obecnym, a planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy analizowanego fragmentu drogi wojewódzkiej.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na glebę.

Droga wojewódzka nr. 423 obecnie istnieje, a planowane działania dotyczą rozbudowy drogi wojewódzkiej. Planowane działania budowlane związane z rozbudową drogi będą prowadzone praktycznie w pasie obecnego przebiegu drogi wojewódzkiej, nie przewiduje się pogorszenia wpływu planowanego przedsięwzięcia na glebę w rejonie inwestycji.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na ujęcia wód i strefy ochronne ujęć wód.

Droga wojewódzka nr. 423 obecnie istnieje, a planowane działania dotyczą rozbudowy drogi wojewódzkiej. Poprawie ulegnie m.in. odprowadzanie wód opadowych z terenu drogi. Dlatego też nie przewiduje się negatywnego wpływu planowanego przedsięwzięcia na ujęcia wód i strefy ochronne ujęć wód.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na warunki klimatyczne.

Droga wojewódzka nr. 423 obecnie istnieje, a planowane działania dotyczą rozbudowy drogi wojewódzkiej. Dlatego też nie przewiduje się wpływu planowanego przedsięwzięcia na warunki klimatyczne.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Zgodnie z KIP niniejszy projekt wpisuje się w realizację celu określonego w dokumencie kierunkowym dla Polityki Spójności - Strategia Europa 2020, jakim jest zrównoważony rozwój. Działania będą zmierzać do budowy podstaw gospodarki niskoemisyjnej, promowania dostosowania do zmiany klimatu, ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystywania zasobów oraz promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastrukturalnych sieciowych. Projekt nie wynika bezpośrednio z krajowych strategii adaptacji do zmian klimatu. Wobec powyższego zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 215/2014 współczynnik dla obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu dla wszystkich inwestycji obejmujących drogi (Infrastruktura transportowa od nr 028 do nr 034) - wynosi 0%.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na stan zanieczyszczeń powietrza.

Droga wojewódzka nr. 423 obecnie istnieje, a planowane działania dotyczą rozbudowy drogi wojewódzkiej. Dlatego też nie przewiduje się pogorszenia wpływu planowanego przedsięwzięcia na zanieczyszczenia powietrza w stosunku do stanu istniejącego. Ze względu na poprawę warunków przejazdu (po przeprowadzeniu zamierzenia inwestycyjnego związanego z rozbudową drogi), przewiduje się poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza z drogi wojewódzkiej.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny.

Droga wojewódzka nr. 423 obecnie istnieje, a planowane działania dotyczą rozbudowy drogi wojewódzkiej. Ze względu na poprawę warunków przejazdu, po przeprowadzeniu działań inwestycyjnych związanych z rozbudową drogi, przewiduje się poprawę klimatu akustycznego wzdłuż analizowanej inwestycji. Dlatego też nie przewiduje się pogorszenia wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny. Przewidywana zmiana po przeprowadzeniu rozbudowy drogi wojewódzkiej, dotycząca klimatu akustycznego, będzie związana z poprawą warunków akustycznych wzdłuż analizowanego fragmentu drogi wojewódzkiej, co jest związane bezpośrednio z poprawą warunków przejazdu pojazdów oraz upłynnienia ruchu, jak również wymiany nawierzchni.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na florę i faunę.

Droga wojewódzka nr. 423 obecnie istnieje, a planowane działania dotyczą rozbudowy drogi wojewódzkiej. Migracja wszystkich gatunków fauny będzie miała w dalszym ciągu możliwość przekraczania drogi, tak jak odbywa się to obecnie (droga nie będzie wygradzana). W odniesieniu do flory, jedyny przewidywany wpływ będzie dotyczył planowanej wycinki drzew i krzewów w niezbędnym zakresie związanym z projektem. Dlatego też nie przewiduje się zdecydowanego wpływu planowanego przedsięwzięcia na florę i faunę. W związku z pracami prowadzonymi podczas przebudowy i rozbudowy drogi nie przewiduje się chwytania, płoszenia i zabijania zwierząt, niszczenia nor, gniazd, lęgówisk, zbierania, niszczenia, umyślnego uszkodzenia roślin oraz grzybów.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Opisano w pkt. 3. c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania niniejszej decyzji (strona nr 20).

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Oddziaływania skumulowane planowanego przedsięwzięcia z przedsięwzięciami już funkcjonującymi dotyczyć będą głównie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji w hałasie do

środowiska. Przyjęte rozwiązania techniczne dla przedmiotowej inwestycji pozwolą na minimalizację ewentualnych negatywnych wpływów przedsięwzięcia w szczególności w zakresie emisji hałasu i emisji substancji do powietrza, co przełoży się również na zmniejszenie oddziaływań skumulowanych.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Efektem ekologicznym realizacji inwestycji będzie poprawa warunków ruchowych na drodze wojewódzkiej oraz obniżenie negatywnych oddziaływań. Podstawowymi korzyściami wynikającymi z przebudowy przedmiotowego odcinka drogi będą między innymi:

- poprawa warunków przejazdu dla ruchu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu, pieszych oraz rowerzystów,
- poprawa jakości życia przydrożnych mieszkańców,
- minimalizacja negatywnych oddziaływań z drogi.

Zgodnie z KIP poprawa parametrów eksploatacyjnych układu drogowego spowoduje poprawę jakości klimatu akustycznego. Po przeprowadzeniu inwestycji ruch się upłyni, co wpłynie pozytywnie na minimalizację oddziaływań akustycznych. Wprowadzenie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości pozwoli na ograniczenie oddziaływań.

Inwestycja nie będzie miała wpływu na walory krajobrazowe terenów przyległych modernizowanej drogi wojewódzkiej. Nie przewiduje się w ramach prac modernizacyjnych wprowadzenia do otoczenia nowych elementów zmieniających krajobraz tj. nowe obiekty mostowe, przepusty itp. Niweleta drogi na całym odcinku nie zostanie zmieniona. Ze względu na utrzymanie zakresu projektu w granicach lub w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego, siedliska zwierząt w zdecydowanej większości przypadków nie zostaną naruszone.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Na żadnym z etapów nie wniesiono uwag do toczącego się postępowania o wydanie przedmiotowej decyzji.

Kierując się uwarunkowaniami wynikającymi z art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, a w szczególności po analizie zgromadzonego materiału, mając na uwadze wymierne korzyści dla środowiska, brak sprzeciwu stron biorących udział w postępowaniu, po uzyskaniu wymaganych opinii i uzgodnień stosownie do art. 85 ust. 2 pkt. 2 ww. ustawy odstąpiono w postępowaniu od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej KIP rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia.

Biorąc powyższe pod uwagę stwierdzam, że planowana inwestycja nie spowoduje uciążliwego oddziaływania dla terenów sąsiednich, nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska przyrodniczego.

Charakterystyka przedsięwzięcia, na podstawie art. 82, ust. 3 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko stanowi załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wobec powyższego postanowiono orzec jak w sentencji.

Pouczenie

Na podstawie art. 127 § 1 i § 2 ustawy z 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego stronom służy odwołanie od niniejszej decyzji do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Opolu, ul. Oleska 19a, 45-052 Opole, które wnosi się za pośrednictwem Burmistrza Zdzeszowic w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej,

który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy OOS.



Z up. BURMISTRZA

mgr inż. Artur Gasz
Z-ca Burmistrza Zdzieszowice

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia (załącznik nr 1).

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu, ul. Oleska 127, 45-231 Opole;
2. Strony postępowania przez publiczne obwieszczenie:
 - na tablicy ogłoszeń w budynku Urzędu Miejskiego w Zdzieszowicach;
 - w miejscu realizacji inwestycji;
 - BIP Urzędu Miejskiego w Zdzieszowicach <http://bip.zdzieszowice.pl>;
 - w publicznie dostępnym wykazie zawierającym informacje o środowisku i jego ochronie www.ekoportal.gov.pl;
3. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, ul. Firmowa 1, 45-594 Opole
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krapkowicach, ul. Ks. Koziółka 30, 47-303 Krapkowicach
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Opolu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. Odrowążów 2, 45-089 Opole.

OŚ.6220.4.2020.AK

Załącznik nr 1

**do decyzji Burmistrza Zdzieszowic
nr OŚ.6220.4.2020.AK z dnia 17.08.2020 r.**

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Zdzieszowice”

zlokalizowanego na działkach ewidencyjnych nr: 1429/3, 1429/4, 1429/5, 1429/6, 1431/1, 1431/2, 1463/1, 1696/1 (obręb Zdzieszowice, arkusz mapy 13), 1820/1, 1913, 1914/1, 1816, 1768, 1757, 1821/2, 1868/2, 1915/2, 1914/2, 1894, 1885/1, 1798, 1769, 1758, 1823, 1853/4, 1870/2, 1874/2, 1874/1, 1817, 1770, 1759, 1861, 1865/1, 1870/1, 1871/1, 1876, 1818, 1729/3, 1760, 1862/1, 1853/5, 1869, 84/17, 84/18, 1819, 1729/2, 1764, 1852/1, 1784, 1810, 1811/1, 1767, 1729/5, 1766, 1863, 1849 (obręb Zdzieszowice, arkusz mapy 14), 1916/2, 1934, 1919 (obręb Zdzieszowice, arkusz mapy 15),

(zgodnie z wymogami art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.)

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 o długości realizacji ok. 1,03 km. Celem inwestycji jest poprawa warunków bezpieczeństwa i komfortu wszystkich uczestników ruchu drogowego, a także poprawa przepustowości drogi wojewódzkiej i usprawnienie odwodnienia układu komunikacyjnego.

Inwestycja położona jest w powiecie Krapkowickim w gminie Zdzieszowice. Obejmuje swoim zakresem korektę geometrii drogi w planie i profilu, wymianę konstrukcji nawierzchni, budowę ścieżki rowerowej, budowę chodników, przebudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi, przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych oraz innych obiektów inżynierskich, w tym urządzeń odwodnienia. W pasie drogowym występują sieci infrastruktury elektroenergetycznej i oświetlenia ulicznego, teletechnicznej, wodociągowej i kanalizacji sanitarnej, przebiegające wzdłuż drogi lub ją przecinające.

Zakres opracowania obejmuje:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej na długości ok. 1,035 km w km 39+280 - 40+315, klasa techniczna drogi G, nośność nawierzchni - 115 kN/oś,
- przebudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej,
- budowę chodników na odcinkach wymagających zabezpieczenia ruchu pieszych,
- budowę poboczy gruntowych,
- przebudowę obiektów inżynierskich pod koroną drogi do klasy nośności A :
 - przepust nr JNI 11091132 konstrukcja - ceglany sklepiony 2,9x21,7 m, dł. 9 m,
 - przepust nr JNI 11091133 konstrukcja - rura żelbetowa śr. 0,6m, dł. 9 m,
 - przepust nr JNI 11091134 konstrukcja - rura żelbetowa śr. 0,6m, dł. 9 m,
- przebudowę przepustów oraz pozostałych zinventaryzowanych przez Jednostkę Projektową na podstawie wizji w terenie obiektów inżynierskich (w tym ściany oporowej),
- przebudowę i budowę zjazdów publicznych i indywidualnych,

- odwodnienie drogi poprzez: kompleksową budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej - w miejscach tego wymagających, renowację i odbudowę rowów przydrożnych oraz zapewnienie odwodnienia terenów przyległych, w przypadku zaistnienia takiej konieczności także budowę dodatkowych urządzeń wodnych i inżynierskich,
- dostosowanie przebiegu drogi w planie należy do istniejącej trasy drogi z dowiązaniem na końcach projektowanego odcinka do istniejącej infrastruktury,
- dostosowanie projektowanych obiektów budowlanych do korzystania przez osoby niepełnosprawne (np.: płyty integracyjne, pochylnie, wyjazdy i wjazdy),
- przebudowa ewentualnych urządzeń niezwiązanych z gospodarką drogową (np. sieć gazowa, wodociągowa, telekomunikacyjna, elektroenergetyczna, w tym oświetlenie),
- urządzenie zieleni w tym ewentualna wycinka drzew i krzewów znajdujących,
- budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z KIP przyjęto następujące parametry projektowe:

- klasa techniczna drogi G 1/2 (jednojezdniowa),
- prędkość projektowa: $V_p=50$ km/h,
- prędkość miarodajna: $V_m=70$ km/h (80 km/h na ul. Kozielskiej),
- kategoria ruchu KR4,
- nośność nawierzchni - 115 kN/oś,
- zasadnicza szerokość pasa ruchu na prostej 3,25 m (cały odcinek opracowania mieści się w terenie zabudowy, przy wprowadzeniu środków uspokojenia ruchu), zaś na granicy terenu zabudowy szerokość pasa ruchu na prostej 3,5 m, na łukach kołowych pasy poszerzone o wyliczoną wartość poszerzenia,
- szerokość chodnika 2,0 m,
- szerokość dwukierunkowej ścieżki rowerowej z której mogą korzystać piesi 3,0 m, (krótkie odcinki jednokierunkowe wzdłuż ul. Solownia szerokości 2,5 m),
- pobocza gruntowe utwardzone kruszywem o szerokości nie mniejszej niż - 1,25 m,
- długość w granicach opracowania 1+039,10 m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy (na prostej) $i=2\%$,
- spadek poprzeczny ciągów pieszych i ścieżki rowerowej jednostronny $i=2\%$,
- promienie łuków kołowych o wartościach od $R_h=80$ m do $R_h=200$ m,
- spadek podłużny jezdni - nawiązujący do istniejącego zagospodarowania pasa drogowego oraz terenów przyległych,
- nawierzchnia jezdni - w-wa ścieralna 4 cm z SMA 5,
- nawierzchnia ścieżki rowerowej - beton asfaltowy,
- nawierzchnia samodzielnych odcinków chodników - kostka betonowa,
- zjazdy indywidualne i publiczne - szerokości dostosowane do stanu istniejącego (zjazd publiczny szerokość minimalna jezdni 5,0), rodzaj nawierzchni zmienny - na przecięciu ze ścieżką rowerową z betonu asfaltowego, poza tymi obszarami z kostki betonowej,
- zasadnicze obramowanie jezdni na odcinku zabudowanym poprzez krawężnik betonowy 20x30 cm o odkryciu 12 cm zaś na zjazdach krawężnik betonowy 20x22 o odkryciu 4 cm, na przejazdach dla rowerzystów i przejściach dla pieszych krawężnik betonowy lub 20x22 (lub 20x30 cm) o odkryciu 1 cm,
- zasadnicze obramowanie zewnętrznej krawędzi ścieżki i chodnika poprzez obrzeże betonowe 8x30cm.

Geometria odcinka ulicy objętego przebudową w planie składa się z odcinków prostych, łuków kołowych, łuków kołowych z krzywymi przejściowymi oraz załomów technologicznych niewymagających wyłukowania dla kątów zwrotu trasy $\alpha < 3^\circ$. Zaproponowane rozwiązania geometryczne dostosowane są do panujących warunków zagospodarowania terenu, wynikają one także z wytycznych Zamawiającego.

Wszystkie skrzyżowania z drogami podporządkowanymi projektuje się jako zwykłe, oprócz skrzyżowania z ulicami Chrobrego i Solownia. Ścieżkę rowerową z której mogą korzystać piesi poprowadzono po północno-wschodniej stronie drogi. Zgodnie z KIP trasując geometrię rozbudowy drogi i zakres przebudowy istniejących skrzyżowań starano się minimalizować ingerencję w posesje prywatne, uniknięto także konieczności wyburzeń budynków czy kolizji z obiektami kultu religijnego. Na początku przyjęto pasy ruchu szerokości 3,5 m, skosami połączone z krawędziami istniejącymi, do jezdni przylega po str. płd. pobocze szerokości 1,25m, po str. półn. zaprojektowano ścieżkę rowerową ze skosem wyjazdowym. Połączenie (zjazd publiczny) z droga wewnętrzną przyjęto do przebudowy zmieniając przede wszystkim kąt włączenia do drogi wojewódzkiej i warunki skreślenia dla relacji z drogi wojewódzkiej w prawo na drogę wewnętrzną. Za pierwszym łukiem kołowym na prostym odcinku drogi zaprojektowano wyspę spowalniającą ruch, jej zastosowanie na wcześniejszym odcinku na granicy terenu zabudowy z uwagi na zakres opracowania nie jest możliwe. Wyspa spowalniająca spowoduje uspokojenie ruchu od strony wjazdu z obszaru niezabudowanego do Zdzeszowic. Parametry wyspy to długość 15,0 m szerokość 2,5 m, skosy krawędzi jezdni ~1:15. Za wyspą podstawowa (zasadnicza) szerokość pasa ruchu DW na prostej (bez poszerzeń) wyniesie 3,25 m. Z uwagi na pojazdy korzystające z kolejnego zjazdu na drogę wewnętrzną do oczyszczalni (cysterny, samochody ciężarowe) zastosowano wygodne promienie wyokrąglające, szerokość jezdni zjazdu na wlocie 5,0 m. W rejonie zjazdu do przebudowy zakwalifikowany został przepust kamienny wraz z odcinkami rowów, systemu kanalizacji deszczowej. Na odcinku do skrzyżowania z ul. K. Miarki do skorygowania przyjęto układ geometryczny drogi (dwa łuki kołowe o przeciwnych zwrotach), z uwagi na ich bliskość, towarzyszącą zabudowę i skrzyżowania nie jest możliwe doprowadzenie do parametrów normatywnych. Na wszystkich łukach wprowadzono poszerzenia osiągane na długości krzywych przejściowych. Na przedmiotowym odcinku zajdzie potrzeba dokonania znacznych zmian własnościowych, w celu przeprowadzenia pobocza, jezdni i ścieżki rowerowej o normatywnych parametrach, konieczności przebudowy urządzeń wodnych i obiektów inżynierskich. Od zjazdu do oczyszczalni odwodnienie za pomocą wpustów ulicznych do systemu kanalizacji deszczowej. Przebudową objęto skrzyżowanie z ul. K. Miarki, polega ona na zawężeniu wlotu drogi podporządkowanej i doprowadzeniu kąta włączenia do DW do kąta prostego z jednoczesnym oddaleniem od istniejącego zjazdu publicznego. Na wlocie drogi podporządkowanej planowane jest przejście z przejazdem dla rowerzystów. Przebudowa skrzyżowania wiąże się ze znaczną ingerencją w granicę posesji nr 1869. Szerokość jezdni podporządkowanej ul. K. Miarki na wlocie 5,0 m, promienie wyokrąglające $R=6$ i 8 m. Za skrzyżowaniem z ul. K. Miarki droga wojewódzka o przekroju $1,25+6,5+3,0$ m (pobocze, jezdnia, ścieżka rowerowa). W ramach inwestycji przewidziano korektę łuków wyokrąglających skrzyżowania z ul. Parkową bez zmiany kąta włączenia do DW i szerokości jezdni. Na wlocie drogi podporządkowanej planowane jest przejście z przejazdem dla rowerzystów. Do przebudowy przyjęto wlot drogi wewnętrznej (ul. Nad Odrą) do stawów hodowlanych usytuowaną po płd. stronie drogi. Przebudowa polega na korekcie promieni wyokrąglających i kąta włączenia. Przebudowa skrzyżowania wiąże się z potrzebą dokonania zmian własnościowych. Skrzyżowanie z ul. Ogrodową podlega przebudowie polegającej na korekcie łuków wyokrąglających. Na wlocie drogi podporządkowanej planowane jest przejście z przejazdem dla rowerzystów. Kąt skrzyżowania pozostaje bez zmian, jednakże środkami inżynierii ruchu (znaki poziome) wymuszone zostanie ustawienie pojazdów na wlocie do kąta prostego. Przebudowa skrzyżowania wiąże się z potrzebą dokonania zmian własnościowych. Z uwagi na znaczne natężenia na relacjach skreślnych na skrzyżowaniu DW423 z ul. Chrobrego prowadzącą do Centrum Zdzeszowic a także uwagi na potrzebę uspokojenia ruchu na ciągu DW423 zaprojektowano skrzyżowanie typu małe rondo. Z uwagi na potrzeby ruchu ciężarowego (pojazdy ponadnormatywne) zaprojektowano wyspę środkową jako całkowicie przejezdną. Ścieżka rowerowa została poprowadzona po całym obwodzie ronda i powiązana została z ulicami Chrobrego i Solownia poprzez jednokierunkowe wjazdy i wyjazdy na jezdnie (ulice te bowiem nie posiadają infrastruktury rowerowej). Na każdej wyspie kanalizującej zaprojektowano przejście z przejazdem rowerowym.

Parametry skrzyżowania DW nr 423 z DP nr 1808 O (ul. Chrobrego) i DP nr1408 O (ul. Solownia) :

- małe rondo czterowłotowe, średnica zewnętrzna $D_z=30,0$ m, średnica wyspy środkowej przejezdnej $D_w=16,0$ m,
- szerokość jezdni na rondzie $7,0$ m, szerokość przejezdnego pierścienia wokół wyspy środkowej ronda $1,5$ m,
- szerokości jezdni na wlotach $3,5$ m, szerokość wylotu $4,5$ m i $4,25$ na ul. Solownia,
- wyspy trójkątne na wlotach, na ul. Solownia wyspa równoległa, wyspy pełnią funkcję wysp azylu dla pieszych i rowerzystów,

- promienie wykraglające na wlotach $R=12m$, promienie wykraglające na wylotach $R=15m$, pomiędzy wlotami usytuowanymi pod ostrzejszym kątem zastosowano pierścienie z kostki kamiennej stanowiące poszerzenie dla pojazdów ciężarowych.

Wloty do ronda ulic Chrobrego i Solownia powiązane ze stanem istniejącym skosami i promieniami wykraglającymi, projektowane ścieżki i chodniki dowiązane do układu istniejącego.

Przebieg jezdni drogi wojewódzkiej do końca opracowania od wlotu ronda powiązane z przebiegiem istniejącym z poszerzeniem do 6,5 m, na końcu opracowania (usytuowanym za wykragleniem krawędzi zjazdu na stację paliw) obustronnymi skosami krawędzie jezdni połączono ze stanem istniejącym. Po stronie zachodniej usytuowano pobocze szerokości 1,25m, po stronie wschodniej odsunięta od jezdni ścieżka rowerowa szer. 3,0 m za zjazdem na stację paliw ścieżka została wpasowana skosem w istniejący ślad (z ominięciem szafy eN). Zgodnie z KIP powyższe dane są orientacyjne.

Parametry techniczne drogi.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- kategoria - droga wojewódzka,
- klasa techniczna drogi G 1/2 (jednojezdniowa),
- prędkość projektowa: $V_p=50$ km/h
- kategoria ruchu KR4,
- nośność nawierzchni - 115 kN/oś,
- zasadnicza szerokość pasa ruchu na prostej 3,25 m (cały odcinek opracowania mieści się w terenie zabudowy, przy wprowadzeniu środków uspokojenia ruchu), zaś na granicy terenu zabudowy szerokość pasa ruchu na prostej 3,5 m, na łukach kołowych pasy poszerzone o wyliczoną wartość poszerzenia,
- szerokość chodników zmienna,
- szerokość dwukierunkowej ścieżki rowerowej z której mogą korzystać piesi 3,0 m, (krótkie odcinki jednokierunkowe wzdłuż ul. Solownia szerokości 2,5 m)
- pobocza gruntowe utwardzone kruszywem o szerokości nie mniejszej niż - 1,25 m.
- długość realizacji inwestycji - ok. 1,03 km.

Realizacja inwestycji odbywać się będzie w tradycyjnej technologii przy użytku powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty i dopuszczenia do stosowania.

Odwodnienia.

Odwodnienie przedmiotowego odcinka DW nr 423 odbywać się będzie poprzez zaprojektowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne jezdni, ścieżki rowerowej, zjazdów, poboczy. Wody opadowe i roztopowe zostaną ukierunkowane do wpustów ulicznych bądź krawężnikowo-jezdniowych z osadnikami. Wody opadowe odprowadzane będą:

- poprzez wpusty,
- istniejące rowy przydrożne a następnie poprzez studnie wpadowe,

do projektowanej kanalizacji deszczowej. Następnie wody zebrane z całej powierzchni drogi objętej opracowaniem odprowadzone zostaną do istniejącej kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w ciągu rozbudowywanej drogi DW 423 w km ok. 0+200 (kanalizacja deszczowa będąca własnością miasta Zdzeszowice biegnąca dalej wzdłuż drogi z wylotem do rowu otwartego i dalej do rzeki Odry).

W razie potrzeby projekt budowlany będzie zawierał rozwiązania techniczne (osadniki, separatory substancji ropopochodnych) umożliwiające spełnienie wymogów rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 roku, poz. 1311), w których zawartość w ściekach opadowych i roztopowych nie powinna przekraczać:

- zawiesiny ogólnej - w ściekach z odwodnienia dróg nie może przekraczać 100 mg/l;

- węglowodorów ropopochodnych - w ściekach z odwodnienia dróg nie może przekraczać wartości 15 mg/l.

Przewiduje się, że wody opadowe i roztopowe odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej, będą spełniały wymagania w/w rozporządzenia.

Potok Anka nie będzie zasilany żadnymi wodami opadowymi z pasa drogowego. Włączenie dwóch projektowanych odcinków kanalizacji deszczowej jako instalacji zbierającej wody opadowe i roztopowe z pasa drogi wojewódzkiej planowane jest do studni znajdującej się za wylotem przepustu pod drogą wojewódzka na działce ewidencyjnej nr 1849.

Obiekty inżynierskie.

W ramach inwestycji planuje się przebudowę wlotu przepustu nr JNI 11091132 2,9x1,7 dł. 9,0 m na studnię wpadową (prawdopodobnie studnia GRP DN1800 dopływ rura DN1200 zabezpieczony kratą, odpływ ze studni rura DN500) o wymiarach, które określone zostaną na podstawie obliczeń hydraulicznych. Dokumentacja zakłada także przebudowę na niezbędnym odcinku ciągu kanalizacji deszczowej za wylotem przepustu. W ramach inwestycji do całkowitej przebudowy przyjęto odcinek potoku Anka dł. ok 100 m, na wcześniejszym odcinku zaś ew. odmulenie, oczyszczenie. Potok planuje się ująć w przekrój o kształcie trapezowym, szer. dna 1,0 m pochylenie skarp 1:1,5, wysokość zmienna. W związku z budową infrastruktury drogowej (poszerzenie jezdni, ścieżka rowerowa z której mogą korzystać piesi) konieczne będzie uformowanie skarpy na dł. ok. 100 m pomiędzy ścieżką rowerową a przebudowanym korytem potoku. Przebudowa przepustu na odcinek kanalizacji deszczowej i uformowanie skarpy ziemnych Potoku zamiast muru oporowego będzie rozwiązaniem bardziej ekonomicznym.

Na przedmiotowym odcinku znajdują się jeszcze wloty 2 przepustów (nr JNI 11091133 i JNI 11091134, oba o konstrukcji i wymiarach - rura żelbetowa śr. 0,6m dł. 9,0 m. Wloty znajdują się w bardzo złym stanie technicznym. Przepusty mają kontynuację jako rury z tworzyw sztucznych średnicy 300 mm, dł. ok. 70 m a ich wyloty znajdują się w pobliżu dwóch komór sieci ks500 przecinającej działkę 1865/1. Za opisanym wylotem rur znajduje się ciek zlokalizowany na użytku wodnym działki 1865/1. W porozumieniu z użytkownikiem tych urządzeń wodnych (służących dawniej obsłudze stawów i młyna) oraz właścicielem przepustów (ZDW w Opolu) ich wloty przyjmuje się do rozbiórki.

Wyburzenia.

W ramach projektu nie przewiduje się wyburzeń budynków. Poza przebudową przepustu sklepionego i likwidacji wlotów 2 przepustów fi 600 nie przewiduje się wyburzeń innych obiektów budowlanych.

Przewiduje się wykonanie następujących prac rozbiórkowych:

- rozbiórka nawierzchni wraz z podbudową drogi,
- rozbiórka przepustów rurowych poprzecznych do osi drogi,
- rozbiórka przepustów pod zjazdami oraz drogami bocznymi,
- rozbiórka elementów infrastruktury drogowej takich jak znaki, tablice ostrzegawcze i informacyjne wraz z fundamentami.

Nie przewiduje się prowadzenia prac rozbiórkowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity: Dz. U z 2019r. poz. 1839) nie będących przedmiotem wniosku. W ramach wnioskowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono kolizji z takimi obiektami i nie przewiduje się prac rozbiórkowych dla obiektów będących przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko.

Przebudowa infrastruktury.

Kolizje z istniejącym uzbrojeniem zostaną rozwiązane na podstawie warunków technicznych wydanych przez odpowiednich gestorów sieci. Usunięcie kolizji z proj. układem drogowym będzie polegało przede wszystkim na przesunięciu istniejących sieci w miejsce niepowodujące kolizji oraz ich zabezpieczeniu przy przekroczeniu projektowanego układu drogowego.

W ramach inwestycji przewiduje się prace związane z sieciami:

- sieci elektryczne i energetyczne,
- sieć kanalizacyjna deszczowa,
- sieć kanalizacyjna sanitarna,

- sieć kanalizacyjna przemysłowa,
- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- sieć teletechniczna.

Przebudowa sieci wodno-kanalizacyjnej.

Usunięcie kolizji z proj. układem drogowym będzie polegało przede wszystkim na przesunięciu istniejących sieci w miejsce niepowodujące kolizji oraz ich zabezpieczeniu przy przekroczeniu projektowanego układu drogowego. Zakres oraz sposób rozbudów i zabezpieczeń uzgodniony zostanie z właścicielem danej sieci.

W ramach inwestycji przewiduje się prace związane z sieciami:

- przebudowa i zabezpieczenie sieci wodociągowej na długości min. 950m (zakres średnic DN32-DN150),
- przebudowa kanalizacji sanitarnej na długości około 200m (zakres średnicy DN150+DN500), -zabezpieczenie kanalizacji przemysłowej na długości około 250m,
- przebudowa i zabezpieczenie sieci gazowej niskiego i średniego ciśnienia na długości około 150m (zakres średnic DN50+DN200),
- przebudowa istniejącej kanalizacji deszczowej na długości około 400m,
- budowa kanalizacji deszczowej na długości około 1200.

Przebudowa sieci teletechnicznej.

W stanie istniejącym w ciągu ul. Opolskiej (DW423) w miejscowości Zdzeszowice znajduje się infrastruktura telekomunikacyjna w postaci kanalizacji kablowej, linii napowietrznych oraz kabli ziemnych. W wyniku przebudowy ul. Opolskiej (DW423) w kolizji znajdują się istniejące sieci teletechniczne, które należy przebudować i zabezpieczyć.

Do budowy kanalizacji projektuje się studnie kablowe, połączone kanalizacją o ilości otworów dostosowanej do potrzeb. Głębokość ułożenia kanalizacji teletechnicznej powinna być taka, aby najmniejsze przykrycie liczone od dolnej powierzchni rury wynosiło 0,7m. W przypadku zbliżeń i skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem należy stosować rury obiektowe grubościennne. Lokalizacje studni należy zaprojektować tak, aby nie kolidowały z innymi mediami. Wszystkie studnie należy wyposażyć w pokrywę z ryglowym zabezpieczeniem mechanicznym. W miejscach projektowanych chodników pokrywy istniejących studni należy wypoziomować do rzędnych projektowych chodników. W miejscach projektowanych wjazdów istniejące kable i kanalizacje należy zabezpieczyć.

Przebudowa kablowych linii telekomunikacyjnych.

Istniejące kable teletechniczne występujące w obszarze przebudowywanej kanalizacji teletechnicznej, projektuje się przełożyć do nowo wybudowanej kanalizacji, przy zastosowaniu bezprzerwowej pracy łączności. W przypadku wykonania na kablach wstawki, kable przeznaczone do ich wykonania powinny odpowiadać parametrom kabli zastosowanym w istniejących liniach kablowych.

Przebudowa linii napowietrznych.

W wyniku kolizji z projektowaną inwestycją istniejące słupy linii napowietrznej zostaną zdemontowane, a istniejące na nich kable rozdzielcze oraz abonenckie zostaną przebudowane na nowe stanowiska słupowe.

Budowa kanału technologicznego.

W związku z nowelizacją przepisów (ustawa o drogach publicznych) wzdłuż całego objętego rozbudową odcinka DW nr 423 konieczne będzie zaprojektowanie kanału technologicznego. Projektuje się kanał technologiczny o profilu KTu/KTp i parametrach zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz. U. 2015 poz. 680). Ogólna długość projektowanego kanału technologicznego wyniesie ok. 1115,0m.

Przebudowa sieci nN oraz SN.

W wyniku rozbudowy DW nr 423 istniejąca kablowa oraz napowietrzna sieć nN wł Tauron Dystrybucja znajduje się w kolizji. Należy ją przebudować poprzez wybudowanie poza miejscem kolizji nowych

stanowisk słupowych z żerdzi wirowanych, na które należy przewiesić istniejące przewody typu AL. oraz ASXSn. W miejscach skrzyżowania istniejących linii napowietrznych nN z DW nr 423 zaprojektowano jej skablowanie kablem NA2XY-J 4x120 oraz 4x35. Istniejące linie kablowe nN należy przebudować poprzez wykonanie wstawek kablami typu NA2XY-J o przekrojach zgodnych z istniejącymi. Projektowane kable z istniejącym należy łączyć mufami przelotowymi termokurczliwymi.

Oświetlenie uliczne.

W związku z budową ronda konieczna będzie przebudowa oświetlenia ulicznego w obszarze skrzyżowania DW z ulicami Chrobrego i Solownia. Zaprojektowane zostanie oświetlenie dedykowane przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych w obszarze ronda. W związku z przeciwdziałaniem oślnieniu, oraz w celu zapewnienia odpowiednich odcinków przejściowych koniecznym jest zaprojektowanie sieci oświetlenia ulicznego na całym odcinku planowanej inwestycji.

Z up. BURMISTRZA

mgr inż. Artur Gasz
Z-ca Burmistrza Zdzieszowic

