



Stwierdza się, że niniejsza  
decyzja stała się ostateczna  
z dniem ...18.06.2014...

stan na 25.06.2014

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
w Katowicach  
40-032 Katowice  
ul. Dąbrowskiego 22  
241051947  
-1-

Katowice, 29 kwiecień 2014 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KATOWICACH**

WOOŚ.4210.15.2013.AD.37  
za potwierdzeniem odbioru

**DECYZJA  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b, ust. 6 oraz art. 82 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 (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 267) po rozpatrzeniu wniosku pana Janusza Pieniądz, EKKOM Sp. z o.o. ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków, reprezentującego Miasto Rybnik i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

**ustalam**

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi śródmiejskiej na odcinku od zaprojektowanego węzła śródmiejskiego, w ciągu drogi regionalnej Racibórz-Pszczyna, do skrzyżowania z ul. Obwiednia Południowa” realizowanego na terenie miasta Rybnika – dla wariantu W1 w zakresie przebiegu drogi i wariantu W5 w zakresie przebudowy skrzyżowania z ul. Obwiednia Południowa

**I. Określam:**

**I.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie drogi łączącej Węzeł Śródmiejski, w ciągu drogi regionalnej Racibórz-Pszczyna, z ulicą Obwiednia Południowa w Rybniku (tzw. drogi śródmiejskiej). Długość projektowanego odcinka wyniesie około 1,06 km. Klasa drogi Z. Droga zlokalizowana będzie na kierunku północ-południe, pomiędzy projektowanym „Węzłem Śródmiejskim” w ciągu Drogi Regionalnej Racibórz – Pszczyna a ul. Obwiednia Południowa w Rybniku.

Początek inwestycji znajduje się na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ulicą Obwiednia Południowa w km 0+000, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane typu średnie rondo, o średnicy zewnętrznej ronda Ø 45 m, a koniec znajduje się na dowiązaniu do zaprojektowanego Węzła Śródmiejskiego w km około 0+860.

W ramach budowy drogi śródmiejskiej przewiduje się :

- budowę ronda na skrzyżowaniu z ul. Obwiednia Południowa w km 0+000,
- budowę jezdni i poboczy,

- budowę odwodnienia drogi za pomocą kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych,
- budowę ciągu pieszo – jezdnego,
- przebudowę mostu nad rzeką Nacyną zlokalizowanego przy zachodnim wlocie ronda w ciągu ulicy Obwiednia Południowa,
- budowę przepustu na rowie melioracyjnym w km około 0+365,
- budowę jednoprzęsłowej kładki nad rzeką Nacyną wzdłuż ciągu pieszo – jezdnego,
- budowę oświetlenia drogowego i kanału technologicznego,
- przebudowę i zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- włączenie do projektowanego Węzła Śródmiejskiego Drogi Regionalnej Racibórz Pszczyna w km około 0+860. Na włączeniu przewiduje się pasy włączania i wyłączenia o szerokości 3,5 m.

Podstawowe parametry układu drogowego:

- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość zielenca: 1,0 – 3,0 m
- szerokość poboczy i opasek gruntowych 0,5 – 1,25 m
- szerokość ciągu pieszo –jezdnego: 3,0 m.

Lokalizację inwestycji przedstawiono w załączniku graficznym do charakterystyki przedsięwzięcia, stanowiącej załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**I.2. 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:**

#### **I.2.1. W fazie realizacji:**

**I.2.1.1.** Roboty budowlane należy prowadzić w sposób powodujący jak najmniejszą emisję substancji do powietrza, w szczególności poprzez:

- a) prowadzenie prac związanych z przemieszczaniem mas ziemnych i materiałów stanowiących podbudowę drogi w sposób ograniczający pylenie – w przypadku suchej i wietrznej pogody zraszając pyłące powierzchnie,
- b) stosowanie sprawnych maszyn i sprzętu transportowego oraz eliminowanie ich pracy na biegu jałowym,
- c) przewożenie materiałów pyłących (w tym ziemi z wykopów) samochodami wyposażonymi w plandeki,
- d) lokalizację zaleczy budowlanych w możliwie znacznym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej,
- e) czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem na drogi publiczne.

**I.2.1.2.** Należy stosować rozwiązania organizacyjno-techniczne, mające na celu zmniejszenie zagrożenia wystąpienia zanieczyszczenia wód gruntowych i ziemi oraz zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych, w szczególności poprzez:

- a) czyszczenie powierzchni dróg dojazdowych, dróg technologicznych oraz miejsc położonych w pobliżu wykonywanych prac budowlanych,
- b) wykorzystywanie sprawnych urządzeń, maszyn i pojazdów oraz dokonywanie okresowych przeglądów technicznych sprzętu budowlanego. Prowadzenie bieżącej konserwacji sprzętu technicznego winno następować w wyznaczonych do tego celu strefach zaplecza budowy, które należy utwardzić i uszczelnić,

- c) zorganizowanie placów budowy i zapleczy oraz dróg technicznych w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni,
  - d) lokalizowanie baz materiałowo-sprzętowych na terenach przekształconych antropogenicznie, utwardzonych i zabezpieczenie ich przed możliwością przedostania się szkodliwych substancji do środowiska wodno-gruntowego. Materiały budowlane należy składować w ilości niezbędnej do zapewnienia ciągłości robót budowlanych, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego np. na szczelnych powierzchniach, pod przykryciem,
  - e) wyposażenie miejsc prowadzenia prac, tankowania i konserwacji maszyn i sprzętu oraz magazynowania materiałów pędnych i odpadów niebezpiecznych w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji, tak by w przypadku awaryjnego wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego zanieczyszczenia mogły być zebrane i wywiezione do unieszkodliwienia. Materiały pędne należy magazynować w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego: na szczelnym podłożu, w szczelnych, zamykanych i opisanych pojemnikach, odpornych na działanie magazynowanych w nich substancji, w miejscu osłoniętym przed działaniem czynników atmosferycznych i ingerencją osób nieupoważnionych,
  - f) wody z odwodnienia wykopów należy, przed odprowadzeniem do środowiska lub do zewnętrznych urządzeń kanalizacyjnych, podczyszczać z zawiesiny.
- I.2.1.3. Zaplecze budowy powinno być zlokalizowane w możliwie jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej.
- I.2.1.4. Prace budowlane w rejonie naturalnych cieków wodnych należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie w korycie wody płynącej ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej cieku oraz zachowanie naturalnych procesów korytotwórczych i hydromorfologicznych. Należy ponadto zachowywać drożność cieków oraz stosować zabezpieczenia przed zamuleniem, zasypianiem i przedostawaniem się do wód powierzchniowych zanieczyszczeń np. ziemi z wykopów, odpadów.
- I.2.1.5. W celu ograniczenia zmian stosunków wodnych w rejonie realizacji inwestycji oraz drenującego charakteru wykopów budowlanych, związanych z realizacją obiektów, należy w miarę możliwości, w przypadku głębokich wykopów pod obiekty inżynierskie, stosować zabudowę przegród pionowych tj.: ścianek szczelnych (grodzic) oraz w przypadku wykopów liniowych drenaży drogowych.
- I.2.1.6. Należy zorganizować zaplecze socjalno – sanitarne dla pracowników wykonujących roboty oraz zapewnić prawidłowe gospodarowanie ściekami o charakterze bytowym z zaplecza budowy (zaleca się wykorzystać przenośne urządzenia sanitarne, regularnie opróżniane przez specjalistyczną firmę).
- I.2.1.7. Powstające w trakcie budowy odpady należy gromadzić w pojemnikach, kontenerach lub sektorach zabezpieczonych przed możliwością zanieczyszczenia podłoża. Miejsca magazynowania odpadów należy zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i lokalizować w jak najbliższej odległości od miejsca prowadzenia prac.
- I.2.1.8. Prace budowlane i rozbiórkowe w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (godz. 6<sup>00</sup>- 22<sup>00</sup>).



W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie.

- I.2.1.9. Prace budowlane w rejonie mostu kolejowego wzdłuż ul. Obwiednia Południowa, pod którym przebiegać będzie planowana droga, należy uzgodnić ze Śląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.
- I.2.1.10. Po zakończeniu budowy drogi, terenom niekorzystnie przekształconym, takim jak: zaplecza budowy, bazy transportowe oraz drogi technologiczne, należy nadać lub przywrócić wartości użytkowe, przez właściwe ukształtowanie rzeźby terenu, uregulowanie stosunków wodnych, nasadzenie roślin rodzimych, umocnienie skarp oraz odbudowanie lub zbudowanie niezbędnych elementów infrastruktury.
- I.2.1.11. Wszelkie prace związane z wycinką zieleni należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 16 października do końca lutego. W okresie lęgowym, w miarę postępu prac budowlanych, należy zapewnić regularne kontrole ornitologiczne terenu.
- I.2.1.12. Drzewa i krzewy przeznaczone do usunięcia należy skontrolować w zakresie zasiedlania ich przez chronione gatunki roślin, grzybów, porostów i zwierząt.
- I.2.1.13. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
- a) przy wykonywaniu wykopów korzenie należy zabezpieczyć przed wysuszeniem,
  - b) w obrębie rzutu korony nie można: składować materiałów chemicznych i budowlanych, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego.
- I.2.1.14. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy :
- a) zaprojektować sposób prowadzenia i harmonogram prac, tak aby nie powodowały zaburzeń w warunkach bytowania fauny, w szczególności w okresach lęgowych ptaków, rozrodu ssaków, gadów i płazów,
  - b) nie rzadziej niż co dwa dni kontrolować wykopy, studzienki oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych, pod nadzorem przyrodniczym
  - c) przed niwelacją jakichkolwiek zagłębień wypełnionych wodą, w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji, należy przenieść stwierdzone wcześniej płazy, w tym osobniki dorosłe, formy rozwojowe lub młodociane, poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych, pod nadzorem przyrodniczym. Przy wyborze miejsca, do którego zwierzęta zostaną przeniesione należy wziąć pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,
  - d) dla uniknięcia przypadkowego zabijania zwierząt, w szczególności płazów, wykorzystujących okresowe zalewiska jako siedliska lęgowe, roboty ziemne należy prowadzić w sposób zapobiegający powstawaniu takich zastoisk i zalewisk,
  - e) prace należy prowadzić w sposób umożliwiający przemieszczanie się ze stref zagrożenia zwierząt, które mimo zastosowanych zabezpieczeń przedostały się na obszar objęty robotami. W przypadku braku możliwości ucieczki zwierząt

- (płazy, gady i drobne ssaki), zwierzęta należy przenieść, pod nadzorem przyrodniczym, do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją.
- I.2.1.15. Wszelkie urządzenia i obiekty drogowe, które mogą powodować śmiertelność zwierząt należy tak zaprojektować, aby nie mogły być wykorzystywane jako miejsca okresowego lub stałego bytowania zwierząt. Ww. urządzenia i obiekty winny być skonstruowane oraz zabezpieczone w sposób chroniący przed możliwością wpadnięcia, poprzez zamontowanie odpowiednich krat, zasuw i ogrodzeń, a zarazem pozwalający na samodzielne wydostanie się zwierząt z tych obiektów i urządzeń,
- I.2.1.16. Należy uwzględnić kompleksowe systemy zabezpieczeń migracji zwierząt poprzez:
- a) wyposażenie obiektu mostowego nad rzeką Nacyną w obustronne półki o łącznej szerokości 3 m połączone z terenem w sposób umożliwiający małym zwierzętom przemieszczanie się,
  - b) wyposażenie przepustu na rowie melioracyjnym w jednostronną półkę o szerokości 0,5 m, umożliwiającą drobnym zwierzętom przemieszczanie się wzdłuż rowu.
- I.2.1.17. W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić nadzór przyrodniczy pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności:
- a) przy wycince lub zabezpieczaniu drzew, które nie są przewidziane do wycinki - o doświadczeniu botanika,
  - b) przy pracach związanych z:
    - weryfikacją rzeczywistego zasiedlenia stanowisk płazów i gadów w granicach pasa drogowego w okresie rozpoczęcia prac,
    - odłowem i przenoszeniem płazów na stanowiska zastępcze,
    - przeglądem placu budowy (w tym wykopy, studnie i kanały techniczne) w poszukiwaniu uwięzionych zwierząt - w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie poza plac budowy,należy zapewnić stały nadzór przyrodniczy pełniony przez osoby o doświadczeniu herpetologa.
- I.2.1.18. Wydobyte, na terenie realizacji przedsięwzięcia, niezanieczyszczone masy ziemne należy wykorzystywać (w jak największym stopniu) do celów budowlanych, na terenie na którym zostały wydobyte, np. do budowy nasypów, czy też wałów ziemnych.

#### **I.1.1. W fazie eksploatacji:**

- I.1.1.1. Nawierzchnię jezdni należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym.
- I.1.1.2. Należy systematycznie czyścić nawierzchnię jezdni i usuwać z obrzeży jezdni odkłady zanieczyszczonego piasku, mułu i liści, w celu ograniczania przedostawania się zanieczyszczeń do urządzeń kanalizacyjnych.
- I.1.1.3. Należy prowadzić okresowe kontrole drożności i sprawności systemu odwadniania drogi: rowów, kanalizacji deszczowej i urządzeń podczyszczających ścieki i na bieżąco podejmować niezbędne prace remontowe w tym zakresie.
- I.1.1.4. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogowych należy ujmować w całości i odprowadzać do szczelnego systemu odwodnienia drogi – szczelnych rowów lub kanalizacji deszczowej, a następnie do środowiska, po uprzednim podczyszczeniu w urządzeniach oczyszczających.
- I.1.1.5. Eksploatacja inwestycji nie może stanowić zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych oraz powodować skażenia gruntów.

- I.1.1.6. W przypadku wystąpienia zanieczyszczenia środowiska, minimalizacji ewentualnych strat w środowisku należy dokonać poprzez niezwłoczne usunięcie i unieszkodliwienie zanieczyszczeń.
- I.1.1.7. Eksploatacja drogi nie może powodować przekroczeń poziomów dopuszczalnych w powietrzu, poza terenem do którego inwestor ma tytuł prawny.
- II** Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których 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:
- II.1.** Należy zapewnić właściwą organizację prowadzenia prac budowlanych celem spełnienia wymogów określonych w punkcie I.2 niniejszej decyzji.
- II.2.** Należy zaprojektować, dla fazy realizacji, system odwodnienia powierzchni szczelnych na terenach baz sprzętowych i materiałowych, w celu zabezpieczenia przed wpływami zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych bezpośrednio do środowiska. Należy zaprojektować system podczyszczania zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych zebranych z tych powierzchni przed odprowadzeniem do środowiska.
- II.3.** Należy zaprojektować szczelny system odwodnienia i kanalizacji drogi ujmujący całość wód opadowych i roztopowych z korony drogi, pozwalający na skuteczne i bezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego odprowadzenie wód opadowych i roztopowych oraz ochronę przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych i niebezpiecznych dla środowiska gruntowo-wodnego, także w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń dla środowiska (kolizje, wypadki drogowe, awarie, itp.)
- III** Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
- IV** Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego planowanej drogi. Pomiary należy wykonać na terenach podlegających ochronie akustycznej w porze dnia i nocy, powtarzając je co najmniej dwukrotnie, w różnych warunkach pogodowych.  
Analizę porealizacyjną należy wykonać w terminie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić ją właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

### UZASADNIENIE

Na wniosek z 29 marca 2013 r. złożony przez pana Janusza Pieniądz, EKKOM Sp. z o.o. ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków, reprezentującego Miasto Rybnik, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi śródmiejskiej na odcinku od zaprojektowanego węzła śródmiejskiego, w ciągu drogi regionalnej Racibórz- Pszczyna, do skrzyżowania z ul. Obwiednia Południowa” realizowanego na terenie miasta Rybnika.

WW. wniosek został przekazany tutejszemu organowi przez Prezydenta Miasta Rybnika pismem zn. Ek-I.6220.16.2013 z 3 kwietnia 2013 r. do załatwienia wg właściwości rzeczowej.

Na wezwanie tut. organu, pismem z 23 kwietnia 2013 r., wniosek uzupełniono, w zakresie niezbędnych wymagań formalnych.

Pismem z 20 sierpnia 2013 r. poinformowano organ o zmianie osoby reprezentującej inwestora. Przy piśmie z 20.08.2013 r. (znak: L.dz. 3190/DOS/6032/2013) przekazano pełnomocnictwo dla pana Piotra Nowaka, EKKOM Sp. z o.o. ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków, do reprezentowania Miasta Rybnika (pismo z 22.01.2013 r., zn.: Or.077.118.2013).

Planowana inwestycja przebiega częściowo przez tereny zamknięte, tak więc zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz ust. 6 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 2013 r. poz. 1235 ze zm.) – zwanej dalej ustawą ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.), a zatem jest przedsięwzięciem, o którym mowa w art. 71 ust. 2 pkt 2 ww. ustawy ooś, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Dane o złożonym wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach.

Ponieważ liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś zastosowano przepisy art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 267) – strony postępowania powiadomiono obwieszczeniem o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia (pismo z 29 kwietnia 2013 r., znak: WOŚ.4210.15.2013.AD.1). Obwieszczenie to zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, a także przekazano do Urzędu Miasta Rybnika, gdzie obwieszczenie zamieszczono w biuletynie informacji publicznej (BIP) oraz wywieszono na tablicy ogłoszeń. Spełniając wymóg art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rybniku o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku określenia zakresu i stopnia szczegółowości raportu. Inspektor Sanitarny w piśmie z 20 maja 2013 r. znak: ONS/ZNS/523/19/13 wyraził opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, uwzględniając łącznie uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś oraz mając na uwadze opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rybniku stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia (postanowienie z 28 maja 2013 r., znak: WOŚ.4210.15.2013.AD.8).

Strony postępowania powiadomiono obwieszczeniem, o wydaniu postanowienia o nałożeniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczenie to umieszczono na okres 14 dni na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, a także przekazano do Urzędu Miasta Rybnika, gdzie zamieszczono je w biuletynie informacji publicznej (BIP) oraz wywieszono na tablicy ogłoszeń urzędu miasta.

Biorąc pod uwagę zapis art. 63 ust. 5 ustawy ooś, organ wydaje postanowienie o zawieszeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach zwiesił przedmiotowe postępowanie, postanowieniem z 2 lipca 2013 r. (WOOŚ.4210.15.2013.AD.12). Strony postępowania powiadomiono obwieszczeniem zn. WOOŚ.4210.15.2013.AD.13 z 2 lipca 2013 r.

Pismem z 20 sierpnia 2013 r. pan Piotr Nowak, EKKOM Sp. z o.o. ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków, reprezentujący Miasto Rybnik (zmiana pełnomocnika: pismo EKKOM Sp. z o.o. z 20.08.2013 r., znak: L.dz. 3190/DOS/6032/2013 oraz upoważnienie Prezydenta Miasta Rybnika z 22.01.2013 r. zn. Or.077.118.2013) przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z powyższym ustąpiła przyczyna uzasadniająca zawieszenie postępowania. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach podjął przedmiotowe postępowanie (postanowienie z 27 sierpnia 2013 r. (WOOŚ.4210.15.2013.AD.15). Strony postępowania powiadomiono o tym fakcie obwieszczeniem zn. WOOŚ.4210.15.2013.AD.17 z 27 sierpnia 2013 r.

Informację o złożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach.

Jednocześnie, mając na uwadze art. 74 ust 1a ustawy ooś, wezwano pełnomocnika inwestora do uzupełnienia wniosku z 20 sierpnia 2013 r., znak: L.dz. 3190/DOS/6032/2013 o wypis z rejestru gruntów, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przy piśmie z 25 września oraz 30 września 2013 r. przekazano tut. organowi wypisy z rejestru gruntów, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rybniku o zaopiniowanie przedsięwzięcia (pismo zn. WOOŚ.4210.15.2013.AD.20 z 3 października 2013 r.).

Strony postępowania zawiadomiono o wystąpieniu o ww. opinię, poprzez obwieszczenie z 3 października 2013 r. (zn. WOOŚ. 4210.15.2013.AD.21).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rybniku pismem z 23 października 2013 r. (wpływ 25.10.2013 r., znak: ONS/ZNS/524/4/13) wezwał inwestora do uzupełnienia raportu, w zakresie ochrony przed hałasem oraz gospodarki wodno-ściekowej.

W toku prowadzonego postępowania również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – w zakresie ochrony przed hałasem (pismo z 4 listopada 2013 r., zn. WOOŚ.4210.15.2013.AD.23).

W odpowiedzi na ww. wezwania inwestor przedstawił Aneks do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, który złożył przy piśmie L.dz. 3190/DOS/8323/2013 z 15 listopada 2013 r. Aneks został przesłany przy piśmie zn. WOOŚ.4210.15.2013.AD.24 z 5 grudnia 2013 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rybniku.



Inwestor pismem z 31 grudnia 2013 r. L.dz. 3190/DOS/9297/2013 uzupełnił informacje przedstawione w aneksie.

W opinii sanitarnej zn. ONS/ZNS/524/4/13 z 2 stycznia 2014 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rybniku zaopiniował pozytywnie w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ponadto w odpowiedzi na wezwanie RDOŚ w Katowicach z 31 grudnia 2013 r. w zakresie ochrony przyrody inwestor przedłożył wyjaśnienia przy piśmie z 8 stycznia 2014 r. L.dz. 3190/DOS/89/2014.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadzono postępowanie z udziałem społeczeństwa i zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy o oś podano do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko; przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie; możliwości zapoznania się z wnioskiem, raportem oraz innymi dokumentami zebranymi w sprawie; o miejscu, w którym dokumentacja jest wyłożona do wglądu; o sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków; organie właściwym do wydania opinii, a także o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Informacje przekazano poprzez obwieszczenie zn. WOOS.4210.15.2013.AD.29 z 5 lutego 2014 r., które umieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, a także przekazano do Urzędu Miasta Rybnika. Okres od 17 lutego 2014 r. do 10 marca 2014 r. wskazano jako termin składania uwag i wniosków.

Ww. obwieszczenia zostały zwrócone, po upływie wymaganego okresu ich wywieszenia, wraz z adnotacją o terminie ich wywieszenia i terminie zdjęcia.

W ramach postępowania z udziałem społeczeństwa, strony, organizacje ekologiczne oraz osoby fizyczne nie zgłosiły się do organu, by zapoznać się z aktami sprawy, nie wniosły również żadnych uwag. Inwestor nie wnioskował o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa.

W toku postępowania wpłynął do RDOŚ w Katowicach wniosek (mail z 10 marca 2013 r.) Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka o dopuszczenie, na prawach strony, do udziału w postępowaniu w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 44 ustawy o oś, organizacja ekologiczna, która powołując się na swoje cele statutowe, zgłosiła chęć uczestniczenia w postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, uczestniczy w nim na prawach strony. Po przeanalizowaniu statutu Towarzystwa, będącego w posiadaniu tut. organu, mając na uwadze art. 44 ustawy o oś RDOŚ w Katowicach uznał ww. żądanie za uzasadnione. Obwieszczeniem z 12 marca 2014 r. (zn. WOOS.4210.15.2013.AD.31) RDOŚ w Katowicach zawiadomił strony postępowania o dopuszczeniu ww. Towarzystwa do udziału na prawach strony w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie przekazano, zgodnie z żądaniem, drogą elektroniczną wskazaną, w ww. wniosku Towarzystwa, dokumentację sprawy.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi śródmiejskiej na odcinku od zaprojektowanego węzła śródmiejskiego, w ciągu drogi regionalnej Racibórz- Pszczyna, do skrzyżowania z ul. Obwiednia Południowa przeanalizowano następujące dokumenty:

- a) wniosek pana Janusza Pieniądz, EKKOM Sp. z o.o. ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków, reprezentującego Miasto Rybnik z 29 marca 2013 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z następującymi załącznikami:

- karta informacyjna,
  - mapy ewidencyjne,
- b) uzupełnienia przesłane przy pismach: L.dz. 3190/DOS/218/2013 i L.dz. 3190/DOS/2964/2013 z 23 kwietnia 2013 r., w odpowiedzi na wezwanie tut. organu zn. WOOS.4210.15.2013.AD z 9 kwietnia 2013 r., do których dołączono kopię map ewidencyjnych poświadczonych przez właściwy organ,
  - c) uzupełnienie karty informacyjnej przesłane przy piśmie L.dz. 3190/DOS/3568/2013 z 20 maja 2013 r., w odpowiedzi na wezwanie tut. organu zn. WOOS. 4210.15.2013.AD.7 z 6 maja 2013 r.,
  - d) opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rybniku zn. ONS/ZNS/523/19/13 z 20 maja 2013 r.,
  - e) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (sporządzony w sierpniu 2013 r. przez EKKOM Sp. z o.o. ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków), złożony przy piśmie firmy EKKOM Sp. z o. o. L.dz. 3190/DOS/6032/2013 z 20 sierpnia 2013 r.,
  - f) uzupełnienia przesłane przy pismach L.dz. 3190/DOS/459/KAT/2013 z 25 września 2013 r. i L.dz. 3190/DOS/464/KAT/2013 z 30 września 2013 r., w odpowiedzi na wezwanie tut. organu zn. WOOS. 4210.15.2013.AD.16 z 27 sierpnia 2013 r., do których dołączono wypisy z ewidencji gruntów,
  - g) aneks do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko złożony przy piśmie L.dz. 3190/DOS/8323/2013 z 15 listopada 2013 r., w odpowiedzi na wezwanie tut. organu zn. WOOS. 4210.15.2013.AD.23 z 4 listopada 2013 r.,
  - h) pismo wyjaśniające L.dz. 3190/DOS/929/2013 z 31 grudnia 2013 r., przesłane w odpowiedzi na wezwanie tut. organu zn. WOOS. 4210.15.2013.AD.24 z 5 grudnia 2013 r.,
  - i) pismo wyjaśniające L.dz. 3190/DOS/89/2014 z 8 stycznia 2014 r., przesłane w odpowiedzi na wezwanie tut. organu zn. WOOS. 4210.15.2013.AD.25 z 31 grudnia 2013 r.,
  - j) opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rybniku zn. ONS/ZNS/524/4/13 z 2 stycznia 2014 r.,
  - k) pismo L.dz. 3190/DOS/2590/2014 z 23 kwietnia 2014 r., przesłane w odpowiedzi na wezwanie tut. organu zn. WOOS. 4210.15.2013.AD.36 z 11 kwietnia 2014 r., przy którym przekazano mapę z lokalizacją inwestycji.

Spełniając wymogi art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 267), z zachowaniem zasady czynnego udziału stron w postępowaniu administracyjnym, zawiadomiono strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się z całym zebrany materiał dowodowy, a także złożenia ewentualnych uwag, o miejscu i czasie, w którym są one wyłożone do wglądu (obwieszczenie z 18 marca 2014 r., znak: WOOS.4210.15.2013.AD.34).

Planowana droga śródmiejska stanowi połączenie Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna, która jest przedsięwzięciem strategicznym dla regionu śląskiego, z układem komunikacyjnym Miasta Rybnika. Zaniechanie budowy spowoduje brak zakończenia większego zadania i uniemożliwi podróżującym zjazd z Węzła Śródmiejskiego w stronę centrum miasta Rybnika. W przypadku braku realizacji inwestycji nie zostanie zapewniona możliwość wyprowadzenia ruchu z miasta na obwodnicę od strony ulicy Obwiednia Południowa, gdzie droga śródmiejska stanowić ma kanał tranzytowy pomiędzy centrum miasta a drogą regionalną.

Jak wynika z dokumentacji sprawy cele przedmiotowej inwestycji są zgodne z kluczowymi założeniami następujących dokumentów planistycznych i opracowań:

- Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007 – 2013,

- Wstępny Program Operacyjny Infrastruktura Drogowa,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w której pośród najważniejszych kierunków rozwoju kraju wymienia się poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. Zgodnie z koncepcją, jako najważniejsze inwestycje transportowe uznane będą takie, które przyczyniają się do poprawy dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju oraz podnoszą wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego. Miasto Rybnik zaliczono do regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju, tworzących podstawową sieć osadniczą. Rybnik należy do miast budujących silne relacje w układach wielowierzchołkowych z największymi miastami (tu: Katowicami). W Koncepcji podkreślono, iż integracja polskiej przestrzeni nastąpi dzięki kilku równoległym procesom na różnych poziomach zarządzania w różnych wymiarach przestrzennych, przy czym w skali lokalnej dotyczy to przede wszystkim integracji centrów miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz integracji obszarów wiejskich dokonującej się w oparciu o sieć miast powiatowych, natomiast w skali regionalnej dotyczy przede wszystkim integracji pomiędzy największymi miastami a ich bezpośrednim zapleczem, czyli miastami subregionalnymi i otaczającymi je obszarami wiejskimi. Omawiana inwestycja - Droga Śródmiejska będzie stanowiła łącznik z planowaną Drogą Regionalną Racibórz-Pszczyna, łączącą miasta powiatowe.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, uchwalony w roku 2004, zmieniony uchwałą nr III/1/2010 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 22 września 2010 roku w sprawie zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, w którym wyróżniono 51 miast stanowiących sieć regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju, w tym Rybnik, Racibórz i Pszczynę. Miasto Rybnik zostało zaliczone do najważniejszych ośrodków województwa śląskiego. Rybnik wchodzi w skład Aglomeracji Rybnickiej, będącej jednym z głównych elementów systemu osadniczego województwa śląskiego. Połączenie Racibórz – Rybnik – Pszczyna jest częścią szerszych powiązań pomiędzy aglomeracjami. W Planie wskazano, iż ośrodki osadnicze wymagają restrukturyzacji przestrzeni miejskich, realizacji brakujących powiązań komunikacyjnych, a także rozbudowy infrastruktury i wzmocnienia funkcji miejskich, decydujących o ich randze i konkurencyjności
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Rybnika”, które zostało uchwalone uchwałą nr 818/XL/2002 Rady Miasta Rybnika z dnia 26 czerwca 2002 roku, zmienione uchwałą nr 535/XXXIV/2005 Rady Miasta Rybnika z dnia 27 kwietnia 2005 roku, uchwałą nr 277/XXII/2008 Rady Miasta Rybnika z dnia 24 stycznia 2008 roku i uchwałą nr 292/XXI/2012 Rady Miasta Rybnika z dnia 24 kwietnia 2012 roku.

Należy zauważyć, że budowa odcinka śródmiejskiego drogi, stanowi część większego, istotnego dla regionu przedsięwzięcia budowy Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna, które, stanowiąc całość, ma na celu poprawę standardów techniczno – funkcjonalnych regionalnego układu drogowego, dostosowanie sieci drogowej do znacznie wzrastającego ruchu kołowego, dostosowanie standardów podróży do współczesnych wymogów europejskich, ułatwienie i przyspieszenie restrukturyzacji regionu, skomunikowanie terenów przeznaczonych dla celów inwestycyjnych, budowę drogi pełniacej ważną funkcję komunikacyjną regionu, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarówno pieszych jak i kierujących pojazdami, zmniejszenie emisji spalin i hałasu oraz poprawę warunków środowiska w korytarzach transportowych.

Wzrastający ruch samochodowy powoduje stopniowe zwiększenie negatywnych oddziaływań na środowisko w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego układu drogowego i pogarszanie warunków życia mieszkańców, przy jednoczesnym narastaniu trudności komunikacyjnych

oraz ryzyka wystąpienia wypadków drogowych, które, oprócz zagrożenia zdrowia i życia użytkowników drogi, powodują negatywne skutki środowiskowe.

Rosnące natężenie ruchu samochodowego, zarówno lokalnego jak i tranzytowego odbywającego się w ramach istniejącej sieci dróg, w obrębie terenów zabudowanych skutkuje występowaniem wzmożonego hałasu i pogarszaniem się stanu jakości powietrza w coraz większym zasięgu.

W związku z powyższym należy uznać realizację przedsięwzięcia za istotną i celową z punktu widzenia możliwości udroźnienia korytarza transportowego, wsparcia rozwoju regionalnego oraz ograniczenia oddziaływania na środowisko ruchu na lokalnej sieci dróg.

Biorąc pod uwagę powyższe kwestie wariant zerowy (nie podejmowanie przedsięwzięcia) oceniono jako wariant najmniej korzystny dla środowiska.

W raporcie przedstawiono trzy podstawowe warianty lokalizacyjne przebiegu analizowanego przedsięwzięcia:

1. Wariant W1 – o całkowitej długości około 1,04 km, w którym droga przebiega w kierunku północ-południe. W wariantcie W1 droga śródmiejska jest najbardziej odsunięta od istniejącej zabudowy mieszkaniowej, położonej na wschód od drogi przy ulicy Torfowej oraz Jankowickiej. Wzdłuż inwestycji zlokalizowane są liczne ogrodzenia, sieci energetyczne, sanitarne, wodociągowe, gazowe oraz rowy melioracyjne. Od strony zachodniej wzdłuż drogi przebiega rzeka Nacyna. W wariantcie W1 droga przebiega najbliżej rzeki Nacyny w stosunku do wariantów W2 i W3 i w najmniejszym stopniu ingeruje w zagospodarowanie terenów przyległych do inwestycji.

Na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ul. Obwiednia zaprojektowane zostało skrzyżowanie skanalizowane typu małe rondo, o średnicy zewnętrznej ronda Ø36 m. W wariantcie W1 w ramach budowy drogi śródmiejskiej przewiduje się:

- budowę ronda na skrzyżowaniu z ul. Obwiednia,
- budowę jezdni i poboczy,
- budowę odwodnienia drogi za pomocą kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych,
- budowę ciągu pieszo – jezdniowego,
- budowę mostu nad rzeką Nacyną zlokalizowanego wzdłuż ul. Obwiednia,
- budowę przepustu na rowie melioracyjnym,
- budowę kładki nad rzeką Nacyną wzdłuż ciągu pieszo – jezdniowego,
- budowę oświetlenia drogowego i kanału technologicznego,
- przebudowę i zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu,
- budowę i przebudowę zjazdów.

Podstawowe parametry układu drogowego w wariantcie W1:

- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość zieleni: 1,0 – 3,0 m
- szerokość poboczy i opasek gruntowych 0,5 - 1.25 m
- szerokość ciągu pieszo –jezdniowego: 3,0 m.

2. Wariant W2 – o całkowitej długości około 1,02 km, w którym droga przebiega w kierunku północ-południe. W wariantcie W2 droga śródmiejska została poprowadzona bliżej zabudowy zlokalizowanej na wschód przy ulicy Torfowej oraz Jankowickiej w stosunku do przebiegu w wariantcie W1. Od strony zachodniej wzdłuż drogi przebiega rzeka Nacyna. Wariant poprowadzono w sąsiedztwie przepompowni ścieków PZ6 przy ul. Jankowickiej, jednak wariant swym przebiegiem nie ingeruje w tereny przepompowni. Wariant W2 w większym stopniu niż wariant W1 ingeruje w zagospodarowanie terenów przyległych do inwestycji.

Na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ul. Obwiednia zaprojektowane zostało skrzyżowanie skanalizowane typu małe rondo, o średnicy zewnętrznej runda Ø36 m.

W wariantcie W1 w ramach budowy drogi śródmiejskiej przewiduje się:

- budowę runda na skrzyżowaniu z ul. Obwiednia,
- budowę jezdni i poboczy,
- budowę odwodnienia drogi za pomocą kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych,
- budowę ciągu pieszo – jezdniowego,
- budowę mostu nad rzeką Nacyną zlokalizowanego wzdłuż ul. Obwiednia,
- budowę przepustu na rowie melioracyjnym,
- budowę kładki nad rzeką Nacyną wzdłuż ciągu pieszo – jezdniowego,
- budowę oświetlenia drogowego i kanału technologicznego,
- przebudowę i zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu,
- budowę i przebudowę zjazdów.

Podstawowe parametry układu drogowego:

- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość zielenca: 1,0 m
- szerokość poboczy i opasek gruntowych 0,5 – 1,25 m
- szerokość ciągu pieszo – jezdniowego: 3,0m.

3. Wariant W3 - o całkowitej długości około 1,01 km, w którym droga przebiega w kierunku północ-południe. W wariantcie W3 droga śródmiejska przebiega najbliżej terenów mieszkaniowych zlokalizowanych na wschód od inwestycji wzdłuż ulicy Torfowej oraz Jankowickiej. Wariant poprowadzono w sąsiedztwie przepompowni ścieków PZ6 przy ul. Jankowickiej, jednak wariant swym przebiegiem nie ingeruje w teren przepompowni. Wariant jest najdalej odsunięty od rzeki Nacyny, przebiegającej na zachód wzdłuż projektowanej drogi. Wariant W3 w porównaniu z wariantami W1 i W2 w największym stopniu ingeruje w zagospodarowanie terenów przyległych do inwestycji. W wariantcie tym konieczna jest także przebudowa rowu melioracyjnego na odcinku około 200 m, w rejonie km około 0+360 do km około 0+545 drogi .

Na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ul. Obwiednia zaprojektowane zostało skrzyżowanie skanalizowane typu małe rondo, o średnicy zewnętrznej runda Ø36 m.

W ramach budowy drogi śródmiejskiej przewiduje się :

- budowę runda na skrzyżowaniu z ul. Obwiednia,
- budowę jezdni i poboczy,
- budowę odwodnienia drogi za pomocą kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych,
- budowę ciągu pieszo – jezdniowego,
- budowę mostu nad rzeką Nacyną zlokalizowanego wzdłuż ul. Obwiednia,
- budowę przepustu na rowie melioracyjnym,
- budowę kładki nad rzeką Nacyną wzdłuż ciągu pieszo – jezdniowego,
- przebudowę odcinka rowu melioracyjnego w km około 0+360 do km około 0+545,
- budowę oświetlenia drogowego i kanału technologicznego,
- przebudowę i zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu,
- budowę i przebudowę zjazdów.

Podstawowe parametry układu drogowego:

- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość zielenca: 1,0 m



- szerokość poboczy i opasek gruntowych 0,5 – 1,25 m
- szerokość ciągu pieszo –jezdnego: 3,0 m.

Ponadto wariantowaniu poddano rozwiązania techniczne ronda znajdującego się na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ul. Obwiednia:

4. skrzyżowanie drogi z ulicą Obwiednia w **wariantach lokalizacyjnych W1, W2, W3**.  
Na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ul. Obwiednia Południowa w wariantach lokalizacyjnych W1, W2 i W3 zaprojektowane zostało skrzyżowanie skanalizowane typu małe rondo, o średnicy zewnętrznej ronda Ø36 m. Wszystkie wloty ronda zaprojektowano jako jednopasowe o szerokości 4,00 m. Wyloty z ronda zaprojektowano o szerokości 4,50 m. Na wlotach ronda zaprojektowano wyspy kanalizujące ruch. Ciąg pieszo – jezdny doprowadzony został do ul. Pełczyńskiego. Na rondzie nie przewiduje się ruchu pieszego, a ruch rowerowy będzie odbywał się po jezdni ronda. Na wlocie zachodnim ulicy Obwiednia Południowa zaprojektowany został wydzielony prawoskręt szerokości 3,5 m, poprowadzony poza jezdnią ronda. Rondo zaprojektowano jako skrzyżowanie skanalizowane trzywylotowe natomiast w miejscu czwartego wlotu zaprojektowany został zjazd publiczny o szerokości 4,5 m. Południowy wlot ronda przebiega pod wiaduktem kolejowym.
5. skrzyżowanie drogi z ulicą Obwiednia w **wariancie W4** – o całkowitej długości około 1,04 km. Wariant ten lokalizacyjnie pokrywa się z wariantem W1, jednakże różni się rondem zastosowanym na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ul. Obwiednia. Dla niniejszego wariantu zaprojektowane zostało skrzyżowanie skanalizowane typu małe rondo, o średnicy zewnętrznej ronda Ø 36 m. Wszystkie wloty ronda zaprojektowano jako jednopasowe o szerokości 4,00 m. Wyloty z ronda zaprojektowano o szerokości 4,50 m. Na wlotach ronda zaprojektowano wyspy kanalizujące ruch. Ciąg pieszo – jezdny doprowadzony został do ul. Pełczyńskiego. Na rondzie nie przewiduje się ruchu pieszego, a ruch rowerowy będzie odbywał się po jezdni ronda. Na wlocie południowym drogi śródmiejskiej zaprojektowany został wydzielony prawoskręt szerokości 3,5 m, poprowadzony poza jezdnią ronda. Rondo zaprojektowano jako skrzyżowanie skanalizowane trzywylotowe natomiast w miejscu czwartego wlotu zaprojektowany został zjazd publiczny o szerokości 4,5 m. Południowy wlot ronda przebiega pod wiaduktem kolejowym,
6. skrzyżowanie drogi z ulicą Obwiednia w **wariancie W5** - o całkowitej długości około 1,06 km. Wariant W5 lokalizacyjnie pokrywa się z wariantem W1, lecz różni się rondem zastosowanym na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ul. Obwiednia.  
Dla niniejszego wariantu zaprojektowane zostało skrzyżowanie skanalizowane typu średnie rondo, o średnicy zewnętrznej ronda Ø45 m. Wszystkie wloty ronda zaprojektowano jako jednopasowe o szerokości 4,00 m. Wyloty z ronda zaprojektowano o szerokości 4,50 m. Rondo zaprojektowano jako skrzyżowanie skanalizowane czterowylotowe, gdzie czwarty wlot będzie wlotem zamkniętym do czasu budowy ul. Młyńskiej. Południowy wlot ronda przebiega pod wiaduktem kolejowym. Na wlotach ronda zaprojektowano wyspy kanalizujące ruchu. Do ronda doprowadzony został ciąg pieszo – jezdny, który przeprowadzony został przez zachodni wlot ul. Obwiednia Południowa aż do północnego wlotu – ul. Młyńska. Na wlotach ronda nie projektuje się wydzielonych prawoskrętów.

Wszystkie warianty lokalizacyjne posiadają wspólny początek i koniec zakresu przedsięwzięcia. Początek inwestycji założono na ulicy Obwiednia Południowa w km 0+000 a koniec na dowiązaniu do zaprojektowanego Węzła Śródmiejskiego. W zależności od wariantu koniec analizowanego odcinka znajduje się: w km około 0+860 w wariantach W1, W4 i W5, w km około 0+830 w wariancie W2, oraz w km około 0+815 w wariancie W3.

W przypadku wariantów lokalizacyjnych, wariant W1 przebiega w pasie, który jest najbardziej odsunięty w kierunku zachodnim, czyli najdalej od zabudowy mieszkaniowej, przez co zmniejsza się uciążliwość akustyczna na terenach chronionych wzdłuż ulic Torfowej oraz Jankowickiej. Jednocześnie wariant ten jest położony najbliżej w stosunku do rzeki Nacyny, która przebiega na zachód wzdłuż planowanej drogi. Wariant W3 jest wariantem zlokalizowanym najbliżej zabudowy ulic Torfowej oraz Jankowickiej. Droga w tym wariantcie może powodować największą uciążliwość dla okolicznych mieszkańców. Wariant W3 jest także odsunięty najdalej od koryta Nacyny. Wariant W2 przebiega pomiędzy liniami rozgraniczającymi trasy wariantów W1 i W3. Warianty W2 i W3 przebiegają w sąsiedztwie przepompowni ścieków. Wariant 3 w największym stopniu ingeruje w zagospodarowanie terenów przyległych do inwestycji i pociąga za sobą przebudowę rowu melioracyjnego na odcinku około 200 m. Wariant W1 w najmniejszym stopniu ingeruje w zagospodarowanie terenów przyległych. W ramach wszystkich wariantów zaprojektowane zostało skrzyżowanie z ul. Obwiednia Południowa, typu rondo. Trasy wszystkich wariantów „dowiązane” zostały, poprzez pasy włączania i wyłączania, do projektowanego Węzła Śródmiejskiego, realizowanego według odrębnego opracowania.

W toku analizy wariantów inwestycyjnych, poddano ocenie wpływ drogi na poszczególne elementy środowiska, w tym zdrowie ludzi. Z przeprowadzonych w raporcie analiz wynika, że w każdym z wariantów występuje potencjalne oddziaływanie planowanej drogi na klimat akustyczny, jakość powietrza, środowisko gruntowo-wodne, środowisko przyrodnicze oraz dobra kultury.

Oceniając wpływ oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny stwierdzono, że w każdym z wariantów przedsięwzięcie wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie w fazie eksploatacji drogi. Z uwagi na korzystny przebieg wariantów W1, W4, W5 i W2 w stosunku do istniejącej zabudowy w wariantach tych w ponadnormatywnym oddziaływaniu hałasu znajduje się najmniejsza liczba domów (1 dom), przy czym w wariantcie W2 zasięg ten jest już nieco większy. W przypadku wariantu W3 prognoza oddziaływania wykazała, że w zasięgu znaczącego oddziaływania znajdują się 3 budynki mieszkalne. Zatem najmniejszy zasięg ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny wykazano w wariantach W1, W4 i W5. W żadnym z wariantów nie wskazano na tym etapie potrzeby zastosowania rozwiązań technicznych w postaci ekranów akustycznych.

We wszystkich analizowanych wariantach, z uwagi na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi do środowiska, zaplanowano zastosowanie urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe w postaci osadników zawieszin.

Jak wynika z analizy oddziaływania przedsięwzięcia na jakość powietrza dla wszystkich przedstawionych wariantów przedsięwzięcie nie wpłynie w sposób znaczący na jakość powietrza w rejonie drogi.

W rejonie planowanych wariantów inwestycyjnych nie występują stanowiska archeologiczne.

We wszystkich przedstawionych wariantach planowana droga przebiegać będzie pod wiaduktem kolejowym zlokalizowanym w północnej części terenu inwestycji, wzdłuż ul. Obwiednia Południowa, który jest obiektem zabytkowym, objętym ochroną konserwatorską. Prowadzenie prac w rejonie wiaduktu kolejowego wymaga zgody Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

W zakresie gospodarki odpadami nie przewiduje się różnic w zakresie oddziaływania na środowisko przedstawionych wariantów.

Przebieg drogi w żadnym z wariantów nie zakłada konieczności wyburzeń budynków mieszkalnych.

Porównanie wariantów pod względem kryteriów przyrodniczo-krajobrazowych, z uwagi na zbliżony przebieg drogi w analizowanych wariantach, wykazało podobne oddziaływania.

Teren inwestycji we wszystkich wariantach zlokalizowany jest poza obszarami wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk. W zasięgu oddziaływania drogi nie występują formy ochrony objęte ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 627), w tym obszary Natura 2000.

W każdym wariantcie nastąpi trwale zajęcie terenu i usunięcie wierzchniej warstwy humusowej, a tym samym zniszczenie potencjalnych siedlisk drobnych zwierząt. Działanie to w każdym z wariantów wystąpi w bardzo zbliżonej skali.

Po wykonaniu analizy oddziaływania projektowanego odcinka śródmiejskiego Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na poszczególne elementy środowiska można stwierdzić, iż oddziaływanie wszystkich wariantów inwestycyjnych będzie zbliżone, przy czym inwestor wskazał, iż za wyborem wariantów: W1 w zakresie lokalizacji drogi i W5 w zakresie rozwiązania skrzyżowania z ulicą Obwiednia przemawiają następujące przesłanki:

- największa odległość drogi od istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż ulicy Torfowej oraz Janowickiej,
- najmniejsza ingerencja w istniejące sieci zagospodarowania terenu,
- mniejsze straty na poszczególnych wlotach oraz lepszy wskaźnik wzrostu ruchu w perspektywie roku 2030, w przypadku zastosowania rozwiązania z wariantu W5 na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ul. Obwiednia.

Wnioskodawca jako wariant inwestycyjny (rekomendowany do realizacji) wskazał Wariant W1 lokalizacji inwestycji oraz Wariant W5 rozwiązania skrzyżowania drogi z ulicą Obwiednia.

Mając na uwadze przeprowadzoną analizę porównawczą wariantów, uwzględniającą wyżej opisane aspekty środowiskowe, społeczne, techniczne i ekonomiczne, w niniejszej decyzji ustalono środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia realizowanego w wariantcie lokalizacyjnym W1 i wariantcie W5 rozwiązania skrzyżowania projektowanej drogi z ulicą Obwiednia.

Na etapie budowy Drogi Śródmiejskiej prowadzone będą prace związane z likwidacją kolidującej z przedsięwzięciem infrastruktury, w tym obiektów inżynierskich, a następnie z budową nowej drogi z niezbędną infrastrukturą techniczną.

Etap ten będzie wiązał się z występowaniem lokalnych uciążliwości, w postaci:

- zajęcia terenu pod zaplecze budowy, bazy materiałowo-sprzętowe budowy i drogi technologiczne,
- emisji zanieczyszczeń do powietrza (w tym emisją zanieczyszczeń z ciężkiego sprzętu budowlanego, środków transportu dowożących materiały budowlane, z terenu budowy - nieorganizowaną emisją pyłów z podłoża, unoszących się podczas pracy maszyn oraz unoszonych przez wiatr z powierzchni pozbawionych pokrywy roślinnej),
- emisji hałasu związanej ze wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu budowlanego, eksploatacją maszyn i środków transportu,
- czasowego zajęcia terenu pod zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe, drogi technologiczne,
- możliwości zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego związkami ropopochodnymi, na skutek wycieków paliw,
- zanieczyszczenia (zabłocenia) terenu w rejonie robót, głównie w okresie opadów deszczu,
- zmian warunków gruntowo-wodnych na skutek prowadzenia wykopów, budowy obiektów inżynierskich w rejonie cieków powierzchniowych i przebudowy rowów i ich odwadniania oraz kompaktacji gruntów,
- okresowego zanieczyszczenia (zamulenia) systemu wód powierzchniowych oraz lokalne i czasowe zaburzenia spływu powierzchniowego, na obszarach sąsiadujących.

Jednak odpowiednia organizacja prac rozbiórkowych i budowlanych oraz realizacja przedsięwzięcia zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji (pkt I.2.1) pozwoli na zminimalizowanie potencjalnych uciążliwości. W sentencji decyzji określono warunki organizacyjno-techniczne, pozwalające na zmniejszenie wpływu, tej fazy inwestycji, na jakość powietrza, klimat akustyczny oraz środowisko gruntowo-wodne w rejonie budowy drogi śródmiejskiej. Z raportu wynika, iż zaplecze budowy będzie przypuszczalnie zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie robót budowlanych. Teren inwestycji zlokalizowany jest w bliskości rzeki Nacyny, w związku z tym należy zachować szczególną dbałość o prawidłową organizację placu i zaplecza budowy oraz zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed ewentualnym przedostaniem się do niego niebezpiecznych substancji, a także zastosować rozwiązania na wypadek wystąpienia podtopień. Planuje się zorganizować roboty w taki sposób, aby w przypadku informacji o nadejściu fali powodziowej możliwie było jak najszybsze przeprowadzenie ewakuacji pracowników, sprzętu, maszyn i składowanych materiałów. Istotne jest zatem, aby ograniczyć do niezbędnego minimum ilość składowanych na zapleczu materiałów (materiały budowlane należy sukcesywnie dowozić na zaplecze, w miarę potrzeb wynikających z harmonogramu robót, natomiast odpady usuwać) tak, aby w razie ewentualnej ewakuacji mogły być sprawnie przewiezione poza teren zagrożony podtopieniem.

Wykonywanie robót budowlanych na analizowanym odcinku drogi może prowadzić do okresowego zanieczyszczenia (zamulenia) systemu wód powierzchniowych oraz powodować lokalne i czasowe zaburzenia spływu powierzchniowego w obszarach sąsiadujących, stąd w sentencji określono podstawowe warunki pozwalające na ograniczenie drenującego charakteru głębokich wykopów i zminimalizowanie zmian stosunków gruntowo-wodnych na etapie budowy. Ponadto określono warunek zachowania drożności cieków wodnych zlokalizowanych w rejonie prac budowlanych i ograniczenia dokonywanych przekształceń terenu, mających wpływ na zaburzenie naturalnych spływów powierzchniowych.

Z uwagi na zaproponowane w raporcie działania minimalizujące, wpływ etapu budowy przedsięwzięcia na środowisko, w sentencji decyzji sformułowano warunki na etapie realizacji inwestycji.

Określono warunki organizacyjno-techniczne, pozwalające na zmniejszenie zagrożenia zanieczyszczenia wód gruntowych i ziemi, w szczególności poprzez:

- wyposażenie miejsc prowadzenia prac, tankowania i konserwacji maszyn i sprzętu oraz magazynowania materiałów pędnych i odpadów niebezpiecznych w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji oraz wyznaczenie na zapleczach budowy specjalnych stref posiadających szczelne podłoże, gdzie będą odbywać się prace związane z konserwacją lub tankowaniem sprzętu, stosowanie sprawnych maszyn i urządzeń itp.;
- utwardzenie i zabezpieczenie terenu baz przed możliwością przedostania się szkodliwych substancji, składowanie materiałów budowlanych w ilościach dostosowanych do potrzeb, w sposób zabezpieczający przed pyleniem i zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego;
- podczyszczanie z zawiesiny wód z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem ich do środowiska lub urządzeń kanalizacyjnych.

Na etapie budowy projektowanej drogi powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze oraz ścieki związane z funkcjonowaniem placu budowy. Powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do przewoźnych sanitariatów, a następnie okresowo wywożone przez zewnętrzne firmy. Warunek ten również określono w sentencji decyzji.

Realizacja prac związanych z budową Drogi Śródmiejskiej wiązać się będzie z wytwarzaniem odpadów niebezpiecznych oraz innych niż niebezpieczne. Głównym źródłem odpadów, w trakcie realizacji inwestycji, będzie demontaż istniejącej infrastruktury, w tym

rozbiórka obiektu mostowego, jak również prace związane z budową nowej infrastruktury drogowej. Wytwarzane odpady będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu, zapewniony będzie regularny odbiór odpadów, przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych, będą segregowane, gromadzone w szczelnych pojemnikach, a następnie przekazywane specjalistycznej firmie, zajmującej się ich unieszkodliwianiem. Prawidłowa gospodarka odpadami, zgodna z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, zminimalizuje ryzyko negatywnego wpływu wytwarzanych odpadów na środowisko. Sposób postępowania z odpadami reguluje m.in. ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21). Odpady będą zagospodarowywane zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami, o których mowa w ww. ustawie o odpadach. W toku procedury oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów, a także sposób ich zagospodarowania. Przepisów ww. ustawy nie stosuje się do niezanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty (art. 2 ust.1 pkt 3 ww. ustawy o odpadach). Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie, niezanieczyszczona gleba i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robót budowlanych, będą – w jak największym stopniu – wykorzystane na miejscu realizacji przedsięwzięcia (jeśli będzie to możliwe ze względu na ich własności). Ziemia z wykopów będzie magazynowana w wyznaczonym miejscu, w uporządkowany sposób – z rozbiciem na ziemię urodzajną i pozostałą.

Planowane przedsięwzięcie drogowe będzie się wiązać z przekroczeniem rzeki Nacyny w dwóch miejscach: mostem w ciągu ul. Obwodnia Południowa oraz kładką pieszojezdną. Budowa ww. obiektów inżynierskich będzie się wiązała z wykonaniem umocnień koryta rzeki Nacyny w rejonie obiektów mostowych. Z raportu oddziaływania wynika, że rzeka Nacyna była w tym rejonie, w przeszłości, uregulowana i ma ujednolicone koryto. Oceny wpływu na stan ekologiczny wód dokonano z uwzględnieniem kryteriów zawartych w nw. przepisach:

- rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. z 2011 r. Nr 258, poz. 1549);
- rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. z 2011 r. Nr 257 poz. 1545).

Zgodnie z tymi przepisami, istotnym elementem jakości dla oceny stanu ekologicznego wód płynących są składniki hydromorfologiczne wspierające elementy biologiczne, w skład których wchodzi:

- zmienność głębokości i szerokości cieku,
- struktura i skład podłoża cieku,
- struktura strefy nadbrzeżnej,
- ciągłość morfologiczna cieku.

Prace budowlane związane z przebudową mostu i budową kładki, ze względu na charakter przedsięwzięcia, mogą wywierać jedynie wpływ na elementy morfologiczne koryta. Nie przewiduje się znaczącego wpływu tych prac na czynniki biologiczne (biotyczne), ponieważ oddziaływanie to będzie niewielkie oraz okresowe. Zgodnie z art. 38 i ust. 2 ustawy z dnia 18 lipca 2007 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 145 ze zm.) nie stanowi czasowego pogorszenia stanu jednolitych części wód tymczasowe wahanie ich stanu, jeżeli jest ono związane z utrzymywaniem wód powierzchniowych zgodnie z interesem publicznym, o ile



stan tych wód jest przywracany bez konieczności prowadzenia działań naprawczych. W związku z powyższym tymczasowe pogorszenie stanu (potencjału) ekologicznego czynników biologicznych fragmentów ciek, związane z wykonywaniem robót polegających na przebudowach mostów, pod rygorem umocnienia brzegów Nacyny wyłącznie w rejonie obiektów mostowych (po około 30 – 40 m) uznano za uzasadnione. Umocnienie dna przy pomocy gurtu z kółków drewnianych nie powinno zakłócić ciągłości morfologicznej rzeki. Umocnienie tego typu jest przyjazne dla środowiska i nie spowoduje zubożenia życia biologicznego w wodzie, na odcinkach ww. ciek, oraz nie utrudni wędrówki organizmów wodnych w górę rzeki.

Inwestycja z uwagi na małą skalę i projektowany zakres prac nie wpłynie w sposób znaczący na pogorszenie wskaźników hydromorfologicznych analizowanych JCWP.

Na etapie budowy na skutek realizacji prac związanych z budową przewiduje się okresowy wpływ na elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne jednolitych części wód powierzchniowych. W wyniku prac budowlanych dojdzie do miejscowego zniszczenia istniejącego środowiska flory i fauny, a tym samym zaburzenia funkcji biologicznych na tym odcinku. Ponadto może dojść do czasowego pogorszenia parametrów fizykochemicznych, pogorszenie cech organoleptycznych, takich jak: barwa, przejrzystość, zapach oraz pogorszenie warunków tlenowych. Skala tego oddziaływania będzie jednak niewielka i związana z zakresem zaplanowanych prac w rejonie Nacyny. Przewiduje się, iż oddziaływanie będzie krótkotrwałe, związane z realizacją zadania inwestycyjnego, zaś w przypadku elementów biologicznych, przewiduje się naturalne odtworzenie populacji organizmów charakterystycznych dla tego odcinka ciek w kolejnych okresach wegetacyjnych.

Inwestycja nie stanowi zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych oraz nie nastąpi pogorszenie stanu ekologicznego wód, bowiem w całym terenie objętym obserwacjami i oceną oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji brak jest naturalnych cieków wodnych.

Przeprowadzona analiza wskazuje na brak możliwości wystąpienia istotnego negatywnego wpływu planowanej inwestycji na wskaźniki hydrobiologiczne, hydromorfologiczne, oraz siedliska od wód zależne, a przez to na cele ochrony wód. Biorąc pod uwagę powyższe uznano, że realizacja i eksploatacja inwestycji z przyrodniczego punktu widzenia nie wpłynie w sposób znaczący na stan/potencjał ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych, a tym samym nie zagrazi osiągnięciu celów środowiskowych określonych dla tych wód.

Wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze określono na podstawie dokumentacji mapowych oraz bezpośrednich badań i obserwacji w terenie. W celu określenia wartości florystycznych i faunistycznych terenu inwestycji wykorzystano dane pozyskane podczas inwentaryzacji przyrodniczej, wykonanej na potrzeby dokumentacji projektowej dla drogi regionalnej Racibórz-Pszczyna, wykonanej w 2012 r. oraz wizji terenowych w 2013 r., celem weryfikacji uzyskanych wcześniej danych. Uzupełniające kontrole wykazały, że:

- biorąc pod uwagę naturalną dynamikę zmian w przyrodzie wykorzystane materiały są aktualne i przydatne do właściwego przeprowadzenia oceny oddziaływania na stan środowiska przyrodniczego,
- wszystkie z wykorzystanych materiałów, swym zakresem i skalą zagadnień odzwierciedlają ubogie i stosunkowo mało cenne środowisko przyrodnicze terenu planowanej inwestycji.

Zgodnie z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej oraz danymi uzyskanymi z wizji terenowych przez autorów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, na terenie przedmiotowej inwestycji nie występują cenne siedliska przyrodnicze, ani chronione prawem gatunki flory i fauny. Nie zaobserwowano gatunków roślin rzadkich, chronionych lub

zagrożonych w Polsce, jak również gatunków zamieszczonych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej.

Analizowany obszar jest izolowany od pozostałego terenu, co uniemożliwia przemieszczanie zwierząt, w tym płazów, gadów na teren pod planowaną inwestycję z innych obszarów. Z północy i zachodu teren jest oddzielony gęstą zabudową oraz siecią dróg, natomiast od południa i wschodu linią kolejową. Rzeka Nacyna, która potencjalnie mogłaby stanowić korytarz migracyjny dla płazów ze względu na zanieczyszczenie oraz duże zasolenie nie jest przez tą grupę zwierząt wykorzystywana, co potwierdziły badania terenowe. Natomiast rowy melioracyjne, które dochodzą do rzeki Nacyny poprzecinane są przepustami nieprzystosowanymi do migracji zwierząt. Badania terenowe nie wykazały również występowania na analizowanym terenie małych ssaków. Zidentyfikowane, negatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze, wynikające z realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia są związane przede wszystkim z: zajęciem terenu, wycinką drzew i krzewów, przypadkami nieumyślnego zabijania zwierząt w trakcie prowadzonych prac budowlanych.

W toku procedury oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie analizy przedstawionych dowodów, z uwagi na otwarty charakter terenu inwestycji, z występującymi punktowo nielicznymi drzewami i krzewami, nie stwierdzono, aby trwałe usunięcie drzew, krzewów wpłynęło na funkcjonowanie środowiska przyrodniczego w regionie. Warunki realizacji przedsięwzięcia przewidują bowiem ograniczenie wycinki drzew. Konieczne jest również skontrolowanie drzew przeznaczonych do wycinki przez nadzór przyrodniczy w zakresie występowania chronionych gatunków roślin, grzybów, porostów oraz fauny, a także prowadzenie jej poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego.

W opinii autorów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w granicach opracowania nie występują tereny podmokłe, trwałe zbiorniki wodne natomiast powstające okresowo zalewiska mogą być wykorzystywane przez płazy jako miejsca bytowania oraz rozrodu. Realizacja prac budowlanych zawsze wiąże się z zagrożeniem wystąpienia przypadków nieumyślnego zabijania zwierząt. Sytuacje takie mogą wynikać z zajęcia terenu, wycinki drzew i krzewów w okresie wegetacyjnym. Prace muszą być więc prowadzone w sposób umożliwiający przemieszczanie się ze stref zagrożenia zwierząt, które mimo zastosowanych zabezpieczeń przedostały się na obszar objęty robotami.

W przypadku braku możliwości ucieczki zwierząt ze stref zagrożenia (płazy, gady i drobne ssaki) należy je przenieść do odpowiednich siedlisk poza region objęty inwestycją. W obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt, w tym płazów nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać im przemieszczanie i ograniczać możliwość dotarcia do przejścia. Obecność niezabezpieczonych urządzeń i obiektów drogowych, w szczególności związanych z odwodnieniem drogi i odprowadzeniem ścieków może przyczynić się do tworzenia śmiertelnych pułapek dla zwierząt.

Jak wynika z dokumentacji sprawy, na analizowanym obszarze nie wykazano występowania rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków roślin i zwierząt, których ochrona wymagałaby podjęcia specyficznych działań (włącznie z przenoszeniem populacji na stanowiska zastępcze), zapobiegających lub minimalizujących oddziaływania w fazie realizacji i eksploatacji drogi.

Z przeprowadzanych analiz wynika, że potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia na małe zwierzęta, w tym na herpetofaunę będą miały charakter punktowy i krótkotrwały, a zakres i charakter prac, przy zastosowaniu wskazanych działań minimalizujących nie doprowadzi do istotnych negatywnych oddziaływań na populację płazów w skali lokalnej.

Mając na uwadze, iż wzdłuż rzeki Nacyny jak i rowów melioracyjnych może odbywać się lokalna migracja drobnych kręgowców, obiekty inżynierskie nowobudowane jak i przebudowane w ramach analizowanej inwestycji zostaną dostosowane do przemieszczania się małych zwierząt.

Dane dotyczące wartości przyrodniczych zgromadzone przy formowaniu warunków realizacji przedsięwzięcia są wystarczające, aby ocenić oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko w związku z tym, nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

Podczas wykonywania prac budowlanych na obszarach sąsiadujących z terenem budowy może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego. Okresowe uciążliwości będą spowodowane oddziaływaniem akustycznym pochodzącym od maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji inwestycji. Ponieważ będą one miały charakter krótkotrwały i będzie je charakteryzowała duża dynamika zmian, nie ma potrzeby stosowania tymczasowych urządzeń ochrony przed hałasem. Należy jednak tak zoptymalizować czas pracy, aby ograniczyć liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej należy prowadzić tylko poza okresem ciszy nocnej (od godziny 6<sup>00</sup> do godziny 22<sup>00</sup>). Zaplecze budowy powinno być zlokalizowane jak najdalej od budynków wymagających ochrony przed hałasem, położonych na terenach sąsiadujących z projektowaną inwestycją.

W fazie eksploatacji w wyniku ruchu pojazdów mechanicznych powstawać będą zanieczyszczenia gazowe, a także pyłowe.

Do obliczeń emisji zanieczyszczeń powietrza wykorzystano program Copert III, natomiast obliczenia imisji wykonano za pomocą programu OpaCal3. Prognozę emisji zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego wykonano dla lat 2013 oraz 2025, opisując wpływ planowanej drogi śródmiejskiej na stan powietrza dla poszczególnych wariantów lokalizacyjnych oraz horyzontów czasowych. Zgodnie z przyjętą metodyką, prognoza natężeń ruchu (ŚDR) w poszczególnych horyzontach czasowych, stanowiąca podstawę do obliczeń zanieczyszczenia powietrza, przedstawiona została z podziałem na kategorie pojazdów: motocykle, samochody osobowe, samochody dostawcze, samochody ciężarowe, autobusy. W obliczeniach uwzględniono stan jakości powietrza na terenie Miasta Rybnik w Aglomeracji Rybnicko-Jastrzębskiej, określony przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach.

W celu określenia oddziaływań skumulowanych wykonano także prognozę emisji i imisji zanieczyszczeń dla odcinka drogi regionalnej Racibórz-Pszczyna na Węźle Śródmiejskim, wraz ze zjazdami na planowaną drogę śródmiejską.

Z wykonanej analizy wynika, iż budowa nowej trasy drogowej – drogi śródmiejskiej, łączącej Węzeł Śródmiejski w ciągu drogi regionalnej Racibórz-Pszczyna z ulicą Obwiednia Południowa w Rybiku – nie spowoduje pogorszenia jakości powietrza atmosferycznego. Dla każdego z analizowanych wariantów oraz horyzontów czasowych, nie stwierdzono przekroczeń poziomów dopuszczalnych w powietrzu. Tym samym uznano, że przedsięwzięcie nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na stan powietrza.

Prognozę równoważonego poziomu dźwięku wykonano w programie SoundPlan wersja 7.1. Oprogramowanie wykonuje obliczenia zgodnie z metodą zalecaną przez normę ISO 9613-2 Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania oraz NMPB Routes-96 – metodą francuską, uwzględniającą w sposób sprecyzowany wpływ warunków meteorologicznych na propagację hałasu. Algorytm poszukiwania tras propagacji fali akustycznej pomiędzy źródłem a odbiorcą oparty jest na założeniu liniowego źródła hałasu. Odpowiada ono poszczególnym jezdniom ruchu, których moc akustyczna jest definiowana w odniesieniu do jednostki długości.

Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu istniejącego lub projektowanego odcinka drogi, a wyniki obliczeń z uwzględnieniem przeciętnego błędu ( $\pm 1.5$  dB) można bezpośrednio odnosić do wartości dopuszczalnych dla danego rodzaju terenu i zabudowy.

Standardy jakości środowiska w zakresie ochrony przed hałasem zostały określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826, ze zm.). Według przedstawionych wyników obliczeń po oddaniu do użytkowania drogi mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenie działki nr 1634/91.

Z uwagi na niepewność prognoz ruchu w latach 2015 i 2025, czyli kształtowania się natężeń ruchu, z uwagi na zmianę taboru pojazdów, wpływ ekonomiczny cen paliw na wykorzystywanie przez użytkowników dróg alternatywnych, a dla samochodów osobowych środków transportu (jak transport zbiorowy, rowery) itp. oraz metody obliczeniowej, tutejszy organ uznał, iż oceny dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu powinno się dokonać na podstawie pomiarów poziomów hałasu. Wobec powyższego inwestor powinien wykonać analizę porealizacyjną. Powyższe czynniki są bowiem w stanie w przyszłości znacząco wpłynąć na kształtowanie się klimatu akustycznego w otoczeniu analizowanej inwestycji, a w chwili wykonywania niniejszego opracowania są trudne do oszacowania i precyzyjnego określenia. W analizie porealizacyjnej, zgodnie z art. 83 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, należy dokonać porównania ustaleń zawartych w raporcie i w niniejszej decyzji, w oparciu o przeprowadzone pomiary poziomów hałasu. Pomiary należy wykonać na terenach podlegających ochronie akustycznej w porze dnia i nocy, powtarzając je co najmniej dwukrotnie, w różnych warunkach pogodowych. Większa częstotliwość wykonywania pomiarów pozwoli na otrzymanie lepszego obrazu oddziaływania planowanej drogi. Pomiary powinny być wykonane zgodnie obowiązującą metodyką w tym zakresie, obecne jest to rozporządzenie 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, portem (Dz. U. z 2011 r. nr 140, poz. 824 ze zm.). W przypadku inwestycji drogowej, jaką jest planowane przedsięwzięcie, głównymi oddziaływaniami, które mogą ulegać kumulacji powodującej wzrost niekorzystnych zjawisk w środowisku, należą oddziaływania w zakresie hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza. W obliczeniach hałasu oprócz ruchu na projektowanym odcinku drogi śródmiejskiej uwzględniono dane ruchowe dla projektowanej Drogi Regionalnej Racibórz-Pszczyna. Wyniki przeprowadzonych obliczeń wykazały, iż rozkład hałasu w obrębie projektowanego węzła śródmiejskiego z uwzględnieniem ruchu na drodze Regionalnej Racibórz-Pszczyna w porównaniu do zasięgów generowanych jedynie przez ruch na drodze śródmiejskiej nie różni się.

W zakresie oddziaływania drogi na klimat akustyczny nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Teren przedsięwzięcia w całości znajduje się w zasięgu czwartorzędowego poziomu wodonośnego oraz Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 345 (Zbiornik Rybnicki), będącego zbiornikiem porowym, odkrytym, ze swobodnym lustrem wody, zalegającym na głębokości do 10 m, posiadającym małą odporność na zanieczyszczenia. Jak wynika z dokumentacji w rejonie inwestycji nie występują ujęcia wód podziemnych.

W związku z koniecznością zapewnienia odpowiedniego odwodnienia projektowanej drogi zastosowano szereg rozwiązań mających na celu sprawne przejęcie i odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z projektowanego korpusu drogowego oraz terenów przyległych.

Elementami odwodnienia będą rowy i ścieki drogowe oraz kanalizacja deszczowa. Kanalizację projektuje się także w celu przejścia, podczyszczenia i odprowadzenia wód opadowych do odbiorników. W ramach inwestycji przewidziano budowę nowego systemu odwodnienia, poprzez budowę rowów drogowych otwartych, ścieków drogowych oraz wykonanie kanalizacji deszczowej. W ramach planowanej inwestycji przewidziano również likwidację istniejących rowów oraz istniejącego kanału kanalizacji deszczowej wraz z jego wylotem, na odcinku kolidującym z planowaną nową inwestycją. W celu sprawnego odprowadzenia wody z nawierzchni zaprojektowane będzie odpowiednie pochylenia poprzeczne oraz nadane będą jezdni właściwe spadki podłużne. Podczyszczone wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą do środowiska, tj. do rzeki Nacyny lub rowu.

Podczyszczone wody opadowe i roztopowe pochodzące z terenu drogi klasy Z zgodnie z §19 ust. 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.) mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Jak wynika z przedstawionych w raporcie obliczeń stężeń zanieczyszczeń w ściekach deszczowych, uwzględniających prognozowane natężenie ruchu na projektowanej drodze, przewiduje się na etapie eksploatacji przekroczenie wartości dopuszczalnej dla zawiesiny ogólnej. Dla analizowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych norm stężenia węglowodorów ropopochodnych. W dokumentacji przytoczono również dane o rzeczywistych pomiarach stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych spływających z dróg, wykonywanych w ramach monitoringu dla sieci istniejących dróg krajowych w 2005 r., z których wynika, że rzeczywiste stężenia węglowodorów ropopochodnych, nie przekroczyły dopuszczalnej normy 15 mg/l, a prawie połowa analizowanych prób wykazała stężenie substancji ropopochodnych mniejsze od granicy oznaczalności 0,001 mg/l.

W związku z powyższym jako urządzenia podczyszczające wody opadowe przyjęto:

- studnie wpadowe z częścią osadową wraz z osadnikami zewnętrznymi (jednostronnymi),
- studnie ściekowe z osadnikiem,
- osadniki zawiesin.

W sentencji decyzji określono zatem warunek wykonania szczelnego systemu odwadniania i kanalizacji drogi oraz podczyszczania wód opadowych i roztopowych, przed ich odprowadzeniem do środowiska, w urządzeniach oczyszczających.

Inwestor winien uregulować stan formalno-prawny w zakresie pozwoleń wodnoprawnych na budowę urządzeń wodnych i wprowadzanie ścieków do środowiska.

Zgodnie z art. 40 ust 1 pkt 3 i ust. 3 ustawy z dnia 18 lipca 2011 r. Prawo wodne (tj. Dz. U. z 2012 r. nr 0 poz. 145 z późn. zm.) zabrania się lokalizowania na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz gromadzenia ścieków, środków chemicznych, a także innych materiałów, które mogą zanieczyścić wody, chyba, że właściwy dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej w drodze decyzji zwolni od ww. zakazu.

Jak wynika z dostępnych na stronie Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej map zagrożenia powodziowego sporządzonych przez Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wynika, że fragment inwestycji przebiega przez tereny szczególnego zagrożenia powodzią. Biorąc pod uwagę powyższe, stwierdza się, iż inwestor, przed przystąpieniem do realizacji inwestycji winien uzyskać stosowne stanowisko dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej oraz decyzję zwalniającą z zakazu zlokalizowania planowanego przedsięwzięcia na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią. W omawianej decyzji inwestor może zostać zobowiązany do spełnienia dodatkowych warunków, istotnych z uwagi na zagrożenie powodziowe.



Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, uznano, że zaplanowane rozwiązania oraz warunki określone w sentencji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w zakresie ochrony środowiska wodnego, pozwolą na wyeliminowanie lub ograniczenie wpływu etapu budowy i eksploatacji inwestycji na środowisko wodne.

W rejonie inwestycji nie stwierdzono stanowisk archeologicznych, w związku z tym realizacja prac ziemnych, na analizowanym terenie, nie wymaga zabezpieczenia nadzoru archeologicznego. Inwestycja przebiegać będzie pod mostem kolejowym, wpisanym do rejestru zabytków. Prowadzenie prac w rejonie wiaduktu kolejowego wymagać będzie zgody Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

W fazie eksploatacji inwestycji mogą powstawać odpady, jako wynik prac utrzymaniowych, konserwacyjnych i remontowych oraz w związku z usuwaniem awarii. Gospodarka odpadami na obszarze budowanej drogi prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi, w tym zakresie, wymogami prawa. Powstające na terenie inwestycji odpady odbierane będą przez specjalistyczne firmy, posiadające wymagane prawem uprawnienia do gospodarowania danymi rodzajami odpadów.

W sentencji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy oos, uznając, iż zebrany materiał dowodowy był wystarczający by ocenić wpływ inwestycji na poszczególne elementy środowiska.

W decyzji nałożono natomiast obowiązek przedstawienia, w terminie 18 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania, analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedmiotowej drogi na tereny podlegające ochronie akustycznej.

W decyzji nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Podsumowując stwierdza się, że przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi śródmiejskiej w ciągu drogi regionalnej Racibórz-Pszczyna wykazała, że na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zastosowane będą rozwiązania organizacyjno-techniczne, dzięki którym wpływ inwestycji na poszczególne elementy środowiska będzie ograniczany i minimalizowany.

Sytuacje awaryjne, w wyniku których mogą wystąpić zdarzenia kwalifikowane do poważnych awarii związane z eksploatacją drogi, dotyczą głównie kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Trasy i sposób przewozu substancji niebezpiecznych regulowany jest przepisami odrębnymi. Służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie katastrof ekologicznych są Służby Ratownictwa Chemicznego Państwowej Straży Pożarnej.

Właściwe zaprojektowanie urządzeń służących odwodnieniu drogi oraz podczyszczeniu wód opadowych spływających z drogi, ma na celu również zapewnienie zabezpieczenia środowiska, w przypadku spływu z powierzchni drogi substancji uwolnionych podczas wypadków drogowych.

W decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. 2013 poz. 1232 z późn. zm.).

Planowana inwestycja nie będzie powodowała transgranicznych oddziaływań na środowisko zarówno w czasie budowy jak i eksploatacji, z uwagi na lokalizację drogi w znacznej odległości od granicy państwa tj. poza zasięgiem oddziaływań.

Mając na uwadze wyżej wymienione uwarunkowania orzeczono jak w sentencji.

## POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.



Za wydanie decyzji nie uiszczono opłaty skarbowej zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1282 z późn. zm.).

### Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia wraz z załącznikiem graficznym.

### Otrzymują:

1. Piotr Nowak  
EKKOM Sp. z o.o.  
ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków;
2. Pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa;
3. WOOŚ a/a.



## **ZALĄCZNIK NR 1**

**do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak WOOŚ.4210.15.2013.AD.37  
z 29 kwietnia 2014 r.**

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi śródmiejskiej na odcinku od zaprojektowanego węzła śródmiejskiego, w ciągu drogi regionalnej Racibórz- Pszczyna, do skrzyżowania z ul. Obwiednia Południowa” realizowanego na terenie miasta Rybnika – dla wariantu W1 w zakresie przebiegu drogi i wariantu W5 w zakresie przebudowy skrzyżowania z ul. Obwiednia Południowa

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie drogi łączącej Węzeł Śródmiejski, w ciągu drogi regionalnej Racibórz-Pszczyna, z ulicą Obwiednia Południowa w Rybniku (tzw. drogi śródmiejskiej).

Długość projektowanego odcinka wyniesie około 1,06 km.

Klasa drogi Z.

Teren lokalizacji inwestycji jest terenem płaskim i w większości stanowi nieużytki. Droga przebiegać będzie na kierunku północ-południe, pomiędzy projektowanym „Węzłem Śródmiejskim” w ciągu Drogi Regionalnej Racibórz – Pszczyna a ul. Obwiednia Południowa w Rybniku. Wzdłuż całej projektowanej inwestycji po jej zachodniej stronie, w odległości 20 - 40 m przepływa rzeka Nacyna.

Przewidywana powierzchnia do zajęcia (w liniach zajętości) wyniesie około 3,5 ha i obejmuje obszar pasa drogowego oraz teren czasowego zajęcia pod m.in. z przebudową infrastruktury technicznej.

Początek inwestycji znajduje się na skrzyżowaniu projektowanej drogi śródmiejskiej z ulicą Obwiednia Południowa w km 0+000, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane typu średnie rondo, o średnicy zewnętrznej ronda  $\varnothing$  45 m. Następnie w km około 0+040 droga przebiega pod istniejącym wiaduktem kolejowym i w km około 0+065 przecina ul. Pełczyńskiego, gdzie zaplanowano zjazd.

Po stronie wschodniej drogi na odcinku blisko 0,5 km w odległości około 60,0 m od osi drogi (na wysokości km około 0+380 do 0+860 ) przebiega rów melioracyjny. Rów ten wpada do innego rowu melioracyjnego, uchodzącego do rzeki Nacyny, który planowana droga przecina w km około 0+365. Koniec przedmiotowego odcinka drogi znajduje się na dowiązaniu do projektowanego Węzła Śródmiejskiego (realizowanego wg odrębnej inwestycji) w km około 0+860.

W ramach budowy drogi śródmiejskiej przewiduje się :

- budowę ronda na skrzyżowaniu z ul. Obwiednia Południowa w km 0+000,
- budowę jezdni i poboczy,
- budowę odwodnienia drogi za pomocą kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych,
- budowę ciągu pieszo – jezdniowego,
- przebudowę mostu nad rzeką Nacyną zlokalizowanego przy zachodnim wlocie ronda w ciągu ulicy Obwiednia Południowa,
- budowę przepustu na rowie melioracyjnym w km około 0+365,
- budowę jednoprzęsłowej kładki nad rzeką Nacyną wzdłuż ciągu pieszo – jezdniowego,
- budowę oświetlenia drogowego i kanału technologicznego,
- przebudowę i zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu,
- budowę i przebudowę zjazdów,

- włączenie do projektowanego Węzła Śródmiejskiego Drogi Regionalnej Racibórz Pszczyna w km około 0+860. Na włączeniu przewiduje się pasy włączania i wyłączenia o szerokości 3,5 m.

Podstawowe parametry układu drogowego:

- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość zieleńca: 1,0 – 3,0 m
- szerokość poboczy i opasek gruntowych: 0,5 – 1,25 m
- szerokość ciągu pieszo – jezdni: 3,0 m.

Na skrzyżowaniu projektowanej drogi z ulicą Obwiednia Południowa zaprojektowane zostało skrzyżowanie skanalizowane typu średnie rondo, o średnicy zewnętrznej ronda  $\varnothing$  45 m. Wszystkie wloty ronda zaprojektowano jako jednopasmowe o szerokości 4,00 m. Wyloty z ronda zaprojektowano o szerokości 4,50 m.

Parametry charakterystyczne skrzyżowania skanalizowanego typu „średnie rondo”:

- |   |          |
|---|----------|
| – średnica zewnętrzna                         | 45,0 m,  |
| – średnica wyspy środkowej                    | 30,0 m,  |
| – szerokość jezdni ronda                      | 5,0 m,   |
| – szerokość pierścienia wokół wyspy środkowej | 2,5 m,   |
| – szerokość wlotów                            | 4,0 m,   |
| – szerokość wylotów                           | 4,5 m,   |
| – prędkość dojazdu do ronda                   | 40 km/h, |
| – pochylenie poprzeczne jezdni ronda          | 2 %,     |
| – pochylenie poprzeczne pierścienia ronda     | 4 %.     |

Rondo zaprojektowano jako skrzyżowanie skanalizowane czterowylotowe, gdzie czwarty wlot będzie wlotem zamkniętym do czasu budowy ul. Młyńskiej. Południowy wlot ronda przebiega pod wiaduktem kolejowym. Na wlotach ronda zaprojektowano wyspy kanalizujące ruch. Do ronda doprowadzony został ciąg pieszo – jezdny, który przeprowadzony został przez zachodni wlot ul. Obwiednia Południowa aż do północnego wlotu – ul. Młyńska. Na wlotach ronda nie projektuje się wydzielonych prawoskrętów.

Przebudowa istniejącego mostu drogowego przy zachodnim wlocie planowanego ronda, w ciągu ulicy Obwiednia Południowa polegać będzie na demontażu istniejącego przesła mostowego oraz naziemnej części przyczółków. Nowy ustrój nośny posadowiony zostanie częściowo na pozostawionej części istniejących przyczółków oraz częściowo na nowobudowanych ławach fundamentowych. W obrębie obiektu planuje się wykonanie umocnienia brzegów rzeki Nacyna. Umocnienie wykonane zostanie z płotków z żerdzi (połowic) oraz kołków melioracyjnych. Skarpy koryta umocnione będą narzutem z kamienia naturalnego. Umocnienie koryta obustronnie zakończone będzie gurtem z palisady z kołków melioracyjnych. Całkowitą długość umocnień przewiduje się na odcinku około 30 – 40 m. Obiekt zostanie wyposażony w obustronne półki o łącznej szerokości 3 m umożliwiające drobnym zwierzętom przemieszczanie się. Półki zostaną w odpowiedni sposób połączone z terenem. Obiekt będzie posiadał szerokość około 15 m oraz wysokość konstrukcyjną około 1,7 m.

Budowa przepustu na rowie melioracyjnym w km około 0+365 polegać będzie na wykonaniu klasycznego przepustu drogowego o średnicy około 1,2 – 1,5 m. Przepust zostanie wyposażony w jednostronną półkę o szerokości 0,5 m, umożliwiającą drobnym zwierzętom przemieszczanie się wzdłuż rowu.

Koryto cieków poniżej jak i powyżej obiektu umocnione zostanie narzutem z kamienia naturalnego w płotkach faszynowych oraz zakończone gurtem z palisady z palików melioracyjnych. Całkowita długość umocnień będzie wynosiła około 40 m. Skarpy koryta i nasypu drogowego na obiekcie umocnione będą darniowaniem.



Na czas realizacji głównych robót budowlanych rów melioracyjny zostanie przełożony i ujęty do tymczasowego przepustu omijającego front robót.

W km około 5,6 rzeki Nacyny planowana jest budowa kładki w celu przeprowadzenia ciągu pieszo-rowerowego ponad korytem rzeki Nacyna. Kładkę przewidziano jako jednoprzęsłową. Przęsło oparte będzie na przyczółkach lekkich posadowionych na mało-średnicowych palach fundamentowych. Koryto Nacyny na odcinku około 5 m poniżej i powyżej obiektu umocnione zostanie za pomocą płotków z żerdzi drewnianych (połowic) oraz kołków melioracyjnych. Skarpy koryta pod obiektem umocnione będą narzutem kamiennym bądź z elementów ażurowych umożliwiających porost traw. Umocnienia koryta zakończone będą gurtem z palików melioracyjnych.

Na całym odcinku drogi przewiduje się budowę oświetlenia, na rondzie oraz wzdłuż ciągu pieszo-jezdnego. Wzdłuż drogi od ronda do węzła śródmiejskiego oświetlenie zostało zaprojektowane po prawej stronie drogi, na ciągu pieszo-jezdnym po lewej jego stronie. W ramach inwestycji wykonana zostanie budowa nowego systemu odwodnienia poprzez budowę rowów drogowych otwartych, ścieków drogowych oraz wykonanie kanalizacji deszczowej. Planowana inwestycja przewiduje także likwidację istniejących rowów oraz istniejącego kanału kanalizacji deszczowej wraz z jego wylotem na odcinku kolidującym z planowaną inwestycją.

Jako urządzenia podczyszczające wody opadowe przyjęto: studnie wpadowe z częścią osadową wraz z osadnikami zewnętrznymi, studnie ściekowe z osadnikiem. Zaplanowano także doposażenie kanalizacji deszczowej w osadniki zawieszin z zasyfonowanym odpływem zlokalizowane:

- w km 0+037,07                      północny wlot na rondo,
- w km 0+343,25                      droga śródmiejska,
- w km 0+377,42                      droga śródmiejska.

Odbiornikiem ścieków deszczowych będzie rzeka Nacyna.

Realizacja analizowanej inwestycji będzie wiązała się z koniecznością przebudowy następujących sieci: kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sieć energetyczna kablowa i napowietrzna oraz oświetlenie, kanalizacja i sieć teletechniczna.

Załącznikiem graficznym do charakterystyki przedsięwzięcia jest rysunek, wykonany na podkładzie mapowym w skali 1: 2 000, sporządzony przez EKKOM Sp. z o. o. z siedzibą w Krakowie przy ulicy Wadowickiej 8i, na etapie postępowania administracyjnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Katowicach

*mgr Bernard Błaszczyk*

EKKOM Sp. z o.o.	
Wpł. dn.	2014-05-05      załącz.
Nr	2806/1014
Kopia	M. Um. Dosł. S.
Oryginał	D. Um. D. R.

4 PDF

