



MINISTER ŚRODOWISKA

Jan Szyszko

Warszawa, dnia 23. 08. 2007 r.

DOOŚ-104D/4379/2007/EB

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § 5 Kpa oraz art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 z późn. zm.), w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie Obwodnicy miejscowości Jawor w ciągu drogi ekspresowej S3*

uzgadniam realizację przedsięwzięcia według wariantu 1 i określam następujące warunki:

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
2. Przy wyznaczaniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla budowy projektowanej drogi należy wykluczyć jej lokalizację w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach (utwory piaszczysto - żwirowe, sandry itp.) oraz w pobliżu cieków i systemów melioracyjnych. Nie należy lokalizować jej również w pobliżu miejsc skrzyżowań z ciekami powierzchniowymi. Baza

zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej.

3. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją. Zaplecze budowy należy wyposażać w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
4. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
5. Wycinkę zieleni należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie).
6. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
7. Obiekty wykonane na ciekach wodnych nie mogą powodować zachwiania naturalnego reżimu przepływu, a zbierane wody opadowe w system kanalizacji, w miarę możliwości powinny pozostawać w zlewni, tak aby nie dopuścić do zaniku małych cieków i nie obniżyć retencji gruntowej.
8. Zdejmowaną podczas robót ziemnych wierzchnią warstwę ziemi organicznej należy odpowiednio zdeponować i ponownie wykorzystać po zakończeniu budowy;
9. W miarę możliwości technicznych rozważyć możliwość wykorzystania złóż kruszyw naturalnych – piasków i żwirów znajdujących się na trasie projektowanej obwodnicy w miejscowości Siekierzyce. *Siekierzyce*

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Pasy roślinności przydrożnej o szerokości 10-20 m o zróżnicowanej strukturze pionowej na terenach gdzie występują wysokiej jakości gleby. W miejscach szczególnie interesujących widokowo należy pozostawić „ażurowe” zadrzewienia przydrożne.

2. Następujące sposoby odwodnienia:

- na odcinku od km 0+000 do ok. km 1+197 - rowy drogowe trawiaste z odprowadzeniem do rowów przy istniejącej drodze krajowej Nr 3 w kierunku Legnicy (na północ),
- na odcinku od ok. km 1+197 do ok. km 2+850 - rowy drogowe trawiaste z odprowadzeniem wód do zbiornika retencyjno – infiltracyjnego Z-1,
- na odcinku od ok. km 2+850 do ok. km 4+050 - rowy drogowe trawiaste z odprowadzeniem wód do zbiornika retencyjno – infiltracyjnego Z-2,
- na odcinku od ok. km 4+050 do ok. km 6+900 - rowy drogowe trawiaste z odprowadzeniem wód do zbiornika retencyjno – infiltracyjnego Z-3,
- na odcinku od ok. km 6+975 do ok. km 8+000 - rowy drogowe trawiaste z odprowadzeniem wód do zbiornika retencyjno – infiltracyjnego Z-4 usytuowanego po stronie prawej i zbiornika retencyjno – infiltracyjnego usytuowanego po stronie lewej Z-5 ,
- na odcinku od ok. km 8+000 do ok. km 9+347 - rowy drogowe trawiaste z odprowadzeniem wód do rowu melioracyjnego w km 8+673,
- na odcinku od ok. km 9+347 do ok. km 9+520 - rowy drogowe trawiaste z odprowadzeniem wód do rowu melioracyjnego w km 9+347,
- na odcinku od ok. km 9+650 do ok. km 11+150 - rowy drogowe trawiaste z odprowadzeniem wód do zbiornika retencyjno – infiltracyjnego Z-6 usytuowanego po stronie prawej i zbiornika retencyjno – infiltracyjnego usytuowanego po stronie lewej Z-7. Z uwagi na niekorzystne warunki glebowe w tym rejonie (słabo przepuszczalne podłoże oraz wysoki poziom wód gruntowych) w dnie zbiorników należy wybudować drenaż odprowadzający wodę spod dna zbiornika do rzeki Nysy Szalonej. W górną część zbiornika należy wbudować zasyfonowany przelew umożliwiający odpływ wody w okresie wysokich stanów wód,
- na odcinku od ok. km 11+150 do ok. km 11+972 - rowy drogowe trawiaste z odprowadzeniem wód do rowów drogowych drogi gminnej i dalej do rowu melioracyjnego biegnącego w kierunku północnym.

2a. Wody opadowe z pasa drogi a także obiektów towarzyszących przed odprowadzeniem należy podczyścić za pomocą urządzeń podczyszczających takich jak osadniki, piaskowniki oraz zbiorniki retencyjno – infiltracyjne pełniące funkcję sedymentacyjną.

3. Należy wykonać przejście dolne dla średnich i małych zwierząt pod poszerzonym mostem na rzece Nysa Szalona. Łącznie po obu stronach cieku lub co najmniej na jednym brzegu należy zapewnić suche przesło lub suchą półkę o szerokości min 10 m i wysokości powyżej 5 m.
4. Należy wykonać przejścia dla małych zwierząt w formie przepustów ok. km 3+283, ok. km 5+550, ok. km 8+673, ok. km 9+347 i ok. km 11+215.
5. Dno przepustów suchych powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej a w części przeznaczonej dla zwierząt posiadać wyrównaną powierzchnię. Przepusty suche powinny mieć ok. 1 m wysokości i ok. 1,5 m szerokości. W przypadku przepustów połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia, natomiast po obu stronach powinny znajdować się pasy suchego terenu lub suche półki, położone poza zasięgiem zalewów. Przepusty na ciekach wodnych powinny mieć wysokość min. 1 m. a szerokość powinna być równa potrójnej szerokości cieku wodnego. Budowa przedmiotowych przejść nie może powodować zwężenia szerokości koryt cieków.

Uzasadnienie

Do Ministra Środowiska wpłynął wniosek o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Jawora w ciągu drogi ekspresowej S-3, na podstawie art.48 ust.2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r.- Prawo Ochrony Środowiska.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania postanowienia o uzgodnieniu przez Ministra Środowiska przedmiotowego przedsięwzięcia, przeanalizowano następujące dokumenty:

- 1) Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
- 2) Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego polegającego na budowie obwodnicy miasta Jawora w ciągu drogi ekspresowej S-3.
- 3) Mapę ewidencyjną z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia.

Przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Jawor w ciągu przyszłej drogi ekspresowej S-3, stanowiąca fragment większego zamierzenia budowlanego jakim jest budowa drogi ekspresowej od Szczecina do Lubawki. Droga docelowo stanowić będzie główna oś komunikacyjną w kierunku północ – południe w zachodniej Polsce.

Budowa obwodnicy miasta Jawor ma na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centrum miejscowości Jawora i Paszowic, i uzyskanie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym rejonie oraz zdecydowanej poprawy warunków zamieszkania.

Obecnie projektowany jest pierwszy etap budowy obwodnicy miasta Jawor, który zakłada budowę jednej jezdni. Powiązania z istniejącymi drogami realizowane będą przez wykonanie skrzyżowań skanalizowanych, natomiast w ciągu pozostałych dróg lokalnych krzyżujących się z drogą ekspresową wykonane zostaną przejazdy dwupoziomowe. Projekt zakłada dwa pasy ruchu, po jednym w każdym kierunku, z poboczami utwardzonymi. Odcinek początkowy i końcowy obwodnicy zaprojektowano jak dla drogi klasy GP. Pozostała część trasy została zaprojektowana dla parametrów drogi klasy S ekspresowej.

Rozważane były dwa warianty przebiegu obwodnicy, wariant 1 gdzie trasa biegła po wschodniej stronie miasta oraz wariant 2 z przebiegiem trasy bliżej miasta. Trasa w wariantcie 1 przebiega po północnej, wschodniej i południowej stronie miasta. Początek trasy ma miejsce ok. km 411+982 (pikietaż istniejącej DK 3) istniejącej drogi Nr 3 na północ od Jawora w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową Nr 20309. Odcinek ten stanowi podłączenie istniejącej DK 3 do planowanego przebiegu drogi ekspresowej. Dalej trasa omija miasto od wschodu. Końcowy południowy fragment obwodnicy zapewnia włączenie projektowanej obwodnicy do istniejącego przebiegu DK 3 w rejonie miejscowości Paszowice ok. km 421+300 (pikietaż istniejącej DK 3). Całkowita długość trasy wynosi 11,7 km. Droga w tym wariantcie zasadniczo omija tereny leśne tylko na niewielkim odcinku przebiega po krawędzi Lasku Grzegorzewskiego.

Przebieg trasy w wariantcie 2 nie wskazuje istotnych różnic w stosunku do wariantu 1. Zagospodarowanie terenu jest podobne. Droga omija Lasek Grzegorzewski, stanowiący teren rekreacyjny z przeciwnej strony niż wariant 1, a tym samym odcina do niego dostęp od strony miasta Jawora. Rozważane warianty pod względem oddziaływania na środowisko nie wykazują istotnych różnic. Wariant 2 jest krótszy o ok. 6% natomiast Wariant 1 jest dalej odsunięty od terenów o funkcji mieszkalnej oraz wymaga budowy mniejszej ilości obiektów inżynierskich. Do realizacji ze względu na uwarunkowania ekonomiczne, społeczne oraz środowiskowe został wybrany przebieg według alternatywy 1. Warto podkreślić, że projektowana inwestycja w wariantcie 1 jest zgodna z obowiązującymi miejscowymi planami

zagospodarowania przestrzennego. Plan zagospodarowania województwa dolnośląskiego również przewiduje budowę obwodnicy, jako fragmentu docelowej drogi ekspresowej S-3.

Niepodejmowanie przedsięwzięcia jest niekorzystne z uwagi zarówno na bezpieczeństwo użytkowników drogi jak również ze względu na występujące uciążliwości komunikacyjne. Ruch pojazdów, szczególnie tranzyt pojazdów ciężkich, generuje dużą uciążliwość wibroakustyczną na terenach zamieszkania, negatywnie wpływając na zdrowie mieszkańców Jawora i Paszowic.

Planowana do realizacji inwestycja nie przechodzi przez obszary chronione w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliższy obszar Natura 2000 „Rudawy Janowickie” PLH 020011 znajduje się w odległości ok. 20 km od przebudowywanego odcinka drogi. Znaczna odległość drogi od chronionego obszaru pozwala stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie przyczyni się do zachwiania spójności i właściwego funkcjonowania obszaru Natura 2000 i nie będzie stanowiło zagrożenia dla siedlisk i gatunków tam występujących.

Obwodnica w końcowym odcinku na długości ok. 2,5 km przebiega w granicach otuliny Parku Krajobrazowego Chełmy. Biorąc pod uwagę to, że otulina nie jest formą ochrony oraz to, że park krajobrazowy znajduje się w odległości ok. 5 km należy uznać, że planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na gatunki i siedliska znajdujące się na przedmiotowym obszarze chronionym.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Natomiast na etapie eksploatacji ruch na całym odcinku obwodnicy będzie płynny. Wg prognoz wykonanych na potrzeby raportu przy zakładanej prognozie ruchu nie będzie przekroczenia dopuszczalnych stężeń analizowanych substancji poza liniami rozgraniczającymi.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środków

transportu w czasie budowy drogi. Hałas będzie miał zasięg lokalny lecz charakteryzować się on będzie dużym natężeniem. Jednak uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych. Projektowana droga przebiega w całości poza obszarami zabudowanymi oraz poza obszarami przeznaczonymi do zabudowy mieszkaniowej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Najbliżej położona zabudowa znajduje się ok. 350 m od projektowanej obwodnicy. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że w zasięgu potencjalnego oddziaływania akustycznego nie znajdują się tereny ani obiekty podlegające ochronie przed hałasem. Dodatkowo budowa obwodnicy poprawi znacznie klimat akustyczny w samym mieście Jawor, gdzie po wybudowaniu obwodnicy istniejąca droga Nr 3 biegnąca przez miasto posłuży tylko dla ruchu lokalnego.

W trakcie budowy drogi, największy wpływ na środowisko gruntowo – wodne wystąpi w wyniku wykonywania wykopów. Planowane prace ziemne, szczególnie na terenach zalewowych gdzie poziom wód gruntowych występuje blisko powierzchni terenu, mogą spowodować naruszenie poziomów wodonośnych oraz możliwość ich zanieczyszczenia. Dlatego w celu ochrony wód podziemnych wymagane jest odpowiednie postępowanie ze ściekami bytowymi z baz technicznych oraz wodami z odwodnienia wykopów. Należy też zwrócić szczególną uwagę na stan techniczny sprzętu używanego podczas prowadzenia prac ziemnych oraz taboru samochodowego.

Dla odwodnienia projektowanej drogi z wód deszczowych i roztopowych zostanie wykonany system odwodnienia opierający się na odkrytych rowach przydrożnych. W celu sprawnego odprowadzania wód droga zostanie zaprojektowana z odpowiednim ukształtowaniem spadków podłużnych i poprzecznych. Lokalnie w rejonie skrzyżowań zostaną zaprojektowane pojedyncze wpusty deszczowe z odprowadzeniem do rowu drogowego. Z uwagi na niewielką ilość rowów, mogących pełnić funkcję odbiornika wód opadowych, przyjęto rozwiązanie polegające na budowie zbiorników retencyjno – infiltrujących poprzedzonych otwartymi osadnikami. Wykonane badania geotechniczne potwierdzają możliwość zastosowania urządzeń infiltrujących, z wyjątkiem terenów położonych bezpośrednio nad rzeką Nysą Szaloną.

Realizacja obwodnicy wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. W celu zrekompensowania strat spowodowanych

wycinką zostaną wykonane nasadzenia uzupełniające oraz pasy zieleni, które zminimalizują ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Drzewa i krzewy wchodzące w skład pasa zieleni przydrożnej będą dobrane gatunkowo (odporne na zanieczyszczenia, mrozoodporne, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni). Podczas projektowania nasadzeń zostaną wzięte pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.

Obwodnica Jawora przecina lokalny korytarz ekologiczny, który stanowi dolina Nysy Szalonej ok. km. 9+600. Celem zmniejszenia strat w stanie zwierzyny i ograniczenia do minimum liczby wypadków drogowych, do jakich dochodzi w wyniku nagłego wtargnięcia zwierzyny na drogę szybkiego ruchu, koniecznym stało się przygotowanie dla zwierzyny bezpiecznych przejść przez drogi. Ponieważ w rejonie rzeki zaplanowano dość szeroki most zostanie on przystosowany i będzie wykorzystywany również jako przejście dla zwierząt. Obiekt mostowy będzie miał rozpiętość ok. 125 m, a wysokość pod obiektem wyniesie ponad 5 m. Na pozostałych odcinkach nie notuje się szlaków migracji zwierząt, jednak w związku z tym, iż omawiana droga stanowić będzie w przyszłości, po osiągnięciu dużego natężenia ruchu barierę trudną do pokonania dla zwierząt, na długości trasy zostaną rozmieszczone pięć przepustów o parametrach spełniających wymagania dla przejść dla zwierząt małych oraz płazów. Przepusty na ciekach zaprojektowano z półkami ułatwiającymi przejście. Zaprojektowane przejścia dla zwierząt umożliwią im swobodną migrację na drugą stronę drogi w celu zdobycia pokarmu, poszukiwania nowych siedlisk, bądź rozrodu. Jest to szczególnie ważne na terenach łąk, pól uprawnych oraz terenach leśnych, które występują w sąsiedztwie projektowanej drogi.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zakończeniu prac teren zostanie zrehabilitowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty.

W wyniku realizacji drogi koniecznym będzie zdjęcie warstwy humusu z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej, zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu budowy.

Trasa drogi nie koliduje bezpośrednio z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków. Natomiast przebiega w sąsiedztwie dwóch stanowisk archeologicznych. Z uwagi na obecność udokumentowanych stanowisk archeologicznych oraz znane na tych terenach ślady osadnictwa nie można wykluczyć odkrycia w trakcie prowadzenia robót ziemnych kolejnych obiektów lub przedmiotów o charakterze zabytkowym. Dlatego też, niezbędne będzie zapewnienie stałego nadzoru archeologicznego na etapie wykonywania robót ziemnych.

Uwzględniając przedstawione wnioski, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, przy wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie, jednakże strona niezadowolona z postanowienia, zgodnie z art. 127 § 3 Kpa w związku z art. 144 Kpa, może zwrócić się do Ministra Środowiska z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 7 dni od daty jego otrzymania.

Za zgodność z oryginałem

KIEROWNIK ODDZIAŁU
Ocen i Uwarunkowań Środowiskowych

Ryszard Stopka

Z upr. Ministra
Podsekretarz Stanu

Agnieszka Boleska



Otrzymują:

1. Wojewoda Dolnośląski;
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu;
3. Pozostałe strony - zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 Kodeksu Postępowania Administracyjnego