

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu
ul. Oleska 127
45-231 Opole

Katowice, lipiec 2011 r.

Burmistrz Miasta Dobrodzień
Plac Wolności 1
46-380 Dobrodzień

**WNIOSEK O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH
UWARUNKOWANIACH ZGODY
NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

"BUDOWA OBWODNICY MIEJSCOWOŚCI DOBRODZIEN"

1. INWESTOR

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu
ul. Oleska 127
45-231 Opole

2. NAZWA INWESTYCJI

"Budowa obwodnicy miejscowości Dobrodzień".

Zgodnie z art. Art. 3 ust. 1 pkt 5 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. „o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko” poniżej zostały podane informacje o planowanym przedsięwzięciu, zawierające w szczególności dane o:

1) rodzaju, skali i usytuowaniu przedsięwzięcia:

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa opolskiego, w powiecie oleskim, gminie Dobrodzień. W stanie istniejącym droga wojewódzka nr 901 przebiega przez centrum miejscowości Dobrodzień, wzdłuż istniejącej drogi zlokalizowana jest intensywna zabudowa mieszkaniowa.

Planowana obwodnica miejscowości Dobrodzień zlokalizowana będzie na południowy-zachód od miasta Dobrodzień, przebiegać będzie w terenie niezabudowanym i łączyć się z drogą krajową nr 46. Całkowita długość projektowanej obwodnicy wynosi około 4 km. Ponadto w ramach zadania przewiduje się remont istniejących powierzchni jezdni wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego na dalszym odcinku długości około 2,0 km. Planowana inwestycja przewidziana jest w „Studium ukierunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta gminy Dobrodzień”.

Program inwestycji zakłada podjęcie następujących działań:

- budowa obwodnicy miejscowości Dobrodzień na długości około 4 km,
- budowę skrzyżowań z drogami przecinającymi obwodnicę,
- budowę zjazdów indywidualnych, publicznych oraz dróg zbiorczych dojazdowych do pól i zabudowy,

- budowę ciągu pieszo-rowerowego wraz z remontem nawierzchni w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku od Bzinicy Starej do połączenia obwodnicy z drogą wojewódzka,
- budowę obiektów mostowych i przepustów drogowych,
- budowę rowów przydrożnych i ewentualnej kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia skrzyżowań,
- przebudowę sieci istniejącego uzbrojenia terenu w tym usunięcie kolizji z istniejącą linią wysokiego napięcia.

Podstawowe parametry projektowanej drogi:

Droga Wojewódzka nr 901:

- długość nowo projektowanego odcinka – ok. 4 km
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - G
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni - 7,0 m
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m
- szerokość pasa ruchu dla relacji lewoskrętnych - 3,50 m
- szerokość opasek zewnętrznych - 0,50 m
- prędkość projektowa - $V_p=70$ km/h
- prędkość miarodajna - $V_m=90$ km/h
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 115 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- maksymalny spadek jednostronny na łuku - 4,0%
- projektowane pobocze ulepszone o szerokości 1,5 m, spadek poprzeczny pobocza - 8,0 %.
- długość odcinka remontowanego – ok. 2 km.
- ciąg pieszo-rowerowy o długości około 2,0 km.

2) powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu szatą roślinną:

Obwodnica będzie drogą jednojezdniową klasy G o dwóch pasach ruchu szerokości 3,5 metra każdy, z obustronnymi poboczami o szerokości 1,5 m. Rodzaj planowanych

skrzyżowań będzie zależał od wyliczenia prognozowanego natężenia ruchu na wlotach i wylotach.

W związku z planowanym przebiegiem obwodnicy konieczny będzie podział i wykup nieruchomości w ramach wyznaczonej i zatwierdzonej granicy niezbędnej do wybudowania projektowanego układu komunikacyjnego.

Terenem inwestycji będzie pas drogowy – „wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą”.

Tereny, na których zlokalizowana jest inwestycja to głównie tereny o zagospodarowaniu rolniczym - grunty orne, łąki i pastwiska. Największą powierzchnię zajmują tradycyjne uprawy zbożowe.

Inwestycja zostanie zlokalizowana na terenie około 35 ha.

3) rodzaju technologii

Realizacja budowy odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty i dopuszczenia do stosowania.

Roboty drogowe polegać będą na:

- wykonaniu korytowania pod drogę,
- wzmocnieniu podłoża do grupy nośności podłoża G1 w miejscach gdzie będzie zachodzić taka konieczność,
- wykonaniu warstw asfaltowych i podbudowy konstrukcji jezdni,
- wykonaniu konstrukcji chodników i ścieżek rowerowych,
- oczyszczeniu istniejących rowów przydrożnych i wykonaniu nowych rowów drogowych,
- sfrezowaniu mechanicznym warstw asfaltowych istniejącej konstrukcji na odcinku remontowanej drogi wojewódzkiej,
- budowie odcinków kanalizacji deszczowej
- przebudowie lub zabezpieczeniu sieci i urządzeń kolidujących.

Przebudowa mostu polegać będzie na:

- wymianie istniejącego wyposażenia,
- wykonaniu płyt przejściowych.

4) ewentualnych wariantach przedsięwzięcia:

Analizowane są następujące warianty obwodnicy:

Wariant I (żółty)

Przebieg obwodnicy zaproponowany przez Jednostkę Projektową koliduje z istniejącą (nieczynną) linią kolejową krzyżując się z nią pod kątem $>60^{\circ}$ co umożliwi w razie pozostawienia linii kolejowej, przekroczenie jej bezkolizyjnie wiaduktem.

Projektowana droga w wariantie II również będzie przebiegała przez obszar proponowany do włączenia w granice Obszaru Chronionego Krajobrazu „Lasy Stobrawsko – Turawskie” lecz na krótszym odcinku drogi w porównaniu z wariantem I.

Wariant II (czerwony)

Wariant I przewiduje przebieg trasy najbardziej zgodnie z korytarzem planu studium ukierunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta gminy Dobrodzień, z drobną korektą przy włączeniu do drogi krajowej DK 46.

Przebieg obwodnicy zgodny z planem studium koliduje z istniejącą (nieczynną) linią kolejową krzyżując się z nią pod kątem 40° co wiąże się z koniecznością likwidacji tej linii kolejowej.

Zgodnie z otrzymaną informacją od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, fragment przedmiotowej drogi przebiegać będzie przez obszar proponowany do włączenia w granice Obszaru Chronionego Krajobrazu „Lasy Stobrawsko – Turawskie” uwzględnione w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego.

Wariant III (niebieski)

Wariant III stanowi połączenie wariantu I i II. Na pierwszym odcinku obwodnica poprowadzona jest wg wariantu II. Wariant ten odsuwa się od istniejącej zabudowy

mieszkalnej i zagrodowej (przebieg obwodnicy korzystniejszy w stosunku do trasy ustalonej w „Studium gminy”) na dalszym odcinku drogi wariant temu pokrywa się z wariantem I.

Podsumowanie: W dniu 30.05.2011 zostały przeprowadzone przez inwestora „Konsultacje społeczne” – mieszkańcy wybrali z zaproponowanych wariantów jako najbardziej preferowany do realizacji „wariant II”

5) przewidywanej ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Projektowany obiekt (droga) w fazie realizacji przedsięwzięcia wymaga :

- zużycie wody: około 1600 m³,
- energia pracującego sprzętu: około 1 100 000 kWh.

inne podstawowe surowce:

- asfalt
- kruszywa
- cement

Projektowany obiekt (droga) w fazie eksploatacji (po jego wybudowaniu) nie wymaga wykorzystania wody i innych surowców. Dla potrzeb obsługi istniejącego oświetlenia przewiduje się zużycie energii elektrycznej około 2 000 kWh/rok.

6) rozwiązaniach chroniących środowisko,

Rozwiązanie chroniące wody powierzchniowe, podziemne i glebę.

Odwodnienie drogi zapewni system spadków podłużnych i poprzecznych jezdni i poboczy. Woda z jezdni zostanie odprowadzona do rowów drogowych w przekroju drogowym oraz ewentualnej kanalizacji deszczowej w przekrojach ulicznych a z nich po podczyszczeniu do istniejących rowów melioracyjnych i rzek oraz w przypadku braku naturalnego odbiornika do zbiorników infiltracyjno-oczyszczających.

Rozwiązania chroniące powietrze i klimat akustyczny

Z ruchem pojazdów wiąże się emisja zanieczyszczeń i hałasu mająca negatywny wpływ na środowisko naturalne w tym ludzi. Emisja ta zostanie zminimalizowana poprzez zastosowanie odpowiednich parametrów technicznych i eksploatacyjnych projektowanej drogi. Ochrony akustycznej w postaci ekranów będą wymagały zabudowania w obrębie km 0+700 do 1+100 po stronie lewej projektowanej obwodnicy.

Inne rozwiązania chroniące środowisko

Do rozwiązań chroniących środowisko należy zakwalifikować użyte materiały spełniające odpowiednie przepisy i wymogi, które producent jest zobowiązany przestrzegać na etapie produkcji.

W trakcie prowadzenia budowy wykonane zostaną zabezpieczenia pozostających drzew i krzewów oraz zapewniony odpowiedni nadzór nad wykonywanymi pracami poprzez: zabezpieczenie pni drzew przez oszalowanie ich deskami lub obłożenie matami ze słomy, zabezpieczenie koron drzew poprzez podwiązanie narażonych na uszkodzenia gałęzi oraz zaprojektowanie komunikacji w taki sposób, aby nie narażać gałęzi na uszkodzenia, zabezpieczenie systemu korzeniowego przez niedopuszczenie do poruszania się i parkowania pod koronami drzew pojazdów mechanicznych oraz nie składowanie pod koronami drzew materiałów budowlanych.

Tereny zajęte czasowo, tereny zniszczone w czasie realizacji inwestycji będą zrekultywowane do pierwotnego stanu użytkowego.

Rodzajach i przewidywanej ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Ścieki opadowe z jezdni zostaną poprzez szereg elementów odwodnienia odprowadzone do zbiorników odparowujących lub do naturalnych odbiorników.

W związku z budową nowej drogi wzdłuż pasa drogowego wzrośnie poziom hałasu i emisji zanieczyszczeń spowodowanych ruchem drogowym, jednak wyprowadzenie ruchu

tranzytowego poza obszary zabudowane zmniejszy te czynniki w rejonie miejscowości, co przyczyni się do poprawy warunków ochrony zdrowia ludzi.

7) możliwym trans granicznym oddziaływaniu na środowisko,

Nie występuje.

8) obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Inwestycja nie koliduje z rezerwatami przyrody, parkami narodowymi, parkami krajobrazowymi, obszarami ochrony przyrody oraz obszarami Natura 2000.

Najbliżej od planowanej inwestycji zlokalizowane obszary Natura 2000 to:

- PLH160008 Dolina Małej Panwi – odległość od projektowanej obwodnicy 8,0km;
- PLB 160004 Jezioro Turawskie – odległość od projektowanej obwodnicy 15,0km;

Najbliżej od planowanej inwestycji zlokalizowane rezerваты przyrody to:

- Projektowany rezerwat Mała Panew – odległość od planowanej obwodnicy 8,9 km;
- Projektowany rezerwat Krasiejów – odległość od planowanej obwodnicy 11,3 km;
- Istniejący rezerwat Srebrne Źródło – odległość od planowanej obwodnicy 19,8 km;

Najbliżej od planowanej inwestycji zlokalizowane parki krajobrazowe to:

- Projektowany Park Krajobrazowy Doliny Małej Panwi - odległość od planowanej obwodnicy 3,8 km;

Najbliżej od planowanej inwestycji zlokalizowane obszary chronionego krajobrazu to:

- Istniejący Obszar Chronionego Krajobrazu „Lasy Stobrawsko-Turawskie” – odległość od planowanej obwodnicy 2,6 km;

- Projektowany obszar proponowany do włączenia w granice Obszar Chronionego Krajobrazu „Lasy Stobrawsko-Turawskie” – kolizja z planowaną obwodnicą na długości około 1 km;

8.1.) Pozostałe elementy środowiska podlegające ochronie

Granice stref ochrony ujęć wód

- Planowane przedsięwzięcie znajduje się w odległości 5,8 km od planowanej budowy zbiornika retencyjnego w Rogowcu;
- Planowane przedsięwzięcie znajduje się w odległości 1,0 km od ujęcia wód podziemnych;

Granice GZWP

- Obszar głównego zbiornika wód podziemnych GZPW – 333 Opole-Zawadzkie znajduje się w odległości 5,1 km od planowanej obwodnicy;
- Obszar wysokiej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych GZPW – 333 Opole-Zawadzkie znajduje się w odległości 0,5 km od planowanej obwodnicy;
- Obszar najwyższej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych GZPW – 333 Opole-Zawadzkie znajduje się w odległości 5,1 km od planowanej obwodnicy;

Surowce

- Zgodnie z informacją okręgowego Urzędu Górniczego w Gliwicach planowane przedsięwzięcia znajduje się poza granicami terenów górniczych;
- Najbliższej planowanej inwestycji w odległości 3,4 km znajduje się eksploatowane złoża piasku.

Załączniki.

1. OŚ 1, OŚ 2, OŚ 3, OŚ 4, OŚ 5
2. Sytuacyjne zestawienie wariantów KPP 02.01
3. Mapa ewidencyjna z granicą terenu objętego wnioskiem (4 arkusze)
4. Wypisy z rejestru ewidencji gruntów