



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w OPOLU

28.22
P2 + P_y + P₁

39

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Opolu

Data wpływu 08-09-2010

Nr 6841 zał

Opole, 8 września 2010r.

RDOŚ-16-WOOS-6613-026/9/10/mw

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1), art. 75 ust. 1 pkt 1) litera a) i litera b) oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 30) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Opolu i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.
„Budowa obwodnicy m. Niemodlin w ciągu drogi krajowej nr 46
Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa – Szczekociny” w wariantcie IV:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi – obwodnicy miasta Niemodlin w ciągu drogi krajowej nr 46 relacji Szczekociny – Częstochowa – Opole – Nysa – Kłodzko. Zakres inwestycji będzie również obejmował budowę węzłów drogowych, obiektów mostowych i budowę dróg dojazdowych oraz przebudowę fragmentów istniejących dróg w miejscach projektowanych węzłów i przejść pod/nad projektowaną obwodnicą. Planuje się również wycinkę zieleni oraz wyburzenia budynków, m.in. budynków mieszkalnych.

Odcinek drogi objęty przedsięwzięciem rozpocznie się w km 79+000,00, a zakończy w km 88+765,00 istniejącej DK 46. Długość trasy na odcinku projektowanej obwodnicy będzie wynosić 11,508 km.

Obwodnicę w ciągu DK46 zaprojektowano jako drogę klasy GP 2/2 (droga główna ruchu przyspieszonego, dwie jezdnie, po dwa pasy ruchu w każdym kierunku).

2. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

2.1. Faza realizacji przedsięwzięcia:

2.1.1. prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie wykonywać tylko w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00, w sposób pozwalający ograniczyć uciążliwości dla mieszkańców tych terenów,

2.1.2. urządzenia o dominującym natężeniu hałasu nie powinny pracować równocześnie,

2.1.3. w miejscu prowadzenia prac ziemnych, w przypadku wystąpienia warunków powodujących znaczne przesuszenie podłoża i wystąpienia wiatrów o prędkościach umożliwiających porywanie pyłu, odsłonięty teren okresowo zraszać,

2.1.4. w celu zabezpieczenia przed pyleniem, drogi technologiczne utrzymywać w dobrym stanie,

2.1.5. w przypadku konieczności odwodnienia wykopów, odprowadzane wody przed ich wprowadzeniem do odbiorników, w celu zabezpieczenia cieków powierzchniowych przed zamuleniem, oczyszczać z zawiesiny (np. w osadniku),

2.1.6. w przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego, substancje zanieczyszczające oraz zanieczyszczoną glebę zbierać i przekazywać jednostce zajmującej się ich unieszkodliwianiem,

2.1.7. bazy techniczne wyposażać w przenośne sanitariaty, a ścieki bytowe wywozić do najbliższej oczyszczalni ścieków,

2.1.8. odpowiednio zabezpieczyć teren bazy materiałowej i paliwowej zaplecza budowy poprzez uszczelnienie podłoża w miejscu składowania substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego (przede wszystkim w miejscach najbliższego sąsiedztwa cieków naturalnych),

2.1.9. zaplecze budowy zorganizować poza terenami leśnymi i innymi cennymi przyrodniczo oraz poza terenami znajdującymi się w obrębie obszarów chronionego krajobrazu: Bory Niemodlińskie i Grodziec,

2.1.10. w trakcie prowadzonych prac budowlanych, wszelkie roboty ziemne w granicach zasięgów koron istniejących drzew i krzewów wykonywać ze szczególną ostrożnością, w celu uniknięcia uszkodzeń systemów korzeniowych,

2.1.11. pnie istniejących drzew w obrębie placu budowy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, dopuszcza się w tym celu zastosowanie mat słomianych, folii pęcherzykowej, juty oraz desek,

2.1.12. nie dopuszcza się możliwości składowania pod koronami drzew materiałów budowlanych lub mas ziemnych, a także nie dopuszcza się pod nimi postoju maszyn budowlanych,

2.1.13. prace budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu, oraz inne mogące powodować emisję hałasu należy rozpocząć przed lub po zakończeniu okresu lęgowego ptaków i okresu rozrodczego innych gatunków zwierząt podlegających ochronie prawnej,

2.1.14. wycinkę drzew i krzewów, na podstawie stosownego zezwolenia, przeprowadzić w okresie od początku października do końca lutego tj. poza okresem lęgowym ptaków,

2.1.15. po zakończeniu prac budowlanych zrehabilitować grunty, wykorzystując do ich obsiewania i obsadzania rodzime gatunki roślin, dostosowane do panujących warunków glebowych i siedliskowych

2.1.16. zasypywanie części zbiornika wodnego (stawu rybnego), zlokalizowanego ok. 6+000 km projektowanej drogi, w miejscu przejścia przez Dolinę Ścinawy Niemodlińskiej, w celu ochrony płazów, rozpocząć pod koniec października. W trakcie zasypywania zbiornika należy odławiać zwierzęta, które znajdują się w strefie zagrożenia i przenosić je na tereny poza zasięgiem robót ziemnych;

2.2. Faza eksploatacji przedsięwzięcia:

2.2.1. w celu ochrony środowiska przed drganiami nawierzchnię drogi utrzymywać w dobrym stanie technicznym,

2.2.2. wody opadowe i roztopowe podczyszczać:

- w piaskownikach lub studzienkach osadnikowych, zainstalowanych na wylotach z projektowanej kanalizacji deszczowej, przewidzianej na odcinkach skrzyżowań obwodnicy z istniejącymi drogami oraz na obiektach mostowych,
- w obustronnych rowach trawiastych - na pozostałej długości obwodnicy,

a następnie odprowadzać do rzek Młynówka i Ścinawa Niemodlińska oraz do potoku Wytoka i do cieku bez nazwy, stanowiącego dopływ Młynówki,

2.2.3. w celu ochrony odbiorników końcowych, w przypadku wystąpienia zagrożeń, związanych z poważną awarią w rowach trawiastych na odcinku dolinnym, stosować zastawki z zamknięciem awaryjnym,

2.2.4. piaskowniki lub studzienki osadnikowe wkomponować estetycznie w otaczający krajobraz,

2.2.5. prowadzić stałą kontrolę stanu urządzeń, o których mowa w punkcie 2.2.2, służących podczyszczaniu wód opadowych i roztopowych,

2.2.6. zapewnić możliwość migracji zwierzętom przy wykorzystaniu przejść podziemnych i nadziemnych o odpowiednich parametrach, wskazanych w załączniku nr 1 do decyzji;

3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

3.1. zastosować ekrany akustyczne w niżej wymienionych miejscach:

3.1.1. po południowej stronie obwodnicy:

- od km 5+755 do km 5+820 o wysokości 4m,
- od km 5+820 do km 6+000 o wysokości 6m,
- od km 6+000 do km 6+050 o wysokości 4m,
- od km 8+735 do km 9+305 o wysokości 5m,

3.1.2. po północnej stronie obwodnicy:

- od km 1+020 do km 1+400 o wysokości 3m,
- od km 9+250 do km 9+565 o wysokości 3m,
- od km 10+310 do km 11+035 o wysokości 3m;

3.2. zaprojektować przejścia podziemne i nadziemne (według lokalizacji zgodnej z załącznikiem nr 1 do decyzji), zapewniające migrację zwierząt o parametrach umożliwiających przejście na drugą stronę drogi wraz z zaprojektowaniem nasadzeń zieleni naprowadzającej, zgodnie z wymaganiami gatunków kluczowych dla danego przejścia,

3.3. zaprojektować pasy zieleni izolacyjnej oraz dogęszczającej, na odcinku od projektowanego węzła drogowego „Sosnówka” do końca trasy odwodnicy, w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pochodzących z procesu spalania paliw w pojazdach mechanicznych, przy użyciu gatunków nieinwazyjnych oraz dostosowanych do lokalnych warunków glebowych i siedliskowych,

3.4. określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych, usuwanych albo przemieszczanych podczas prowadzonych prac ziemnych, w związku z realizacją inwestycji oraz niepowodujących przekroczeń standardów jakości gleby i ziemi.

II. Wyrażam stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś

1. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.
2. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

III. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie:

1. oceny skuteczności projektowanych ekranów akustycznych na terenach prawnie chronionych przed hałasem, w miejscach wymienionych w punkcie I.3.1 niniejszej decyzji. Analiza powinna zawierać wyniki przeprowadzonych pomiarów hałasu z eksploatacji przedmiotowej obwodnicy na tych terenach,
2. oceny konieczności zastosowania środków ochrony akustycznej budynków mieszkalnych, obecnie nie zamieszkałych, zlokalizowanych w rejonie km 1+600 projektowanej drogi. Analiza w tym zakresie powinna zawierać wyniki przeprowadzonych na tym terenie pomiarów hałasu z eksploatacji przedmiotowej obwodnicy. W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, powinna zawierać również rozwiązania mające na celu ochronę akustyczną tego terenu,
3. oceny skuteczności zastosowanych urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe odprowadzane z terenu nawierzchni jezdni obwodnicy. Analiza winna być oparta o wyniki badań tych wód w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych.

Analizę w zakresie wymienionym w punkcie III.1, III.2 i III.3 należy wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

IV. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UZASADNIENIE

Przy piśmie z dnia 20 maja 2010r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 21 maja 2010r.) nr GDDKiA-O/OP-P-4/mmk/026/DK46-OB.NIE/18/2010 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Opolu zwróciła się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy m. Niemodlin w ciągu drogi krajowej nr 46 Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa – Szczekociny”.

Do wniosku dołączono:

- raport o oddziaływaniu na środowisko pt. *Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe i materiały do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację budowy obwodnicy m. Niemodlin w ciągu drogi krajowej nr 46 Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa - Szczekociny, etap II, część 4 – środowiskowa* Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – tom I, tom II, tom III,
- streszczenie w języku niespecjalistycznym,
- opracowanie pt. *Ocena na proponowany obszar Natura 2000 i Bory Niemodlińskie zgodnie z wytycznymi KE (ocena planów i przedsięwzięć znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000) dla planowanych wariantów obwodnicy Niemodlina*, wykonane przez BIO-PLAN Pracownia ochrony przyrody i ekologii dr Krzysztof Spalek, ul. Psie Pole 15, 46-040 Krasiejów, listopad 2009r.,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 1) ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą ooś, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 30) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), tj.: *drogi krajowe oraz inne drogi publiczne o nie mniej niż czterech pasach ruchu, o długości nie mniejszej niż 10 km, niewymienione w pkt 29*, należy do grupy planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym PKP.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1) ppkt a) oraz ppkt b) ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego przedsięwzięcia, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu.

Mając na uwadze zapis art. 80 ust. 2 ustawy ooś, organ nie dokonał analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Strony postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś, o etapach prowadzonego postępowania informowane były poprzez obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, wywieszane na tablicy ogłoszeń:

- w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu,
- w Urzędzie Miejskim w Niemodlinie oraz w sołectwach: Brzęczkowice, Grodziec, Jaczowice, Michałowek, Sady, Wydrowice,
- w Urzędzie Gminy w Dąbrowie oraz w sołectwie Prądy,
- w Urzędzie Gminy Tułowice oraz w sołectwie Tułowice Małe.

Szczegółowy wykaz stron postępowania stanowi załącznik do wniosku z dnia 20 maja 2010r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy m. Niemodlin w ciągu drogi krajowej nr 46 Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa – Szczekociny”, znajdujący się wraz z całą dokumentacją w przedmiotowej sprawie w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, ul. 1-go Maja 6, 45-068 Opole.

Za stronę w prowadzonym postępowaniu, zgodnie z art. 44 ustawy ooś oraz wnioskiem z dnia 15 czerwca 2010r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 22 czerwca 2010r.), organ uznał również Stowarzyszenie Ekologiczne „OBWODNICA”.

Powiadomienie stron postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nastąpiło:

- w dniach: od 7 czerwca do 21 czerwca 2010r. na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Opolu,
- w dniach: od 10 czerwca do 24 czerwca 2010r. na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Niemodlin oraz w sołectwach Brzęczkowice, Grodziec, Jaczowice, Michałowek, Sady, Wydrowice,
- w dniach: od 10 czerwca do 24 czerwca 2010r. na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Dąbrowa oraz w sołectwie Prądy,
- w dniach: od 10 czerwca do 24 czerwca 2010r. na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Tułowice oraz w sołectwie Tułowice Małe.

Informację o wniosku o wydanie decyzji oraz o raporcie o oddziaływaniu na środowisku, zgodnie z art. 21 ust. 2 ustawy ooś, umieszczono w publicznie dostępnym wykazie, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu.

Strony postępowania, w trakcie prowadzonego postępowania zgłosiły niżej wymienione uwagi:

1. Pan Kazimierz Król zam. w m. Sady (przedstawiciel Stowarzyszenia „Nie na południe”), w dniu 21 czerwca 2010r., pocztą elektroniczną wystosował e-mail z uwagami do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Uwagi dotyczyły sprzeciwu wobec przebiegu obwodnicy Niemodlina w wariantcie południowym IV. W piśmie poruszono kwestie konsultacji społecznych przeprowadzanych przez GDDKiA. Zwrócono uwagę, że trasa obwodnicy w wariantcie IV przebiega przez obszary chronione i cenne przyrodniczo, w tym m.in. przez OChK Bory Niemodlińskie oraz w pobliżu OChK Grodziec, a ponadto że w pobliżu proponowanej trasy usytuowane są ujęcia wody pitnej.
2. Pani Urszula Białowas zam. w m. Sady oraz Pan Raymond Kilham (który nie jest stroną w postępowaniu), w dniu 25 czerwca 2010r., pocztą elektroniczną złożyli sprzeciw dotyczący budowy obwodnicy Niemodlina w wariantcie IV. W piśmie podniesiono kwestię wprowadzenia zmiany do Rozporządzenia Wojewody Opolskiego, powołującego OChK Bory Niemodlińskie (w domyśle), wykreślającej zapis zakazujący realizację przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko.

Ponadto Regionalny Komitet ds. Obwodnicy Nysy i Niemodlina, przy piśmie z dnia 31 maja 2010r., zwrócił się z prośbą o szybkie przygotowanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla obwodnicy Niemodlina, gdyż, jak twierdzi Przewodniczący Komitetu, Pan Antoni Hasenbeck, cyt: *„od tej decyzji zależy ukształtowanie dalszego terminarza prac nad tą obwodnicą oraz możliwość traktowania prac nad projektowaniem i budową obwodnic Nysy i Niemodlina jako jednego projektu”*.

Odnosząc się do ww. uwag, zgłoszonych przez strony postępowania organ stwierdził, co następuje:

1. w kwestii podniesionych konsultacji społecznych wyjaśniam, iż prowadzone one były przez GDDKiA, poza procedurą postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, na długo przed rozpoczęciem tego postępowania. W obecnie prowadzonym postępowaniu organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu i możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy i składania uwag i wniosków. We wskazanym czasie nie złożono żadnych uwag i wniosków.
2. Obwodnica Niemodlina będzie przebiegać w części przez obszary chronione, w tym z m.in. Obszar Chronionego Krajobrazu Bory Niemodlińskie, Obszar Chronionego Krajobrazu Grodziec oraz obszar Natura 2000 Bory Niemodlińskie, jednak na podstawie posiadanych materiałów ocenia się, że przy założeniach zawartych w raporcie oraz po uwzględnieniu warunków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, określonych w niniejszej decyzji, wpływ na zasoby przyrodnicze nie będzie znaczący. Rozwinięcie tego zagadnienia zawiera dalsza część uzasadnienia.
3. Zarzut dotyczący wprowadzenia zmian do Rozporządzenia Wojewody Opolskiego, powołującego OChK Bory Niemodlińskie, jest bezpodstawny, gdyż w myśl zapisu art. 24 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody, zakaz wprowadzony tym rozporządzeniem na obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczy m.in. realizacji inwestycji celu publicznego, do których zalicza się budowę drogi publicznej (art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651). Inwestycja celu publicznego jest w polskim prawodawstwie celem nadrzędnym wobec zakazów i ograniczeń, ustanawianych dla ochrony obszarów. Zatem realizacja drogi krajowej nie jest zależna od zmiany ww. rozporządzenia.
4. W rejonie planowanej obwodnicy w wariantcie IV nie ma ujęć wód podziemnych. Ponadto trasa nie będzie przebiegać przez teren strefy ochrony bezpośredniej oraz teren strefy wewnętrznej ochrony pośredniej ujęcia wód. Przedsięwzięcie będzie przebiegać przez strefę zewnętrzną ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych dla miasta Niemodlina (obszar w kształcie koła o promieniu 1 623m), jednak wprowadzone dla tej strefy zakazy nie dotyczą lokalizacji nowych dróg. Ponadto droga przebiega przez obszary wysokiej ochrony Głównych

Zbiorników Wód Podziemnych, jednak z uwagi na to, że zbiorniki te charakteryzują się wysoką odpornością na zanieczyszczenia, nie wystąpi zagrożenie tego środowiska.

Zgodnie z brzmieniem art. 79 ust. 1 ustawy ooś, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzona została ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś organ podał do publicznej wiadomości informację o:

- wszczęciu postępowania,
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana,
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu,
- możliwości składania uwag i wniosków,
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków,
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło:

- w dniach: od 16 lipca do 6 sierpnia 2010r. na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Opolu,
- w dniach: od 16 lipca do 6 sierpnia 2010r. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu,
- w dniach: od 16 lipca do 6 sierpnia 2010r. na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Niemodlin oraz w sołectwach Brzęczkowice, Grodziec, Jaczowice, Michałówek, Sady, Wydrowice,
- w dniach: od 16 lipca do 6 sierpnia 2010r. na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Dąbrowa oraz w sołectwie Prądy,
- w dniach: od 16 lipca do 6 sierpnia 2010r. na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Tułowice oraz w sołectwie Tułowice Małe.

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski od społeczeństwa.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2), w związku z art. 78 ust. 1 pkt 1) ustawy ooś, przy piśmie z dnia 15 lipca 2010r. nr RDOŚ-16-WOOS-6613-26/410/mw wystąpiono do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu z prośbą o opinię. PWIS w Opolu przy piśmie nr NZ/ZD-4325-33/10 z dnia 16 sierpnia 2010r. zaopiniował przedsięwzięcie bez uwag.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu zawiadomił strony postępowania o wydaniu przez PWIS w Opolu opinii oraz zgodnie z art. 10 kpa o zakończeniu kompletowania dowodów i materiałów w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy m. Niemodlin w ciągu drogi krajowej nr 46 Kłodzko–Nysa–Opole–Częstochowa–Szczekociny”, możliwości wypowiedzenia się co do zebranych materiałów i możliwości składania uwag i wniosków.

Powiadomienie stron postępowania nastąpiło w formie obwieszczeń, wywieszanych na tablicy ogłoszeń:

- w dniach: od 18 sierpnia do 1 września 2010r. w siedzibie RDOŚ w Opolu,
- w dniach: od 20 sierpnia do 3 września 2010r. w Urzędzie Miasta Niemodlin oraz w sołectwach: Brzęczkowice, Grodziec, Jaczowice, Michałówek, Sady, Wydrowice,
- w dniach: od 20 sierpnia do 3 września 2010r. w Urzędzie Gminy Dąbrowa oraz w sołectwie Prądy,
- w dniach: od 20 sierpnia do 3 września 2010r. w Urzędzie Gminy Tułowice oraz w sołectwie Tułowice Małe.

W tym czasie strony postępowania nie złożyły żadnych dodatkowych uwag i wniosków.

Z treści załączonych dokumentów wynika, że wstępnej analizie poddano jedenaście wariantów przebiegu obwodnicy (dla wariantu I przewidziano trzy podwarianty), z czego 5 po północnej stronie centrum Niemodlina, a 6 po stronie południowej.

Przy planowaniu poszczególnych wariantów przebiegu drogi uwzględniono przebieg i parametry istniejącej DK46 oraz istniejących dróg wojewódzkich i powiatowych, powiązanie projektowanej obwodnicy z istniejącymi drogami wojewódzkimi i powiatowymi, ustalenia zawarte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, przy przyjęciu zasady ominięcia obszarów zwartej zabudowy.

Dalszej analizie, przeprowadzonej w ramach oceny oddziaływania na środowisko, poddano jedynie następujące warianty przedsięwzięcia:

- wariant zerowy polegający na braku realizacji planowanego przedsięwzięcia (budowy obwodnicy Niemodlina),
- 4 warianty projektowane polegające na budowie obwodnicy, tj.:

wariant I

Trasa obwodnicy przebiega po północnej stronie miasta, głównie przez tereny pól, łąk, nieużytków oraz w niewielkim stopniu przez tereny zalewowe i mieszkaniowe. Połączenie obwodnicy z innymi trasami komunikacyjnymi przewidziano poprzez dwa węzły drogowe dwupoziomowe. Obwodnica rozpoczyna się w km 79+000 istniejącej DK46 (ok. 120 m na południe od skrzyżowania DK46 z drogą wojewódzką nr 385) i biegnąc w kierunku północno-wschodnim przebiega głównie przez tereny niezabudowane (tereny pól uprawnych i tereny leśne), mijając od zachodniej strony zabudowę Brzęczkowic, a dalej przecina ulicę 700-lecia Niemodlina (droga powiatowa nr 27517), następnie mija od wschodniej strony zabudowę wielorodzinną zlokalizowaną wzdłuż tej ulicy, przecina teren ogródków działkowych i ul. Brzeską (DP 27508) wraz z terenami zabudowy położonej wzdłuż tej ulicy i ponownie przebiegnie przez tereny niezabudowane (pola, łąki i nieużytki) przecinając kolejno dolinę Ścinawy Niemodlińskiej i Młynówki (omijając od północy Nowe Gościejowice), za którymi kieruje się w kierunku wschodnim. Następnie obwodnica przekracza linię kolejową i drogi powiatowe: nr 27512 (na tym odcinku droga powiatowa będzie nieprzejezdna), nr 27554 i nr 27512, omijając od południa Gościejowice. W końcowym fragmencie obwodnica przebiega skrajem lasu mijając od północnej strony zabudowę Sosnówki, a dalej kierując się nieco na północ przechodzi przez teren zbiornika wodnego „Staw Górny”, po czym włącza się w istniejącą DK46.

wariant II

Trasa obwodnicy przebiega początkowo tym samym śladem co w wariantcie I, a od km ok. 4+000 trasa przebiega na południe od trasy wariantu I. Końcowy odcinek (od km ok. 8+000) również przebiega tym samym śladem co wariant I. Trasa obwodnicy w wariantcie II przebiegać będzie najbliżej centrum miasta w stosunku do pozostałych wariantów. Obwodnica rozpoczyna się, podobnie jak wariant I, w km 79+000 istniejącej DK46 i na początkowym odcinku (ok. 4 km) trasa pokrywa się z tym – aż do przejścia nad ulicą Brzeską. Następnie trasa biegnie bardziej w kierunku wschodnim (na południe od wariantu I), następnie podobnie jak w wariantcie I, przechodzi nad dolinami Ścinawy Niemodlińskiej i Młynówki oraz nad drogą powiatową nr 27512 omijając od południa Nowe Gościejowice. Dalej trasa kieruje się bardziej na północny - wschód i przechodzi nad linią kolejową, drogą powiatową nr 27554 oraz pod drogą nr 27512. Za planowanym węzłem obwodnicy z DP 27512 (od km ok. 8+000) przebieg trasy pokrywa się z przebiegiem dla wariantu I.

wariant III

Trasa przebiega po południowej stronie miasta, w większej odległości od centrum niż ww. „warianty północne” i przebiegać będzie głównie przez tereny pól, łąk, nieużytków oraz tereny zabudowy mieszkaniowej; połączenie obwodnicy z innymi trasami komunikacyjnymi przewidziano poprzez trzy węzły drogowe dwupoziomowe. W wariantcie III obwodnica rozpoczyna się tak samo jak w przypadku wariantów I i II, tj. w km 79+000 istniejącej DK46, jednak początkowo kieruje się bardziej w kierunku wschodnim (przez tereny rolnicze i leśne), omijając od południa Brzęczkowice. Następnie trasa przebiega przez duży obszar rolniczy przechodząc pod drogą powiatową nr 27515, po czym przetnie dopływ Ścinawy Niemodlińskiej. Dalej trasa kieruje się bardziej na północ i przechodzi pod drogą wojewódzką nr 405, wzdłuż której rozciąga się zabudowa mieszkaniowa. Za terenami zabudowanymi trasa przechodzi nad Ścinawą Niemodlińską, wchodzi na teren stawów rybnych, gdzie przecina obszar jednego ze stawów, przechodzi nad drogą powiatową nr 27516, gdzie ponownie przecina tereny zabudowy. Dalej trasa przebiega przez niezabudowane tereny rolnicze (pola, łąki i nieużytki), przechodząc nad linią kolejową i nad drogą nr 27512, wzdłuż której zlokalizowana jest zabudowa, a następnie kierując się na wschód, a dalej bardziej na północ, obwodnica ponownie wkracza na tereny niezabudowane (pola, łąki, nieużytki i lasy), mijając od strony południowej zabudowę Sosnówki. Po przejściu przez teren leśny, gdzie przecina ciek powierzchniowy, trasa przechodzi przez obszar zbiornika wodnego „Staw Nowy”, za którym włączy się do istniejącej DK46.

wariant IV

Trasa obwodnicy przebiega początkowo tym samym śladem, co w wariantcie III, a od km ok. 2+000 trasa przebiega na południe od trasy wariantu III. Obwodnica przebiega najdalej od centrum Niemodlina - w stosunku do pozostałych wariantów, natomiast w największym stopniu koliduje z terenami chronionymi i przyrodniczo cennymi. W tym wariantcie jest ona najdłuższa (o ok. 1,5 km długości od pozostałych wariantów). Obwodnica rozpoczyna się, podobnie jak pozostałe warianty, w km 79+000 istniejącej DK46. Dalej trasa kieruje się bardziej na południe i przechodzi przez tereny rolnicze, omijając od południa m. Wydrowice. Następnie przechodząc przez teren zbiorników wodnych, cieków (w tym Ścinawę Niemodlińską) i las, obwodnica kieruje się na północny wschód, gdzie ponownie przechodzi przez tereny rolnicze i małe obszary leśne, omijając od południa zabudowę m. Sady i dalej (w rejonie przecięcia z DP 27512) przebiega pomiędzy zabudową m. Michałówek. Dalej trasa przecina las przylegający do zbiornika „Staw Nowy” i od tego

miejsca (ok. km 10+700) trasa pokrywa się z przebiegiem wariantu III.

Długość trasy na odcinku projektowanej obwodnicy Niemodlina wynosić będzie:

9, 990 km dla wariantu I,
9,806 km dla wariantu II,
9,736 km dla wariantu III,
11,508 km dla wariantu IV.

Przy planowaniu poszczególnych wariantów przebiegu obwodnicy założono przebieg drogi w ciągu DK46 na odcinku Jaczowice – Sosnówka jako obwodnicy m. Niemodlina, przy jednoczesnym uwzględnieniu:

- dotychczasowych ustaleń zawartych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego m. Niemodlin i w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Niemodlin,
- możliwości powiązania projektowanej obwodnicy z istniejącymi drogami wojewódzkimi i powiatowymi,
- przebiegu i parametrów istniejącej DK46 oraz istniejących dróg wojewódzkich i powiatowych,
- warunków terenowych i zasadzie ominięcia obszarów zwartej zabudowy.

Wyboru wariantu przewidzianego do realizacji, tj. wariantu IV, dokonano na podstawie kryteriów, takich jak: wpływ na jakość powietrza, na klimat akustyczny, na środowisko przyrodnicze (w tym obszary chronione), na wody powierzchniowe i podziemne, na dobra materialne i na obiekty zabytkowe. Z punktu widzenia wpływu przedsięwzięcia na stan jakości powietrza, biorąc pod uwagę zasięg oddziaływania trasy ze względu na emisję dwutlenku azotu oraz otrzymane wartości stężeń uznano, że wariant IV jest korzystniejszy w porównaniu z pozostałymi wariantami realizacji. Ze względu na emisję hałasu, warianty południowe (czyli III i IV) przebiegu obwodnicy są korzystniejsze od wariantów północnych (czyli I i II) mimo, iż wymagają zastosowania ekranów o większej długości niż warianty północne, ponieważ znacznie bardziej przyczynią się do obciążenia istniejącej trasy DK46. Wariant IV jest z kolei korzystniejszy niż wariant III, ponieważ w znacznie mniejszym stopniu wkracza na tereny chronione akustycznie i wymagać będzie zastosowania znacznie mniej ekranów niż wariant III. Wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne oraz wody powierzchniowe w związku z gospodarką wodami opadowymi będzie porównywalny dla poszczególnych wariantów analizowanej drogi, w okresie jej budowy i eksploatacji. Uwzględniając jednak kolizję poszczególnych wariantów obwodnicy Niemodlina z wodami powierzchniowymi oraz odległości od najbliższych ujęć wód podziemnych warianty III i IV są porównywalne i korzystniejsze niż warianty I i II.

Ilość powstających odpadów wynikająca z eksploatacji projektowanej trasy w wariantie IV będzie większa w stosunku do ilości odpadów wytwarzanych w przypadku realizacji pozostałych wariantów - ze względu na największą długość trasy.

Uwzględniając stopień kolizji projektowanej trasy ze stanowiskami gatunków chronionych oraz terenami chronionymi (i proponowanymi do ochrony) można stwierdzić, że pod względem wpływu na środowisko przyrodnicze, najkorzystniejszym wariantem przebiegu obwodnicy jest wariant I, następnie wariant II, a dalej III i IV (porównywalne).

Uwzględniając ilość wyburzeń oraz zajęcie terenu należy stwierdzić, że najbardziej korzystny pod względem wpływu obwodnicy na dobra materialne jest wariant IV a najmniej korzystne warianty I i II.

Projektowana w wariantie IV obwodnica zlokalizowana będzie na terenie województwa opolskiego, w powiecie opolskim. Zdecydowana większość obwodnicy przebiegać będzie w granicach administracyjnych miasta Niemodlin oraz gminy Niemodlin. Jedynie niewielkie fragmenty obwodnicy przebiegać będą przez teren gminy Dąbrowa oraz gminy Tułowice. Odcinek DK46 objęty opracowaniem rozpoczyna się w km 79+000,00 istniejącej DK46. Natomiast koniec analizowanego odcinka ma miejsce w km 88+765,00 istniejącej DK 46.

Realizacja inwestycji, zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi, przyczyni się do poprawy warunków życia na terenie Niemodlina, Brzęczkowic i Sosnówki, a zastosowanie środków ochronnych zminimalizuje negatywne oddziaływanie trasy na nowych terenach, przez które będzie przebiegać. Zatem warianty projektowane są korzystniejsze niż wariant zerowy, a realizacja inwestycji jest w pełni uzasadniona. Jednakże na podstawie analizy dokonanej w raporcie o oddziaływaniu na środowisko stwierdzono, że najkorzystniejszym wariantem, zarówno pod wpływem na środowisko i zdrowie ludzi, jak i akceptacji społeczeństwa, jest wariant IV.

Organ biorąc pod uwagę powyższe kryteria przychylił się do wniosku strony i uzgodnił przebieg trasy planowanego przedsięwzięcia w wariantie IV.

Budowa obwodnicy Niemodlina w rekomendowanym wariantie umożliwi wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza ścisłą zabudowę Niemodlina, Brzęczkowic i Sosnówki, na tereny o znacznie mniejszej intensywności zabudowy, obciążając istniejącą DK46, nieprzystosowaną do występującej wielkości potoków ruchu. Projektowana droga będzie posiadała

odpowiednie parametry na przyjęcie ruchu o dużym natężeniu (w tym pojazdów ciężkich), przez co zwiększy się również bezpieczeństwo jazdy.

Budowa obwodnicy przyczyni się również do:

- poprawy przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku DK 46, na odcinku Brzęczkowice – Niemodlin – Sosnówka – autostrada A4, tym samym do skrócenia czasu przejazdu tą trasą przez gminę Niemodlin,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi krajowej nr 46 m.in. poprzez zapewnienie odpowiednich parametrów jezdni oraz ograniczenie dostępności drogi dla ruchu lokalnego,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu w centrum Niemodlina,
- poprawy warunków ekologicznych mieszkańców miejscowości Niemodlin mieszkających w korytarzu DK46,
- aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m. in. w korytarzu i w sąsiedztwie korytarza drogi nr 46 (zwłaszcza w rejonie projektowanych węzłów drogowych) oraz w województwie opolskim.

Wyprowadzenie tranzytowego ruchu kołowego z istniejącej drogi i odsunięcie go od zabudowy mieszkaniowej, spowoduje obniżenie na terenie zabudowy poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń.

Przewidywane oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji:

- wpływ na powierzchnię ziemi oraz na klimat i krajobraz

Wpływ budowy drogi na powierzchnię ziemi, klimat i krajobraz związany jest z wykonaniem wykopów i nasypów, zajęciem terenu, ściągnięciem wierzchniej warstwy gruntu oraz częściowym zasypaniem zbiorników wodnych (stawów rybnych). Nasadzenia zieleni pozwolą częściowo wkomponować drogę w otaczający krajobraz, a tym samym zminimalizować zmiany w tym zakresie. Z kolei zakres likwidacji zieleni (zarówno wysokiej jak i niskiej) oraz zbiorników wodnych jest na tyle mały, że nie będzie miał wpływu na zmiany klimatu. Budowa drogi spowoduje konieczność przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów. Jednakże z uwagi na fakt, że proces ten będzie prowadzony poza okresem lęgowym ptaków, nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na występującą na tym terenie faunę.

Na analizowanym obszarze nie stwierdzono występowania ruchów masowych ziemi. Przewiduje się, że planowany zakres prac ziemnych i głębokość wykopów również nie będzie stwarzać zagrożenia wystąpienia osuwisk.

- wpływ na dobra materialne

W związku z realizacją obwodnicy konieczne będzie wyburzenie jednego budynku mieszkalnego w rejonie projektowanego węzła drogowego „Brzęczkowice”. Ponadto realizacja inwestycji wymagać będzie zajęcia terenu, w tym działek prywatnych (głównie pól uprawnych).

- wpływ na środowisko gruntowo-wodne

Teren pod przebieg drogi położony jest w dorzeczu Nysy Kłodzkiej - lewobrzeżnego dopływu Odry. Głównym ciekim wodnym w rejonie inwestycji jest Ścinawa Niemodlińska – prawobrzeżny dopływ Nysy Kłodzkiej. Największym dopływem Ścinawy Niemodlińskiej jest Potok Wytoka (dopływ prawostronny), który odwadnia wschodnią część gminy. Ponadto, przez rozpatrywany teren przepływa niewielki ciek wodny – Młynówka. Na analizowanym terenie zagrożenie powodziowe stwarza rzeka Ścinawa Niemodlińska.

Do największych zbiorników wodnych w omawianym rejonie należą Stawy Tułowickie, Stawy Niemodlińskie oraz stawy Nowy i Górny w Sosnówce.

Pod względem hydrogeologicznym przedmiotowy teren leży w Regionie Opolskim. Główne użytkowe poziomy wodonośne występują w utworach: czwartorzędu, trzeciorzędu, kredy górnej i triasu środkowego. Z dostępnych materiałów wynika, że na terenie przewidzianym pod budowę obwodnicy wody gruntowe występować mogą:

- w przypowierzchniowej warstwie piaszczystej na głębokości 1,0 – 29,0 m; wody te charakteryzują się zwierciadłem swobodnym i mogą ulegać okresowym wahaniom uzależnionym od stanu wód powierzchniowych;
- w warstwach piaszczystych trzeciorzędu na głębokości 13,0–29,0 m; wody te charakteryzują się zwierciadłem napiętym;
- w utworach kredy (marglach) na głębokości 40,0-46,0 m; wody te charakteryzują się zwierciadłem napiętym

Teren inwestycji znajduje się w granicach dwóch zbiorników wód podziemnych,

- Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 335 „Krapkowice – Strzelce Opolskie”, w ramach którego wyznaczono obszary wysokiej ochrony (OWO) o powierzchni 1000 km², stanowiące ok. połowę całej powierzchni zbiornika; zbiornik ten charakteryzuje się średnią odpornością na zanieczyszczenia,

- Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 338 „Paczków – Niemodlin”, w ramach tego zbiornika wyznaczono obszary wysokiej ochrony (OWO) o powierzchni 735 km² (całość zbiornika). Jednak z uwagi na to, że zbiorniki te charakteryzują się wysoką odpornością na zanieczyszczenia, nie wystąpi zagrożenie tego środowiska. Ponadto w rejonie planowanej obwodnicy w wariantcie IV nie ma ujęć wód podziemnych. Trasa nie przebiega także przez teren strefy ochrony bezpośredniej oraz teren strefy wewnętrznej ochrony pośredniej ujęcia wód. Przedsięwzięcie będzie przebiegać przez strefę zewnętrzną ochrony pośredniej ujęć studni 4 i 4a (obszar w kształcie koła o promieniu 1 623m), jednak wprowadzone dla tej strefy zakazy nie dotyczą lokalizacji nowych dróg.

Budowa analizowanej obwodnicy wiązać się będzie z koniecznością zajęcia i wyłączenia z gospodarczego użytkowania terenu przeznaczonego pod bazy techniczne, z koniecznością organizacji zaplecza obejmującego: place postojowe dla sprzętu, środków transportu, pomieszczenia socjalne dla załogi i nadzoru, a także z wykonaniem nasypów i wykopów oraz koniecznością odprowadzania wód z wykopów budowlanych.

Zdjęcie wierzchniej warstwy zwiększa podatność gleby na erozję, natomiast prowadzenie prac ziemnych (wykonanie nasypów, wykopów oraz deniwelacji terenu) powoduje zmianę rzeźby terenu oraz naruszenie struktury gleby i zmiany jej cech. Sytuacja taka będzie miała miejsce na stosunkowo niewielkiej części planowanej obwodnicy, przy czym największe zmiany rzeźby terenu wystąpią w zachodniej części planowanej trasy, gdzie obecnie występują duże różnice poziomów terenu (do ok. 35 m). Na podstawie przebiegu niwelety można natomiast stwierdzić, że droga poprowadzona zostanie w zdecydowanej większości po terenie lub w niewielkich nasypach (do ok. 1 m). Większe nasypy przewidziano głównie w rejonie obiektów mostowych, w zachodniej części trasy oraz w rejonie linii kolejowej. Natomiast najgłębsze wykopy zaprojektowano w zachodniej części trasy, oraz dodatkowo pomiędzy rzeką Ścinawą Niemodlińską, a linią kolejową. Poprowadzenie trasy w wykopie związane jest z przejściem przez obszary o znacznym pofałdowaniu powierzchni terenu.

Wysokość nasypów wyniesie do ok. 8,5 m, a głębokość wykopów wyniesie do ok. 7,5 m (nie dotyczy wykopów pod posadowienie obiektów mostowych).

Uwzględniając zakres prac budowlanych stwierdza się, że przy założeniach minimalizujących ingerencję w środowisko gruntowo-wodne okres realizacji inwestycji nie będzie powodować zagrożenia zanieczyszczenia tego środowiska.

– wpływ na gospodarkę odpadami

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie następujących prac:

- wykonanie wykopów,
- wykonanie nasypów,
- rozbiórka obiektów kubaturowych oraz likwidacja istniejących ogrodzeń,
- budowa nowych obiektów mostowych i inżynierskich,
- przebudowa istniejących sieci infrastruktury technicznej,
- wycinka drzew oraz krzewów,
- częściowe usunięcie istniejącej nawierzchni w miejscach włączenia planowanej obwodnicy do istniejącego układu komunikacyjnego.

Realizacja ww. czynności skutkować będzie wytworzeniem odpadów wyszczególnionych w grupie 17-tej - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, tj.:

- 17 01 01 - odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów -betonowe elementy obiektów drogowych,
- 17 01 81 - odpady z remontów i przebudowy dróg - pozostałe odpady związane z budową obwodnicy w ciągu DK46 np. niespełniająca wymogów jakościowych podbudowa drogi itp.,
- 17 03 02 - asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 - fragmenty nawierzchni istniejących jezdni pochodzącej z miejsc włączenia nowoprojektowanych dróg w istniejący układ komunikacyjny.

Ze względu na powszechne stosowanie w minionych latach wyrobów zawierających azbest, przed przystąpieniem do prac rozbiórkowych, budynki zostaną zinventaryzowane pod kątem występowania odpadów (elementów budowlanych) zawierających azbest.

Podczas prowadzenia prac budowlanych, w przypadku wycieku oleju ze stosowanych maszyn i urządzeń, wytworzony zostanie odpad niebezpieczny w postaci zanieczyszczonego gruntu, który należy traktować jako odpad niebezpieczny (należy go zebrać do szczelnego pojemnika i przekazać do unieszkodliwienia).

– wpływ na środowisko przyrodnicze oraz walory krajobrazowe

Pod względem przyrodniczym obszar gminy jest silnie zróżnicowany. Najpowszechniej występują zbiorowiska borowe, rzadsze są zbiorowiska olsowe (występujące wokół zbiorników wodnych i w obniżeniach terenu) oraz łąkowe (występujące sporadycznie w dolinach rzecznych). Na terenie gminy występuje wiele zbiorników wodnych (zbiorowiska roślin wodnych, szuwały, itp.). W dolinach rzecznych występują także niewielkie obszary zbiorowisk łąkowych. Wzdłuż dróg leśnych, na skrajach drzewostanów, na obszarze pasów przeciwpożarowych wykształciły się także wrzosowiska. Najpowszechniejsze są jednak obszary użytków rolnych, zarówno upraw zbożowych, jak i okopowych.

Projektowana obwodnica będzie przechodzić przede wszystkim przez tereny uprawne. Końcowe odcinki obwodnicy przejdą przez tereny leśne. Trasa obwodnicy przechodzi także przez teren istniejących zbiorników wodnych (stawów rybnych) oraz przez tereny zabudowane, jak również przecinają dolinę Ścinawy Niemodlińskiej oraz inne, mniejsze ciek wodne.

Na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej na analizowanym terenie, wytypowano jedenaście obiektów przyrodniczych stanowiących przede wszystkim tereny zalesione, zbiorniki wodne, doliny cieków wodnych bądź bardziej złożone układy przestrzenne różnorodnych typów siedlisk.

Projektowana obwodnica częściowo przechodzić będzie przez tereny chronione. Oprócz tego obwodnica przecinać będzie tereny nie objęte ochroną prawną, ale wartościowe pod względem przyrodniczym. Są to przede wszystkim obszary leśne oraz tereny łąk w dolinach rzeki Ścinawy Niemodlińskiej i Młynówki.

Ponadto, droga będzie krzyżować się z innymi trasami komunikacyjnymi, zarówno kolejowymi jak i drogowymi.

Realizacja obwodnicy spowoduje znaczne zmiany w lokalnym krajobrazie, zwłaszcza na odcinkach przechodzących przez tereny w niewielkim stopniu zagospodarowane i przekształcone, tj. tereny nadrzeczne, pola uprawne i łąki, tereny leśne. Zmiany krajobrazowe w wyniku prac budowlanych polegać będą na rozcięciu naturalnych form ukształtowania terenu. Zmiana lokalnego krajobrazu nastąpi w wyniku kształtowania nasypów i wykopów, budowy dróg dojazdowych, do miejsca prowadzenia prac, tworzenia zaplecza budowy i składów materiałów budowlanych.

Zmiany krajobrazowe polegać będą na rozcięciu naturalnych form ukształtowania terenu na mniejsze fragmenty i związane będą m.in. z kształtowaniem nasypów na terenach otwartych.

– wpływ na powietrze atmosferyczne

W okresie budowy planowanej obwodnicy, uciążliwość w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne związana będzie z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy i budowa nasypów) może wystąpić zjawisko pylenia. Wielkość emisji pyłu jest uzależniona od warunków meteorologicznych, powierzchni odsłoniętego terenu (zdolnego do pylenia) i rzeźby terenu. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne, na etapie realizacji, nie będzie wykraczać poza teren budowy, a w przypadku transportu materiałów budowlanych i odpadów, poza pas drogowy tras poruszania się pojazdów wykorzystywanych przy budowie nowego odcinka trasy DK46. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie budowy będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem ww. prac. Podczas wykonywania nawierzchni drogi wystąpi emisja substancji gazowych (głównie węglowodorów) ulatniających się ze stosowanej masy bitumicznej.

– wpływ na klimat akustyczny

Hałas, którego źródłem w czasie budowy będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew, rozbiórce budynków, wykonywaniu wykopów i nasypów itp.) oraz środków transportu, posiadać będzie zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. Obwodnica będzie częściowo przebiegała w rejonie zabudowy mieszkaniowej tj. przy zabudowie Brzęczkowic - w rejonie przecięcia przez obwodnicę drogi powiatowej nr 27512 oraz zabudowie Sosnowki. Prace budowlane będą prowadzone w niewielkiej odległości lub bezpośrednim sąsiedztwie ww. zabudowy. W związku z powyższym mieszkańcy tej zabudowy mogą odczuwać uciążliwości akustyczne związane z budową drogi.

Przewidywane oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na etapie eksploatacji:

– wpływ na zabytki i krajobraz kulturowy

Projektowana trasa nie koliduje z obiektami zabytkowymi, ani z żadnym ze znanych stanowisk archeologicznych. Obwodnica w znacznym stopniu przebiegać będzie przez tereny rolne oraz inne tereny przekształcone i zainwestowane przez człowieka. Zatem będzie miała wpływ na krajobraz kulturowy poprzez zmianę dotychczasowego użytkowania i zagospodarowania terenu.

– gospodarka wodami opadowymi

Źródłami zanieczyszczenia z eksploatacji przedmiotowej obwodnicy będą spływy deszczowe i roztopowe z nawierzchni drogi i utwardzonych powierzchni bocznych oraz wyciek substancji niebezpiecznych wskutek wypadków drogowych.

Spływy opadowe z drogi mogą być zanieczyszczone na skutek dużej akumulacji zanieczyszczeń na powierzchni i w śniegu gromadzonym na poboczach, w szczególności po dłuższym okresie pogody suchej. Czynniki wpływające na zanieczyszczenie spływów opadowych z dróg są: gazy spalinowe, wycieki olejów, smarów lub paliwa, produkty ścierania opon i zużycia elementów pojazdów, zanieczyszczenie nawierzchni drogi wskutek niewłaściwego transportu materiałów sypkich i płynnych oraz chemikaliów używanych do utrzymania dróg i przeciwdziałania śliskości jezdni, wypłukiwanie niebezpiecznych związków z materiałów używanych do budowy dróg, a także opad pyłu z powietrza.

W celu odprowadzania wód opadowych z projektowanej obwodnicy powierzchni jezdni nadane zostaną odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne, umożliwiające spływ wody do przydrożnych, obustronnych rowów trawiastych. Natomiast odprowadzanie wód opadowych w obrębie skrzyżowań z istniejącymi drogami oraz na obiektach mostowych przewidziano za pomocą odcinków kanalizacji deszczowej, z której po podczyszczeniu w piaskownikach lub studzienkach osadnikowych, wody kierowane będą do rowów trawiastych. Odbiornikami wód opadowych będą: ciek bez nazwy, stanowiący dopływ rzeki Ścinawy Niemodlińskiej, rzeka Ścinawa Niemodlińska, ciek bez nazwy, stanowiący dopływ Młynówki oraz potok Wytoka. Ponadto, w związku z posiadanymi wynikami pomiarów jakości wód opadowych z dróg krajowych województwa opolskiego, potwierdzającymi brak występowania przekroczeń stężeń substancji ropopochodnych na wylotach do odbiorników, wystarczającą skuteczność usuwania węglowodorów ropopochodnych przez zastosowanie urządzeń podczyszczających w postaci rowów trawiastych oraz piaskowników lub studzienek osadnikowych, nie zaproponowano zainstalowania separatorów substancji ropopochodnych.

Zgodnie z danymi zawartymi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, prawidłowa eksploatacja projektowanej drogi pozwoli na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych, określonych w przepisach.

– wpływ na środowisko gruntowo-wodne

Zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego w rejonie dróg jest ściśle związane m.in. z zanieczyszczeniem ściekami opadowymi oraz zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego.

Pojazdy poruszające się po projektowanej obwodnicy będą źródłem zanieczyszczeń, mających negatywny wpływ na najbliższe otoczenie. Oprócz produktów spalania paliw, powstaną pyły czerni węglowej i kadmu, pochodzące ze ścierania opon samochodowych i asfaltu. Koncentracja metali ciężkich zależy od typu gleby i jest największa w jej wierzchniej warstwie. W glebach przyległych do drogi można spodziewać się również podwyższenia zawartości związków chemicznych (głównie sodu i wapnia), w przypadku stosowania nadmiernej ich ilości do zimowego utrzymania dróg. Wymienione substancje są przyswajane przez rośliny rosnące w pobliżu dróg. Źródłem zanieczyszczeń środowiska gruntowo - wodnego może być także poważna awaria, która może mieć miejsce np. w przypadku wystąpienia kolizji z udziałem pojazdów transportujących substancje niebezpieczne. W przypadku dróg nie ma możliwości technicznych całkowitego zabezpieczenia środowiska przed poważnymi awariami.

W okresie eksploatacji drogi największym zagrożeniem dla wód powierzchniowych i podziemnych, będzie przenikanie do nich zanieczyszczeń niesionych przez ścieki opadowe, spływające z powierzchni jezdni. Zaproponowany sposób odprowadzania i podczyszczania wód opadowych z jezdni pozwoli na zachowanie parametrów, zgodnych z dopuszczalnymi normami. Przewiduje się, że strefa ewentualnych przekroczeń wartości dopuszczalnych zawartości substancji zanieczyszczających w glebach i roślinach nie będzie wykraczać poza pas drogowy, obejmujący jezdnię, pobocza i skarpy.

Wzdłuż projektowanej obwodnicy Niemodlina przeważają tereny łąk, nieużytków i pól uprawnych. Dominują na tym terenie gleby średniej jakości.

Stwierdza się, że przyjęte rozwiązania projektowe zapewniają ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed

ponadnormatywnym oddziaływaniem związanym z eksploatacją obwodnicy, a jej eksploatacja nie będzie powodować zagrożenia zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, w tym zanieczyszczenia gleb.

– wpływ na środowisko przyrodnicze

Tereny przeznaczone pod planowaną obwodnicę to głównie tereny rolnicze, w związku z czym zasiedlająca je fauna jest w znacznym stopniu przystosowana do obecności człowieka i jego aktywności (obecność zabudowań, praca maszyn rolniczych). Z przedstawionych materiałów wynika, że realizacja i eksploatacja drogi nie wpłynie istotnie na skład gatunkowy okolicznej fauny związanej z terenami uprawnymi oraz na liczebność poszczególnych gatunków zwierząt.

Trasa przechodzi m.in. przez tereny leśne, łąki, przecina ciek wodny (w tym Ścinawę Niemodlińską) oraz zbiorniki wodne (w tym przez siedlisko kumaka nizinowego *Bombina bombina*), przecina także obszary chronione (obszary chronionego krajobrazu, tj.: Obszar Chronionego Krajobrazu „Bory Niemodlińskie”, Obszar Chronionego Krajobrazu „Grodziec” oraz Obszar Natura 2000 „Bory Niemodlińskie”) oraz szlaki migracyjne zwierząt. Ponadto siedliska kumaka nizinowego *Bombina bombina* w niewielkim stopniu zostaną zajęte, lecz nie będzie to miało znaczenia dla okolicznych populacji tego gatunku.

Zgodnie z Rozporządzeniem Nr 0151/P/16/2006 Wojewody Opolskiego z dnia 8 maja 2006r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 33, poz. 1133 z późn. zm.) oraz Uchwałą Nr XVII/136/04 Rady Miejskiej w Niemodlinie z dnia 27 maja 2004r. w sprawie wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu, które to akty prawne powołały odpowiednio Obszar Chronionego Krajobrazu Bory Niemodlińskie oraz Obszar Chronionego Krajobrazu Grodziec, w ich obszarach obowiązuje zakaz realizacji nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko określonych w art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Jednakże, w myśl zapisu art. 24 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody, zakazy wprowadzone ww. aktami, na obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą m.in. realizacji inwestycji celu publicznego, do których zalicza się budowę drogi publicznej (art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651).

Ze względu na dominację terenów uprawnych na trasie projektowanej obwodnicy ocenia się, że wpływ na zasoby przyrodnicze w okresie eksploatacji trasy nie będzie znaczący. Związany będzie głównie z efektem barierowym, jaki powodują ciągi komunikacyjne. Jest to nieunikniona sytuacja w przypadku inwestycji drogowej. Efekt ten będzie łagodzony przez lokalizowanie przejść dla zwierząt. W przypadku projektowanej obwodnicy przewidziano przejścia dla zwierząt dużych i średnich (ze względu na przecinanie szlaków migracyjnych kopytnych) oraz dla zwierząt średnich i małych (w tym płazów). Przejścia te powinny zapewnić przynajmniej częściową integrację terenów rozciętych przez obwodnicę.

Trasa przedsięwzięcia będzie kolidować z obszarem Natura 2000 „Bory Niemodlińskie”, gdyż przez obszar ten przebiegać będą końcowe odcinki projektowanej drogi. Jednakże obwodnica nie koliduje z najcenniejszymi siedliskami tego obszaru, czyli zespołami torfowiskowymi i borami bagiennymi, a więc nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na te siedliska, podobnie jak na inne siedliska chronione występujące w obrębie wspomnianego obszaru.

– gospodarka odpadami

Na etapie eksploatacji obwodnicy będą powstawać odpady:

- inne niż niebezpieczne z grupy 20, o kodach: 20 03 03 w postaci odpadów z czyszczenia ulic i placów, przekazywane na składowisko odpadów i 20 03 06 w postaci odpadów ze studzienek kanalizacyjnych, osadników, wywożone wozami asenizacyjnymi na oczyszczalnię ścieków,

- odpady niebezpieczne o kodzie 16 02 13*, przekazywane do odzysku.

Wszelkie prace związane z utrzymaniem drogi (czyszczenie zbiorników lub urządzeń, konserwacja i naprawa, sprzątanie), będą wykonywane przez specjalistyczne firmy.

– wpływ na powietrze atmosferyczne

Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą pojazdy poruszające się po projektowanej drodze. W wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów emitowane będą do powietrza takie substancje jak: tlenek węgla, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, węglowodory oraz pył. Na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się substancji zanieczyszczających w powietrzu. Przy przyjętych założeniach w zakresie natężenia ruchu na analizowanym odcinku drogi stwierdza się, że po zastosowaniu nasadzeń zieleni izolacyjnej - na odcinku od węzła drogowego „Sosnówka” do końca trasy, maksymalny zasięg stężeń

średniorocznych dla analizowanych zanieczyszczeń zamknie się w granicy pasa drogowego. Roślinność spełni funkcję naturalnej bariery, przeciwdziałającej rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń i znacząco przyczyni się do ograniczenia zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania trasy.

Przeprowadzona w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiza w pełni uzasadnia realizację inwestycji, gdyż przeprowadzone obliczenia dla prognozowanego natężenia ruchu na 2030 rok wykazały, że w przypadku braku realizacji obwodnicy, na istniejącej drodze DK46 nadal będą występować przekroczenia wartości dopuszczalnych w zakresie stężeń średniorocznych dwutlenku azotu, w porównaniu z wynikami otrzymanymi dla tej samej drogi z uwzględnieniem realizacji przedsięwzięcia w rekomendowanym wariantcie. Dzięki budowie obwodnicy poprawie ulegnie stan aerosanitarny w Niemodlinie oraz zminimalizowane zostanie szkodliwe oddziaływanie emisji substancji zanieczyszczających na zdrowie mieszkańców miasta. Realizacja inwestycji przyczyni się również do zwiększenia płynności ruchu samochodowego oraz odciążenia ulic w centrum miasta z ruchu tranzytowego.

– wpływ na klimat akustyczny

Z obliczeń propagacji poziomu hałasu przeprowadzonych dla stanu istniejącego, dla wariantu 0 (bezinwestycyjnego) oraz obliczeń dla istniejącego śladu DK46 przy założeniu, że obwodnica będzie zrealizowana wynika, że zarówno obecnie jak i w przyszłości, przy budynkach zlokalizowanych wzdłuż analizowanego całego odcinka istniejącej DK46 (na długości ok. 4,5 km), występować będą przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zarówno w porze dziennej, jak i w porze nocnej. Dla budynków zlokalizowanych wzdłuż istniejącej trasy nie ma technicznych możliwości zastosowania ich skutecznej ochrony akustycznej. Budowa obwodnicy spowoduje obniżenie natężenia ruchu na istniejącej DK46, a tym samym pozwoli zmniejszyć zasięg maksymalnego ponadnormatywnego oddziaływania hałasu komunikacyjnego wzdłuż tej drogi w stosunku do wariantu zerowego o ok. 65-85 m. Poprawi to tym samym warunki życia mieszkańców zabudowy położonej wzdłuż DK46, w porównaniu do sytuacji gdyby obwodnica nie została wybudowana.

Z obliczeń przeprowadzonych dla projektowanej obwodnicy wynika, że na obszarze zabudowy chronionej akustycznie, po zastosowaniu ekranów akustycznych, poziom hałasu nie będzie przekraczał wartości dopuszczalnych, obowiązujących na tych terenach. Eksploatacja przedmiotowej drogi może powodować przekroczenia tych wartości na terenie w rejonie 1+600 km projektowanej drogi, gdzie zlokalizowane są nowe budynki, obecnie nie zamieszkałe. W związku z powyższą sytuacją, wobec braku ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu, zobowiązano wnioskodawcę do wykonania analizy porealizacyjnej mającej na celu ocenę konieczności zastosowania środków ochrony akustycznej tego terenu. Ponadto przy budynkach zlokalizowanych w rejonie włączeń obwodnicy w istniejącą trasę DK46 (na terenie Brzęczkowic i Sosnówki), mogą wystąpić przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu, spowodowane eksploatacją istniejącej trasy.

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko organ uznał, że realizacja przedsięwzięcia w wariantcie IV, rekomendowanym przez Wnioskodawcę, będzie skutkowała mniejszym negatywnym oddziaływaniem na środowisko.

Wobec powyższego, zgodnie z art. 82 ust. 1 ustawy ooś, w punktach I.2 i I.3 niniejszej decyzji, określono dla tego wariantu warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, w fazie realizacji organ zobowiązał wnioskodawcę m.in. do:

- zastosowania zabezpieczeń mających na celu ograniczenia wpływu na glebę i powierzchnię ziemi, tj. składowanie odpadów w sposób zapewniający ich izolację od środowiska oraz ich odbiór przez uprawnione do tego podmioty, zabezpieczenie terenu bazy materiałowej i paliwowej zaplecza budowy poprzez uszczelnienie podłoża w miejscu składowania substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego (przede wszystkim w miejscach najbliższego sąsiedztwa cieków naturalnych),
- ograniczenia powstających odpadów poprzez odpowiednią organizację robót, wykorzystanie gleby zdjętej z pasa drogowego do ukształtowania terenu po zakończeniu budowy,
- wprowadzenia ograniczeń mających wpływ na wody powierzchniowe i podziemne, tj. zlokalizowania miejsc postoju sprzętu ciężkiego z dala od cieków powierzchniowych, wyposażenia baz technicznych w sanitariaty i wywożenie ścieków bytowych do najbliższej oczyszczalni ścieków, oczyszczania z zawiesiny odprowadzanych z wykopów wód, w celu zabezpieczenia cieków powierzchniowych przed ich zamulaniem,
- ograniczenia wpływu na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych poprzez: ograniczenie

prac budowlanych w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie jedynie do pory dziennej i prowadzenia ich w sposób pozwalający ograniczyć uciążliwości dla mieszkańców tych terenów,

- ograniczenia wpływu na stan jakości powietrza: w przypadku wystąpienia warunków powodujących znaczne przesuszenie podłoża i wystąpienia wiatrów o prędkościach umożliwiających porywanie pyłu, poprzez zraszanie wodą odsłoniętego terenu, utrzymywanie dróg technicznych w dobrym stanie, zapobiegającym pyleniu,
- ochrony środowiska przyrodniczego poprzez: prowadzenie prac budowlanych w granicach zasięgów koron istniejących drzew i krzewów ze szczególną ostrożnością, w celu uniknięcia uszkodzeń systemów korzeniowych, zabezpieczenie pni istniejących drzew przed uszkodzeniami mechanicznymi, z zastosowaniem mat słomianych, folii pęcherzykowej, juty oraz desek, prowadzenia prac budowlanych z użyciem ciężkiego sprzętu przed lub po zakończeniu okresu lęgowego ptaków i okresu rozrodczego innych gatunków zwierząt podlegających ochronie prawnej, nie dopuszczenie możliwości składowania pod koronami drzew materiałów budowlanych lub mas ziemnych, a także nie dopuszczenie pod nimi postoju maszyn budowlanych, zorganizowanie zaplecza budowy poza terenami leśnymi i innymi cennymi przyrodniczo oraz poza terenami znajdującymi się w obrębie obszarów chronionego krajobrazu: Bory Niemodlińskie i Grodziec, zapewnienie możliwości migracji zwierzętom poprzez budowę przejść podziemnych i nadziemnych, umożliwiających przejście na drugą stronę drogi wraz z odpowiednim zagospodarowaniem terenu wokół tych obiektów,

W celu ograniczenia negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, w fazie eksploatacji organ zobowiązał wnioskodawcę m.in. do:

- ochrony środowiska gruntowo-wodnego poprzez podczyszczanie wód opadowych w rowach trawiastych oraz w piaskownikach lub studzienkach osadnikowych, przed wprowadzeniem ich do odbiorników oraz poprzez zastosowanie w rowach trawiastych zastawek awaryjnych - w przypadku wystąpienia zagrożeń, związanych z poważną awarią,

Jako wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym, organ wskazał:

- zastosowanie środków ochrony akustycznej w miejscach istniejącej zabudowy mieszkaniowej, gdzie ochrona ta jest konieczna, w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
- określenie warunków i sposobu zagospodarowania mas ziemnych, usuwanych albo przemieszczanych podczas prowadzonych prac ziemnych, w związku z realizacją inwestycji oraz niepowodujących przekroczeń standardów jakości gleby i ziemi,
- zaprojektowanie pasów zieleni izolacyjnej oraz dogęszczającej, na odcinku od projektowanego węzła drogowego „Sosnówka” do końca trasy odwodnicy, w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pochodzących z procesu spalania paliw w pojazdach mechanicznych, przy użyciu gatunków nieinwazyjnych oraz dostosowanych do lokalnych warunków glebowych i siedliskowych,
- zaprojektowanie przejść podziemnych i nadziemnych, zapewniających migrację zwierząt o parametrach umożliwiających przejście na drugą stronę drogi wraz z zaprojektowaniem nasadzeń zieleni naprowadzającej, zgodnie z wymaganiami gatunków kluczowych dla danego przejścia.

Wobec powyższego, po przeprowadzonej ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, biorąc pod uwagę:

1. wynik opinii właściwego organu inspekcji sanitarnej,
2. ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko,
3. wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa

wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja zawiera informację o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa oraz uzasadnienie stanowiska w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Organ, biorąc pod uwagę okoliczności wymienione w art. 82 ust. 2 ustawy ooś, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Przy analizie organ zważył i uznał, że posiadane na etapie wydawania decyzji dane na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające

specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, gdyż przedmiotowa trasa będzie kolidować z obszarem Natura 2000 „Bory Niemodlińskie” (przez obszar ten przebiegać będą końcowe odcinki projektowanej drogi). Jednakże trasa nie koliduje z najcenniejszymi siedliskami tego obszaru, czyli zespołami torfowiskowymi i borami bagiennymi, a więc nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na te siedliska, podobnie jak na inne siedliska chronione, występujące w obrębie wspomnianego obszaru.

Także, ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz brak powiązań z innymi przedsięwzięciami, nie istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Organ, korzystając z uprawnienia jakie daje przepis art. 82 ust. 1 pkt 5) ustawy ooś, uznał za niezbędne nałożenie na GDDKiA oddział w Opolu obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie: skuteczności zaproponowanych ekranów akustycznych na terenach prawnie chronionych przed hałasem, występujących wzdłuż projektowanej obwodnicy, oceny konieczności zastosowania środków ochrony akustycznej budynków mieszkalnych, obecnie nie zamieszkałych, zlokalizowanych w rejonie km 1+600 projektowanej drogi oraz skuteczności zastosowanych rozwiązań przy odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych, o czym mowa w punkcie III niniejszej decyzji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy ooś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 4 lat od dnia, w którym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4, który mówi, że złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225, poz. 1635 z późn. zm.), niniejsza decyzja nie podlega opłacie skarbowej.

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



**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Opolu**
Alicja Majewska

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś

Otrzymują:

- ① Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Opolu
45-085 Opole
ul. Niedziałkowskiego 6
2. Stowarzyszenie Ekologiczne „OBWODNICA”
49-100 Niemodlin
ul. Bolesława Prusa 14
3. pozostałe strony postępowania – w formie obwieszczenia
4. aa.

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu

nr RDOŚ-16-WOOS-6613-026/9/10/mw z dnia 8 września 2010r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja, realizowana w wariantcie IV, polegać będzie na budowie obwodnicy miasta Niemodlin w ciągu drogi krajowej nr 46 (DK46), relacji Kielce – Częstochowa – Opole – Nysa – Kłodzko.

Projektowana obwodnica zlokalizowana będzie na terenie województwa opolskiego, w powiecie opolskim. Zdecydowana większość obwodnicy przebiegać będzie w granicach administracyjnych miasta Niemodlin oraz gminy Niemodlin. Jedynie niewielkie fragmenty obwodnicy przebiegać będą na terenie gminy Dąbrowa lub Tułowice.

Odcinek DK46 objęty opracowaniem rozpoczyna się w km 79+000,00 istniejącej DK46. Natomiast koniec analizowanego odcinka ma miejsce w km 88+765,00 istniejącej DK 46. Długość projektowanej trasy wyniesie 11,508 km.

Poza budową drogi, zakres inwestycji obejmie również budowę obiektów mostowych, wycinkę zieleni oraz wyburzenia budynków, w tym budynków mieszkalnych. Ponadto inwestycja obejmować będzie przebudowę kilku istniejących fragmentów dróg w miejscach projektowanych węzłów drogowych, przejść pod- i nad- projektowaną obwodnicą oraz budowę dróg dojazdowych, w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania przyległych terenów pod względem komunikacyjnym. W ramach przedsięwzięcia planuje się również przebudowę gazociągu wysokiego ciśnienia, sieci energetycznych wysokiego napięcia (110 kV i 220 kV), wodociągów (sieci magistralnych) oraz sieci kanalizacyjnych.

Parametry projektowanej obwodnicy:

- klasa drogi GP 2/2 (dwie jezdnie – po dwa pasy ruchu w każdym kierunku),
- prędkość projektowa na całej długości 80 km/h,
- szerokość pasa ruchu 3,5 m,
- szerokość pasa dzielącego 4,0 m (w tym opaski 2x0,5m),
- szerokość pasa awaryjnego 2,0 m,
- szerokość pobocza gruntowego 0,75 m,
- korona drogi 23,5 m,
- szerokość w liniach rozgraniczających min 40 m (bez dróg serwisowych)
min 60 m (z drogami serwisowymi)

Parametry dróg dojazdowych oraz przebudowywanych fragmentów innych dróg:

drogi klasy G:

- klasa drogi G 1/2 (jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu - po jednym pasie ruchu w każdym kierunku)
- prędkość projektowa 70 km/h
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- szerokość pobocza gruntowego 1,25 m
- korona drogi 9,5 m

drogi powiatowe klasy Z:

- klasa drogi Z
- prędkość projektowa 60 km/h
- szerokość jezdni 6,0 m
- szerokość pobocza gruntowego 1,0 m
- korona drogi 8,0 m

drogi gminne klasy L

- klasa drogi L
- prędkość projektowa 40 km/h
- szerokość jezdni 5,5 m
- szerokość pobocza gruntowego 0,75 m
- korona drogi 7,0 m

drogi dojazdowe klasy D

- klasa drogi D
- prędkość projektowa 30 km/h
- szerokość jezdni 3,5 m (z mijankami) oraz 5,0 m
- szerokość pobocza gruntowego 0,75 m
- korona drogi 5,0 m oraz 6,5 m.

Nośność dróg klasy GP, G i Z wyniesie 115 kN/oś, natomiast nośność dróg niższych klas technicznych wyniesie 80 kN/oś (kl. L) i 60 kN/oś (kl. D).

Projektowana niweleta dostosowana będzie do poziomu istniejącej jezdni DK46 w miejscach włączenia obwodnicy i wymaganych światła obiektów mostowych oraz wymaganych parametrów technicznych drogi. Niweleta projektowanej trasy została zaprojektowana w przeważającej części po terenie lub w niewielkich nasypach (do ok. 1 m). W znacznie mniejszej części obwodnica będzie przebiegać w nasypie lub w wykopie. Nasypy przewidziano głównie w rejonie obiektów mostowych, w zachodniej części trasy oraz w rejonie linii kolejowej. Maksymalna wysokość nasypów będzie wynosić ok. 7,5÷9,5 m. Najgłębsze wykopy zaprojektowano w zachodniej części trasy oraz dodatkowo pomiędzy rzeką Ścinawą Niemodlińską, a linią kolejową. Poprowadzenie trasy w wykopie związane jest z przejściem przez obszary o znacznym pofałdowaniu powierzchni terenu. Głębokość maksymalna wykopów będzie wynosiła ok. 7,5 m.

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Droga krajowa nr 46 klasy GP 2/2 (obwodnica) – kategoria ruchu KR5:

- warstwa ścieralna z mieszanki grysowo-mastyksowej SMA - 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 8 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego - 14 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - 20 cm
- warstwa odsączająca - 20 cm

Drogi klasy G 1/2 – kategoria ruchu KR4:

- warstwa ścieralna z mieszanki grysowo-mastyksowej SMA - 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 8 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego - 10 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - 20 cm
- warstwa odsączająca - 20 cm

Drogi klasy Z oraz łącznice i jezdnie zbierająco - rozprawdzające – kategoria ruchu KR3:

- warstwa ścieralna z mieszanki grysowo-mastyksowej SMA - 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 12 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - 15 cm
- warstwa technologiczna (podłoże sztuczne) z gruntu stabilizowanego cementem 2,5 MPa - 19 cm
- warstwa odsączająca - 20 cm

Drogi gminne klasy L – kategoria ruchu KR2:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego modyfikowanego - 5 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego - 16 cm
- warstwa technologiczna (podłoże sztuczne) z gruntu stabilizowanego cementem 2,5 MPa - 10 cm
- warstwa technologiczna (podłoże sztuczne) z gruntu stabilizowanego cementem 1,5 MPa - 15 cm
- warstwa odsączająca - 20 cm

Drogi klasy D – kategoria ruchu KR1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 4 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego - 15 cm
- podbudowa pomocnicza z mieszanki cementowo – emulsyjnej - 10 cm
- warstwa odsączająca - 15 cm.

Trasa zaprojektowana została w przeważającej części na poziomie istniejącego terenu lub na niewielkich nasypach (do ok. 1 m). W znacznie mniejszej części obwodnica będzie przebiegać na wyższych nasypach lub w wykopie.

Konstrukcję jezdni obwodnicy przewidziano jak dla ruchu ciężkiego.

W celu przeprowadzenia trasy nad rzekami i innymi ciekami oraz bezkolizyjnego przeprowadzenia trasy w stosunku do innych tras komunikacyjnych przewiduje się budowę obiektów inżynierskich i urządzeń związanych z realizacją trasy. Będą to:

- obiekty mostowe,
- ekrany akustyczne,
- przepusty pod drogą – przepusty do przeprowadzenia wód pod jezdnią,
- piaskowniki lub studzienki osadnikowe.

W ramach inwestycji przewiduje się budowę:

- wiaduktów nad obwodnicą w ciągu dróg poprzecznych, oznaczonych jako WD,
- wiaduktów w ciągu obwodnicy, oznaczonych jako WGP,
- mostów w ciągu obwodnicy, oznaczonych jako MGP.

W sumie przewidziano 12 obiektów mostowych.

Parametry projektowanych obiektów mostowych:

Oznaczenie	Kilometr	Drogi poprzeczne i inne przeszkody	Docelowa szerokość obiektu [m]	Długość obiektu [m]
WD-15	0+952	Droga krajowa nr 46 (węzeł „Brzęczkowice”)	12,60	44,5
WGP-16	1+420	Szlak migracyjny zwierząt dużych (przejście dolne zespolone z drogą gospodarczą)	26,70	18,8
WD-27	2+724	Droga powiatowa nr 27515	11,70	69,7
MGP-28	4+187	Ciek bez nazwy droga gospodarcza	24,20	19,0
WD-29	5+407	Droga wojewódzka nr 405 (węzeł „Niemodlin”)	12,70	74,4
MGP-30	6+134	Przejście zespolone z mostem nad rzeką Ścinawą Niemodlińską	24,20	56,1
WGP-31	7+140	droga gospodarcza PKP droga gminna	24,20	72,1
WD-32	8+148	Droga gminna	9,70	41,9
WGP-33	9+323	Droga powiatowa nr 27512	24,70	15,4
WGP-34	9+520	Szlak migracyjny zwierząt średnich (samodzielne przejście dolne)	24,70	11,3
WD-35	9+993	Droga krajowa nr 46 (węzeł „Sosnówka”)	12,60	41,2
WD-26	11+178	Droga wojewódzka nr 435	12,70	48,9

Parametry projektowanych ekranów akustycznych:

Lokalizacja ekranów	długość	wysokość
po południowej stronie obwodnicy		
od km 5+755 do km 5+820	65 m	4 m
od km 5+820 do km 6+000	180 m	6 m
od km 6+000 do km 6+050	50 m	4 m
od km 8+735 do km 9+305	570 m	5 m

po północnej stronie obwodnicy		
od km 1+020 do km 1+400	380 m	3 m
od km 9+250 do km 9+565	315 m	3 m
od km 10+310 do km 11+035	725 m	3 m

Projektowana obwodnica będzie posiadać połączenie z głównymi ciągami komunikacyjnymi o znaczeniu krajowym, wojewódzkim i powiatowym, tj. z :

- istniejącą DW 385 Niemodlin-Grodków,
- istniejącą DK 46 Nysa-Niemodlin,
- istniejącą DW 46 Niemodlin-Opole,
- istniejącą DW 405 Niemodlin-Korfantów.

Ilość skrzyżowań na projektowanej obwodnicy zostanie znacznie ograniczona w stosunku do istniejącej DK46 przechodzącej przez centrum Niemodlina, m.in. dzięki wyprowadzeniu drogi poza obszar zurbanizowany oraz częściowo skomunikowaniu istniejących dróg dojazdowych poprzez nowe drogi dojazdowe.

Samochody poruszające się po obwodnicy będą posiadać pierwszeństwo ruchu w stosunku do samochodów wjeżdżających na tą drogę.

Zaprojektowanie skrzyżowań w formie węzłów drogowych (skrzyżowania bezkolizyjne), ograniczenie ilości skrzyżowań oraz oznakowanie poziome i pionowe zapewni zarówno bezpieczeństwo jak i odpowiednią płynność ruchu. Ponadto dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu zaplanowano zastosowanie skrajnych barier ochronnych (na skarpach o wysokości powyżej 3,5 m i na obiektach) oraz barier w pasie dzielącym.

Wzdłuż projektowanej obwodnicy nie przewiduje się ruchu pieszych.

Prognozowane na 2030r. dobowe natężenie ruchu pojazdów wynosić będzie, dla poszczególnych odcinków obwodnicy, od 16 000 poj./dobę do 28 500 poj./dobę. Według opracowanych prognoz ruchu, udział pojazdów ciężkich w zależności od odcinków dróg i horyzontów czasowych wynosić będzie ok. 17÷24 %.

Ponadto przewiduje się miejsca ewentualnej lokalizacji parkingów dla podróżnych w następujących miejscach:

- w kierunku Nysy: lokalizacja podstawowa w km 8+200 – 8+450, lokalizacja alternatywna w km 3+850 – 4+050,
- w kierunku Opola: lokalizacja podstawowa w km 8+200 – 8+400, lokalizacja alternatywna w km 2+200 – 2+400.

Regionalna Dyrekcja
Ochrony Środowiska w Opolu

45-068 Opole, ul. 1-go Maja 6

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Opolu

Alicja Majewska

Wobec niezaskarżenia niniejszej decyzji, decyzja ta
stała się dnia 09.10.2019. ostateczna

Matgorzata Widuto
Matgorzata Widuto