

OŚ.6220.6.2022

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.) i art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029) oraz § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), na wniosek Zarządu Dróg Powiatowych z siedzibą w Opolu przy ul. 1 Maja 29, reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Sebastiana Raudzis współwłaściciela spółki SEWI Sebastian Raudzis, Sebastian Wilisowski Sp. J, 45-231 Opole, ul. Oleska 117

ORZEKAM

ustalić dla Zarządu Dróg Powiatowych z siedzibą w Opolu przy ul. 1 Maja 29, reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Sebastiana Raudzis współwłaściciela spółki SEWI Sebastian Raudzis, Sebastian Wilisowski Sp. J, 45-231 Opole, ul. Oleska 117, środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi powiatowej Nr 1711 ODK 46 – Chrzastowice – DK 46 w m. Chrzastowice etap II od ul. Olimpijczyków do skrzyżowania z DK 46”

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi powiatowej - ul. Ozimskiej w miejscowości Chrzastowice, o długości ok. 1,372 km. Większość prac zostanie wykonana w pasie drogowym drogi powiatowej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się:

- rozbudowę drogi powiatowej,
- przebudowę/rozbudowę skrzyżowań,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej,
- przebudowę zjazdów,
- budowę odwodnienia,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej.

Projektowane parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - „Z”,
- kategoria ruchu - KR3,
- prędkość projektowa - 40 km/h,
- szerokość jezdni - 6,0 m,
- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej - 3,0 m,
- szerokość pobocza - 1,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni - 2%,

- spadek poprzeczny ścieżki pieszo-rowerowej - 2%,
- spadek poprzeczny pobocza - 8%.

Konstrukcje nawierzchni:

- jezdni:
 - 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
 - 5 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
 - 7 cm - warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P,
 - 8 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/91,5 mm,
 - 12 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0³ mm,
 - 18 cm - warstwa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (z dowozu) CV4 gr. - min. E2 = 100 MPa,
 - 40 cm - warstwa gruntu niewysadzinowego np. pospółka o CBR > 20%,
 - zagęszczone podłoże gruntowe;
- zjazdu:
 - 8 cm - kostka betonowa drobnowymiarowa koloru grafitowego,
 - 3 cm-podsypka bazaltowa 0-4 mm,
 - 8 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/91,5 mm,
 - 12 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/63 mm,
 - 18 cm - warstwa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (z dowozu) C3⁴,
 - zagęszczone podłoże gruntowe;
 - ścieżki pieszo-rowerowej:
 - 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S,
 - 3 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W,
 - 15 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/31,5 mm,
 - 18 cm - warstwa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (z dowozu) C3/4,
 - zagęszczone podłoże gruntowe.

Odwodnienie dróg projektuje się poprzez budowę kanalizacji deszczowej za pośrednictwem projektowanych wpustów ulicznych oraz powierzchniowo do istniejących rowów. Teren zieleni po zakończonej inwestycji zostanie zahumusowany i obsiany trawą.

W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji przewiduje się wycinkę drzew.

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

- 1) Roboty budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, z wyłączeniem prac wymagających zachowania ciągłości robót.
- 2) Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju, tankowania i naprawy pojazdów, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji

ropopochodnych (sorbenty), w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąc natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu - zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.

- 3) Wszelkie prace w obrębie planowanej inwestycji wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska wodno-gruntowego przed wyciekami paliw i płynów technicznych.
- 4) Wykopy zabezpieczyć przed przedostaniem się do gruntu substancji szkodliwych dla środowiska wodnego.
- 5) W przypadku konieczności odwodnienia wykopów: prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopów oraz 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.
- 6) Prace wykonywane mechanicznym sprzętem należy ograniczyć do minimum, w celu ograniczenia uciążliwości w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu.
- 7) Należy stosować urządzenia powodujące jak najmniejszą emisję zanieczyszczeń do powietrza.
- 8) Masy ziemne usuwane lub przemieszczane w trakcie realizacji inwestycji zagospodarować w ramach prowadzonego przedsięwzięcia, pod warunkiem dotrzymania standardów jakości gleby i ziemi.
- 9) Ograniczenie konieczności niszczenia istniejącej szaty roślinnej w obrębie planowanej inwestycji.

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

1. Należy przewidzieć i zabezpieczyć miejsca bezpiecznego gromadzenia, magazynowania odpadów przewidzianych do wytworzenia w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji oraz mas ziemnych przewidzianych do zagospodarowania.
2. Należy wyznaczyć miejsca na bazy, magazyny, tak aby nie powstawały zakłócenia ruchu drogowego.
3. Zaplecza budowy, place magazynowe, miejsca przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów, należy lokalizować wyłącznie na

- terenach utwardzonych (np. płytami betonowymi), w odległości nie mniejszej niż 50 m od terenów zabudowy mieszkaniowej;
4. Zastosować rozwiązania technologiczne oraz materiały o odpowiedniej jakości, spełniające wymogi ochrony środowiska, które nie wpływają na pogorszenie stanu środowiska wodnego.
 5. Należy wystąpić o pozwolenie na usunięcie drzew.
 6. W celu adaptacji inwestycji do zmian klimatu do realizacji przedsięwzięcia należy stosować materiały odporne na działanie wysokich temperatur. Działania adaptacyjne przedsięwzięcia dla fal chłodu i śniegu polegać będą na zastosowaniu materiałów budowlanych odpornych na niskie temperatury.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

Planowane przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii określonych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138).

V. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029).

VI. W przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy – POŚ- stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:

Dla projektowanego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność utworzenia ograniczonego obszaru użytkowania oraz określenia granic takiego obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dot. obiektów budowlanych i sposobu korzystania z nich.

U Z A S A D N I E N I E

Materialnoprawną podstawą orzekania w niniejszej sprawie jest ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029) oraz Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r.

w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. Uzyskanie wspomnianej decyzji jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko i planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W dniu 27.06.2022 r. na wniosek inwestora z dnia 22.06.2022 r. (data wpływu do urzędu: 23.06.2022 r.) zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi powiatowej Nr 1711 ODK 46 – Chrzastowice – DK 46 w m. Chrzastowice etap II od ul. Olimpijczyków do skrzyżowania z DK 46”. Zgodnie z art. 74 ust. 1 w/w ustawy dokumentacja obejmuje następujące elementy:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia (KIP) o planowanym przedsięwzięciu zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, zawierającą dane określone w art. 62a ust. 1 w/w ustawy,
- poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych, obejmujących przewidywany teren, objęty zmianą, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z przepisem § 3 ust. 2 pkt 2 (przedsięwzięcie 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), w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 (drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 (...)) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi powiatowej - ul. Ozimskiej w miejscowości Chrzastowice, o długości ok. 1,372 km.

W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji przewiduje się wycinkę drzew.

Ponadto inwestycja obejmuje przebudowę zjazdów, przebudowę i rozbudowę skrzyżowań, budowę kanału technologicznego (w zależności od decyzji Ministra Cyfryzacji), budowę odwodnienia, budowę ścieżki pieszo - rowerowej oraz przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej. Zakłada się, iż większa część inwestycji zostanie wykonana w pasie drogowym drogi powiatowej.

Przewidywany zakres robót będzie obejmował:

- rozbudowę drogi powiatowej o długości ok. 1372 m,
- przebudowę/ rozbudowę skrzyżowań,
- budowę ścieżki pieszo - rowerowej,
- przebudowę zjazdów,

- budowę odwodnienia,
- budowę kanału technologicznego (w zależności od decyzji Ministra Cyfryzacji),
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej.

Opracowanie rozpoczyna się włączeniem oraz dowiązaniem do istniejącej nawierzchni.

W obrębie planowanej inwestycji usytuowana jest następująca infrastruktura techniczna: sieć energetyczna, sieć teletechniczna, sieć wodociągowa, kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna.

Założenia wyjściowe:

Klasa drogi: powiatowa - Z,

Kategoria ruchu - KR 3,

Prędkość projektowa - $V_p = 40$ km/h,

Szerokość jezdni 6,00 m,

Szerokość ścieżki pieszo-rowerowej - 3,0 m,

Szerokość pobocza - 1,0 m,

Spadek poprzeczny jezdni - 2 %,

Spadek poprzeczny ścieżki pieszo-rowerowej - 2%,

Spadek poprzeczny pobocza - 8 %.

Konstrukcje nawierzchni:

- jezdni:
 - 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
 - 5 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
 - 7 cm - warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P,
 - 8 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/91,5 mm,
 - 12 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0³ mm,
 - 18 cm - warstwa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (z dowozu) CV4 gr. - min. E2 = 100 MPa,
 - 40 cm - warstwa gruntu niewysadzinowego np. pospółka o CBR > 20%,
 - zagęszczone podłoże gruntowe;
- zjazdu:
 - 8 cm - kostka betonowa drobnowymiarowa koloru grafitowego,
 - 3 cm-podsypka bazaltowa 0-4 mm,
 - 8 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/91,5 mm,
 - 12 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/63 mm,
 - 18 cm - warstwa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (z dowozu) C3⁴,
 - zagęszczone podłoże gruntowe;
- ścieżki pieszo-rowerowej:
 - 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S,
 - 3 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W,
 - 15 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/31,5 mm,
 - 18 cm - warstwa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (z dowozu) C3/4,

- zagęszczone podłoże gruntowe.

Teren inwestycji objęty jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego - wsi Chrzastowice – Uchwała Rady Gminy Chrzastowice nr X.69.2015 z dnia 18 listopada 2015 r. Grunty przeznaczone pod inwestycję są zagospodarowane pod drogi publiczne klasy Z - KDZ. Przedsięwzięcie jest zgodne z zapisami planu.

Wójt Gminy wystąpił z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wyrażenie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o uzgodnienie zakresu raportu. Opinią nr NZ.9022.8.45.2022.AS z dnia 14.07.2022 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opolu, opinią GL.ZZŚ.3.435.136.2022.MO z dnia 13.07.2022 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz postanowieniem nr WOOŚ.4220.226.2022.MSe z dnia 06.07.2022 r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, organy opiniujące wyraziły stanowisko, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029).

Warunki uzgodnienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu:

1. Roboty budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, z wyłączeniem prac wymagających zachowania ciągłości robót;
2. Zaplecza budowy, place magazynowe, miejsca przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów, należy lokalizować wyłącznie na terenach utwardzonych (np. płytami betonowymi), w odległości nie mniejszej niż 50 m od terenów zabudowy mieszkaniowej;
3. Zaplecze budowy wyposażać w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów), służące do szybkiej likwidacji ewentualnych wycieków

Warunki uzgodnienia Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie:

- 1) Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju, tankowania i naprawy pojazdów, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (sorbenty), w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu - zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.
- 2) Wszelkie prace w obrębie planowanej inwestycji wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska wodno-gruntowego przed wyciekami paliw i płynów technicznych.
- 3) Wykopy 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 oraz ograniczyć wpływ prac do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwodnienia odprowadzać w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmienny stan wody na gruncie, w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.

- 5) Zastosować rozwiązania technologiczne oraz materiały o odpowiedniej jakości, spełniające wymogi ochrony środowiska, które nie wpływają na pogorszenie stanu środowiska wodnego.

W wyniku prowadzonych prac budowlanych do powietrza atmosferycznego wprowadzane będą zanieczyszczenia pochodzące m.in. ze spalania paliw w maszynach i urządzeniach, z przemieszczaniem kruszywa oraz z procesu kładzenia mas bitumicznych. Z uwagi na charakter budowy, źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót, Emisje te będą ustępować po zakończeniu prac. W związku z powyższym ocenia się, że na etapie realizacji przedsięwzięcia, uciążliwość związana z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, będzie miała charakter lokalny i krótkotrwały.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia będzie związana z emisją typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych, powodowaną ruchem pojazdów. Substancjami zanieczyszczającymi powietrze będą głównie produkty uboczne spalania paliw tj. pyły i gazy takie jak np.: dwutlenek azotu, tlenek węgla, mieszanina węglowodorów (benzen, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne), pył PM10, pył PM2,5 oraz dwutlenek siarki.

Zgodnie z zapisami Rocznej oceny jakości powietrza w województwie opolskim Raport wojewódzki za rok 2020, wykonanej w Wydziale Monitoringu Środowiska w Opolu Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, przedmiotowe przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami przekroczeń standardów jakości powietrza.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, że planowana inwestycja nie wpłynie na natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi uznano, że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na stan jakości powietrza w rejonie jego lokalizacji.

Etap budowy będzie związany z emitowaniem hałasu powstałym na skutek prowadzenia prac budowlanych. Podczas robót źródłami hałasu będą:

- samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane,
- sprzęt ciężki w postaci: spycharek, koparek, młotów pneumatycznych, dźwigów wieżowych.

Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, z związku z prowadzonymi pracami budowlanymi będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na zasięg oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, będzie miał również czas trwania prac budowlanych. Emisja ta będzie ściśle związana z przesuwanym się frontem robót budowlanych. Hałas powstający na etapie realizacji będzie miał charakter lokalny i ustąpi po zakończeniu robót. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych, nałożono na inwestora obowiązek prowadzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej, t.j. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, z wyłączeniem prac wymagających zachowania ciągłości robót.

Na etapie eksploatacji źródłem emisji hałasu będzie ruch pojazdów. Poprawa stanu technicznego jezdni wpłynie bezpośrednio na poprawę technicznych parametrów i zwiększenie płynności ruchu drogowego, czego skutkiem będzie zmniejszenie natężenia hałasu komunikacyjnego.

Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady m.in. z demontażu istniejącej nawierzchni, z robót ziemnych. Powstające odpady zaliczane są wg katalogu do odpadów

z grupy 17 (np. odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01* - pochodzący z rozbiórki nawierzchni likwidowanych fragmentów dróg, gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03), 15 (odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi), 13 (mineralne oleje hydrauliczne nie zawierające związków chlorowcoorganicznych) oraz 20 (odpady komunalne). Wykonawca robót będzie odpowiedzialny za prawidłowe gospodarowanie odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia, w tym za przekazanie ich jednostkom uprawnionym do gospodarowania odpadami.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą głównie powstawać odpady z prowadzenia prac porządkowych wykonywanych przez podmioty do tego upoważnione. Gospodarka ww. odpadami będzie prowadzona zgodnie z wymogami ustawy o odpadach.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia dla pracowników zostanie zorganizowane zaplecze sanitarne.

Funkcjonowanie drogi, będzie się wiązało z powstaniem wód opadowych i roztopowych, które z terenu jezdni, będą odprowadzane do projektowanej kanalizacji deszczowej, za pośrednictwem projektowanych wpustów ulicznych oraz powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych.

W bazie danych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, brak jest informacji o występowaniu na trasie planowanego przedsięwzięcia gatunków roślin, grzybów i zwierząt podlegających ochronie prawnej, jak również siedlisk będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. 2014 r., poz. 1713).

Zgodnie z bazą przyrodniczą, będącą w posiadaniu RDOŚ w Opolu, w granicach planowanej inwestycji nie występują formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-4, 6-10 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098, z późn. zm.), a zatem przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie naruszać obowiązujących w stosunku do nich zakazów.

Teren nie będzie zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie opolskich obszarów Natura 2000 i nie będzie na nie oddziaływać.. Najbliższy Obszar Natura 2000 „Łąki w okolicach Chrząstowic” PLH160010 znajduje się w odległości ok. 590 m.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami projektowanych form ochrony przyrody oraz poza obszarami planowanych powiększeń form ochrony przyrody już istniejących - wyznaczonych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie poza korytarzami ekologicznymi, wyznaczonymi w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego na podstawie koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, poza korytarzami ekologicznymi wyznaczonymi w 2011 roku przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk oraz wg danych udostępnianych przez GDOŚ na stronie <http://geoserwis.gdos.gov.pl> poza projektowanymi, ponadlokalnymi korytarzami ekologicznymi.

Zgodnie z opracowaniem Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony (K. Badora i K. Badora 2006) inwestycja zlokalizowana będzie poza obszarami o wysokich i szczególnie wysokich walorach krajobrazowych.

W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego wpływu na krajobraz

i różnorodność biologiczną na terenie planowanej inwestycji.

Ponadto w wyniku analizy przedmiotowego wniosku organ ustalił, że w bezpośrednim sąsiedztwie, a zarazem w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują:

- obszary wodno-błotne,
- obszary wybrzeży i środowisko morskie,
- obszary górskie lub leśne,
- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
- obszary przylegające do jezior,
- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie ze sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii, związanej z planowanymi do wykorzystania do przebudowy dróg, materiałami i technologią robót drogowych.

Oddziaływanie przedmiotowej drogi zakończy się z chwilą zakończenia jej użytkowania.

W sąsiedztwie lokalizacji planowanego przedsięwzięcia występują inne drogi t.j. drogi gminne publiczne i wewnętrzne.

Na analizowanym terenie nie są przekroczone standardy jakości powietrza, a przedsięwzięcie nie ma wpływu na natężenie ruchu, a więc nie ulegnie zmianie skala istniejących oddziaływań skumulowanych.

Teren objęty planowaną inwestycją pokrywa się z istniejącą drogą, a więc realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na krajobraz.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpią emisje niezorganizowane gazów i pyłów związane z pracą sprzętu budowlanego. Będą to typowe emisje ze spalania paliw w silnikach mechanicznych (np. węglowodory aromatyczne, dwutlenek węgla, dwutlenek siarki, tlenki azotu). Z uwagi jednak na niewielki ładunek emitowanych zanieczyszczeń (krótki okres realizacji), realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zmiany klimatu. Nie jest ono nowym źródłem emisji gazów cieplarnianych, ruch pojazdów będzie przebiegał jak dotychczas - istniejącym odcinkiem drogi.

W celu adaptacji inwestycji do zmian klimatu do realizacji przedsięwzięcia stosowane będą materiały odporne na działanie wysokich temperatur. Działania adaptacyjne przedsięwzięcia dla fal chłodu i śniegu polegać będą na zastosowaniu materiałów budowlanych odpornych na niskie temperatury.

Z przedłożonych dokumentów wynika że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenach zagrożonych powodzią oraz osuwiskowych, co ograniczy możliwość wystąpienia katastrofy naturalnej.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w otoczeniu terenu przedmiotowego przedsięwzięcia) inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, analizując wyżej opisane cechy przedsięwzięcia, stwierdzono, że nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na stan środowiska oraz zdrowie i życie ludzi.

Odwodnienie dróg projektuje się poprzez budowę kanalizacji deszczowej za pośrednictwem projektowanych wpustów ulicznych oraz powierzchniowo do istniejących rowów. Teren zieleni po zakończonej inwestycji zostanie zahumusowany i obsiany trawą.

Według KIP w celu ograniczenia i minimalizacji wystąpienia zagrożenia dla gleb i wód

powierzchniowych i podziemnych na etapie prowadzenia prac budowlanych prowadzone będą następujące działania:

- prowadzenie robót budowlanych w sposób zaplanowany i nadzorowany, zgodnie z wytycznymi branżowymi i dobrą praktyką w tym zakresie,

- teren bazy transportowej i sprzętowej zostanie zabezpieczony przed przedostawaniem się do gruntu i wód podziemnych oraz powierzchniowych, substancji mogących powodować ich zanieczyszczenie,

- magazynowanie i przechowywanie materiałów budowlanych odbywać się będzie w sposób zgodny z wytycznymi branżowymi i dobrą praktyką w tym zakresie, w sposób uniemożliwiający przedostawanie się do gruntu i wód substancji mogących stanowić zagrożenie dla środowiska,

- zabezpieczenie punktów sanitarnych dla pracowników budowy (np. kontenerowe węzły sanitarne lub sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami),

- prowadzenie prac z wykorzystaniem sprawnego sprzętu budowlanego, prowadzenie regularnych przeglądów technicznych stosowanego sprzętu, prowadzenie nadzoru nad sprawnością techniczną stosowanego sprzętu,

- zabezpieczenie dna i skarp rowów przydrożnych,

- wyposażenie placu budowy w sorbenty.

Teren planowanego przedsięwzięcia nie znajduje się na obszarach wodno-błotnych, innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek, obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych oraz stref ochronnych ujęć wody oraz obszarze przylegającym do jezior. Leży także poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne.

Analizowane przedsięwzięcie położone jest w zasięgu Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW6000110, w zlewni Małej Panwi, w Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie PLRW600017118889 - nazwie Jemielnica od źródła do Suchej, statusie silnie zmienionej część wód, a także w Jednolitej Części Wód Powierzchniowych o kodzie PLRW600019118899 - nazwie Jemielnica od Suchej do Małej Panwi, statusie silnie zmienionej 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 2017r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021r., poz. 2233 ze zm.), a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967). Na etapie realizacji inwestycji zostanie zapewnione zaplecze sanitarne dla pracowników wyposażone w przenośną toaletę. Powstałe na tym etapie ścieki będą wywożone przez uprawnioną firmę. W toku przeprowadzonego postępowania nie zostały zgłoszone uwagi ani wnioski przez strony postępowania, nie wpłynęło również żadne zapytanie, ani jakichkolwiek wniosek kwestionujący zasadność zamierzenia. O zakończeniu postępowania dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz o uprawnieniach stron dotyczących wypowiedzi, co do przeprowadzonych dowodów oraz zgłoszonych uwag z racji ich czynnego udziału w każdym stadium postępowania, przed wydaniem decyzji, stosownie do przepisu art. 10 § 1 Kpa organ powiadomił strony poprzez obwieszczenie.

Planowana inwestycja nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami, w związku z czym nie występuje skumulowane oddziaływanie na środowisko. Realizacja, jak i eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie będzie powodowała zagrożenia wystąpieniem poważnej awarii. Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia procedura nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, po dokonaniu analizy informacji zawartych we wniosku i karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz biorąc pod uwagę aktualne zagospodarowanie terenu organ uznał, że planowana inwestycja nie spowoduje ingerencji w środowisko polegającej na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu, a budowa oraz eksploatacja nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko.

Nie jest konieczne ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania oraz określenie granic takiego obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dot. obiektów budowlanych i sposobu korzystania z nich.

Biorąc pod uwagę wnioski z przeprowadzonego indywidualnego badania ww. przedsięwzięcia i mając na uwadze jego lokalny oraz nie stanowiący zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i ludności charakter, postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Opolu przy ul. Oleskiej 19 A za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zwolnione z opłaty skarbowej zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 z późn. zm.)



Załączniki:

1. Załącznik nr 1 - charakterystyka całego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

(za zwrotnym potwierdzeniem odbioru)

1. Wg rozdzielnika;
2. a/a;

Z up. Wójta
Sekretarz Gminy
mgr Brygida Dułęba

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi powiatowej - ul. Ozimskiej w miejscowości Chrzastowice, o długości ok. 1,372 km.

W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji przewiduje się wycinkę drzew.

Ponadto inwestycja obejmuje przebudowę zjazdów, przebudowę i rozbudowę skrzyżowań, budowę kanału technologicznego (w zależności od decyzji Ministra Cyfryzacji), budowę odwodnienia, budowę ścieżki pieszo - rowerowej oraz przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej. Zakłada się, iż większa część inwestycji zostanie wykonana w pasie drogowym drogi powiatowej.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi powiatowej - ul. Ozimskiej w miejscowości Chrzastowice, o długości ok. 1,372 km. Większość prac zostanie wykonana w pasie drogowym drogi powiatowej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się:

- rozbudowę drogi powiatowej,
- przebudowę/rozbudowę skrzyżowań,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej,
- przebudowę zjazdów,
- budowę odwodnienia,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej.

Projektowane parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - „Z”,
- kategoria ruchu - KR3,
- prędkość projektowa - 40 km/h,
- szerokość jezdni - 6,0 m,
- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej - 3,0 m,
- szerokość pobocza - 1,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni - 2%,
- spadek poprzeczny ścieżki pieszo-rowerowej - 2%,
- spadek poprzeczny pobocza - 8%.

Konstrukcje nawierzchni:

- jezdni:
 - 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
 - 5 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
 - 7 cm - warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P,
 - 8 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/91,5 mm,

- 12 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0³ mm,
- 18 cm - warstwa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (z dowozu) CV4 gr. - min. E2 = 100 MPa,
- 40 cm - warstwa gruntu niewysadzinowego np. pospółka o CBR > 20%,
- zagęszczone podłoże gruntowe;
- zjazdu:
 - 8 cm - kostka betonowa drobnowymiarowa koloru grafitowego,
 - 3 cm-podsypka bazaltowa 0-4 mm,
 - 8 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/91,5 mm,
 - 12 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/63 mm,
 - 18 cm - warstwa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (z dowozu) C3⁴,
- zagęszczone podłoże gruntowe;
 - ścieżki pieszo-rowerowej:
 - 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S,
 - 3 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W,
 - 15 cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/31,5 mm,
 - 18 cm - warstwa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (z dowozu) C3/4,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

Odwodnienie dróg projektuje się poprzez budowę kanalizacji deszczowej za pośrednictwem projektowanych wpustów ulicznych oraz powierzchniowo do istniejących rowów. Teren zieleni po zakończonej inwestycji zostanie zahumusowany i obsiany trawą.

W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji przewiduje się wycinkę drzew.

Z up. Wójta
Sekretarz Gminy
Brygida Dulcha
mgr Brygida Dulcha