



**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
we Wrocławiu**

BIPROGEO PROJEKT Sp. z o.o.	
SEKRETARIAT	
Wpł.	04. LIS. 2010
L.dz.	4911 / 2010

Wrocław, dnia 3 listopada 2010 r.

RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-12/10/mp

Decyzja

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit „b” i ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. 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, 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pana Sławomira Rabendy, Biprogeo Projekt Sp. z o.o., ul. Bukowskiego 2, 52-418 Wrocław, pełnomocnika Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o., ul. Ofiar Oświęcimskich 36, 50-059 Wrocław, działających w imieniu Gminy Wrocław, z dnia 2 kwietnia 2010r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie połączenia Portu Lotniczego ze Stadionem Piłkarskim w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu – etap I” (Al. Stabłowicka od ul. Kosmonautów do Portu Lotniczego)

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie połączenia Portu Lotniczego ze Stadionem Piłkarskim w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu – etap I” (Aleja Stabłowicka od ul. Kosmonautów do Portu Lotniczego)” według wariantu I i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane zamierzenie inwestycyjne wg **wariantu I** jest inwestycją drogową, polegającą na budowie nowej drogi, stanowiącej połączenie komunikacyjne ulicy Kosmonautów z ulicą Graniczną (do Portu Lotniczego).

- 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 Ochronę powierzchni ziemi należy realizować poprzez objęcie placami budowy możliwie jak najmniejszego obszaru i minimalne jego przekształcenie, a po zakończeniu prac teren przywrócić do pierwotnego stanu.
 - 2.2 Każdego dnia po zakończeniu pracy, a szczególnie w dni wolne od pracy, maszyny i samochody powinny być parkowane na wyznaczonym do tego celu, utwardzonym i izolowanym od podłoża placu na terenie zaplecza budowy. W jego pobliżu powinno znajdować się stanowisko z sorbentem służącym do likwidacji powstałych wycieków i wylewów substancji ropopochodnych. W przypadku stwierdzenia zanieczyszczenia gruntu, należy go usunąć jako odpad;
 - 2.3 Zaplecza budowy, a w szczególności magazyny, składy i bazy transportowe lokalizować na terenach już zagospodarowanych, na powierzchniach utwardzonych, a zapasy paliw, odpady ropopochodne i zużyte części maszyn przechowywać w szczelnych pojemnikach i kontenerach. Zaplecza budowy nie mogą być lokalizowane na terenach leśnych, podmokłych oraz w pobliżu zbiorników i cieków wodnych. Po zakończeniu prac teren wykorzystany pod zaplecze budowy przywrócić do poprzedniego stanu;
 - 2.4 Zaplecze budowy zlokalizować możliwie najdalej od terenów zabudowanych;
 - 2.5 Teren budowy należy wyposażyć w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych. Zaplecze budowy należy wyposażyć w szczelne bezodpływowe zbiorniki, których zawartość będzie przekazywana podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia;
 - 2.6 Prace budowlane oraz roboty ziemne wykonywać z wykorzystaniem jedynie nowoczesnych, sprawnych technicznie maszyn i urządzeń o niskiej emisji dźwięku, stosować osłony akustyczne na silniki. Zaplanować wszelkie operacje z użyciem ciężkiego sprzętu w taki sposób, aby na obszarach podlegających ochronie akustycznej prace prowadzić wyłącznie w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰;

- 2.7 Masy bitumiczne i materiały pyłące transportować samochodami, w których skrzynia ładunkowa wyposażona jest w oponę ograniczającą emisję oparów asfaltów.
- 2.8 W miarę możliwości stosować gotowe mieszanki do podbudowy, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- 2.9 Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy je zraszać;
- 2.10 Utrzymywać drogi dojazdowe w odpowiednim stanie, uniemożliwiającym nadmierne pylenie;
- 2.11 Racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi;
- 2.12 Wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw od pracy;
- 2.13 Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów oraz ograniczyć ich negatywne oddziaływanie na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Odpady powstające w trakcie realizacji inwestycji należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia na ich dalsze zagospodarowywanie lub unieszkodliwianie;
- 2.14 Odpady niebezpieczne należy magazynować w szczelnych pojemnikach ustawionych na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich. Odpady należy przekazać firmom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarki odpadami;
- 2.15 W związku z występowaniem stanowisk archeologicznych ziemne roboty budowlane muszą być prowadzone za zezwoleniem Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W przypadku stwierdzenia reliktywów archeologicznych prace powinny zostać przerwane, a teren udostępniony do badań archeologicznych, których wyniki zadecydują o możliwości ich kontynuowania;
- 2.16 W km około 0+850, 1+650, 2+540, 2+940 na przejściach Alei Stabłowickiej nad ciekami wodnymi i rowami melioracyjnymi wykonać przepusty przystosowane do pełnienia funkcji przejść dla drobnych zwierząt o wysokości min. 1,2 m i szerokości min. 1,5 m, z półką o szerokości min. 0,5 m wyniesioną ponad zwierciadło średniej wody w przepuszczeniu.

- 2.17 Na przełożonym cieku Ryńka na łączniku planowanego węzła Alei Stabłowickiej i Osi Inkubacji, przed i za proponowanym zbiornikiem retencyjnym oraz na przejściu Osi Inkubacji nad ciekiem o nr B13.7 (w km około 4+850 Osi) wykonać przepusty przystosowane do pełnienia funkcji przejść dla drobnych zwierząt o wysokości min. 1,2 m i szerokości min. 1,5 m, z półką o szerokości min. 0,5 m wyniesioną ponad zwierciadło średniej wody w przepuście;
- 2.18 Półki, o których mowa w pkt. 2.16 i 2.17 wraz z dojazdami do nich, wykonać w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (półki winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach przejścia dla drobnych zwierząt, a dojeżdża do półek powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:3). Półki stanowiące przejścia dla drobnych zwierząt winny być przykryte warstwą ziemi, piasku lub innego kruszywa mineralnego o średnicy do 5 mm;
- 2.19 Wykonać stałe wygradzenia (płotki naprowadzające) zabezpieczające przed wejściem płazów na drogę i nakierowujące je do przejść pod drogą-Al. Stabłowicką- w lokalizacji zawartej w poniższej tabeli.

Tabela nr 1. Lokalizacja zabezpieczeń przed wejściem płazów na drogę

zachodnia (prawa) strona jezdni [km]		wschodnia (lewa) strona jezdni [km]	
od około	do około	od około	do około
0+550	1+035	0+550	1+110
1+470	1+850	1+550	1+825
2+350	2+700	1+870	1+960
2+800	3+100	2+005	2+190
		2+350	3+100
		3+230	3+430

- 2.20 Płotki zabezpieczające (naprowadzające) po zachodniej (prawej) stronie Al. Stabłowickiej w km od 2+350 do 2+700 i od 2+800 do 3+100 wykonać tylko w przypadku braku wcześniejszej realizacji planowanej linii kolejowej do nowego portu lotniczego (w ramach przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia kolejowego Wrocław Żerniki – Nowy Port Lotniczy”);
- 2.21 W rejonie przejścia potoku B13.7 pod drogą (w km około 4+850) po obu stronach Osi Inkubacji, na długości 150 m od przejść dla drobnych zwierząt w każdą stronę, wykonać dodatkowe płotki zabezpieczające;
- 2.22 Płotki zabezpieczające, o których mowa w pkt 2.19-2.21 wykonać w postaci wkopanych w ziemię betonowych, gotowych elementów, o wysokości min. 0,4 m

zagiętych u góry w kierunku terenu przylegającego do drogi. Alternatywnie wygradzenia można wykonać w formie siatek stalowych o wysokości nie mniejszej niż 0,4 m, posiadających oczko o wymiarach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm i zaopatrzonych w jednostronną przewieszkę skierowaną na zewnątrz od drogi. Płotki winny szczelnie i trwale łączyć się z czołami przejść dla drobnych zwierząt, tak aby uniemożliwić przedostawanie się zwierząt na pas ruchu;

- 2.23 Wykaszać roślinność rosnącą wzdłuż płotków naprowadzających zwierzęta do przejść;
- 2.24 Przy tworzeniu wzdłuż drogi systemu odwodnienia, a także urządzeń podczyszczających zastosować rozwiązania zabezpieczające przed wpadaniem lub umożliwiające wydostanie się z nich płazów i innych drobnych zwierząt;
- 2.25 Wykopy, studzienki i inne miejsca stanowiące antropogeniczne pułapki dla zwierząt powstałe podczas budowy zabezpieczyć płotkami i regularnie kontrolować (w szczególności w okresie pomiędzy 1 kwietnia a 30 czerwca), a wpadające do nich zwierzęta odławiać i wypuszczać poza obszarem inwestycji w dolinie rzeki Bystrzycy. Ostatnią kontrolę wykonać w dzień zasypania wykopów;
- 2.26 Zastosować lampy o jak najniższym natężeniu światła i o niskiej wartości promieniowania UV, z odpowiednio ukształtowanymi kloszami kierującymi światło na drogę - zapobiegającymi nadmiernemu rozpraszaniu światła;
- 2.27 Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum i z wyjątkiem odcinków drogi w km od ok. 1+200 do 1+450 i od ok. 1+900 do 2+100 przeprowadzić w okresie od 1 października do 31 marca;
- 2.28 W przypadku braku możliwości przeprowadzenia wycinki w terminie określonym w pkt. 2.27 dopuszczalne jest wycinanie drzew i krzewów w innym terminie po wykluczeniu przez ornitologa i chiropterologa występowania gniazd ptasich (w fazie budowy, składania jaj lub ich inkubacji, wychowu piskląt) i podlotów ptaków oraz schronień zasiedlonych przez nietoperze lub stwierdzenia obecności nietoperzy;
- 2.29 Zabezpieczyć przed uszkodzeniami pozostałą roślinność drzewiastą i krzewiastą znajdującą się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa robót, a prace w obrębie brył korzeniowych wykonywać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom;
- 2.30 Roboty ziemne poprzedzić usunięciem warstwy ziemi próchnicznej i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej do

rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej, itp. Do ewentualnego uzupełniającego wysiewu stosować mieszanki rodzimych gatunków traw;

- 2.31 Plac budowy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu. Nie lokalizować zaplecza i dróg technicznych, składów materiałów budowlanych i sprzętu w km w km od 1+350 do 1+600 po zachodniej stronie, km od 0+700 do 1+150 po wschodniej stronie oraz w km od 2+900 do 3+435 projektowanej Al. Stabłowickiej;
- 2.32 Przełożenie odcinka trasy cieków wodnych Ryńka (w ok. km cieków 2+580 - 3+200 oraz 3+540 - 3+670) po zachodniej stronie drogi na wysokości ok. km 1+600 - 2+200 oraz 2+500 - 2+630 wykonać w taki sposób, aby uzyskać kształt i nachylenie skarp koryta cieków zbliżone do przebiegu cieków na innych odcinkach. Brzegi na przełożonym odcinku potoku pokryć roślinnością rodzimą, charakterystyczną dla tego terenu. Działania te przeprowadzić poza okresami marzec – maj oraz wrzesień – październik.
- 2.33 Do wzmocnienia brzegów i dna cieków wodnych, a także do wykonania półek w przejściach dla drobnych zwierząt nie stosować materacy i koszy gabionowych;
- 2.34 Jeźnię od ścieżki rowerowej i chodnika oddzielić pasem zieleni, na którym wykonać nasadzenia zieleni niskiej i w miarę możliwości średniej i wysokiej;
- 2.35 W terminie późnozimowym lub wczesnowiosennym (luty, marzec, kwiecień) prowadzić coroczny przegląd szczelności płotków zabezpieczających i wygradzających oraz drożności przejść dla zwierząt. Wszystkie nieprawidłowości niezwłocznie usuwać;
- 2.36 Przejścia dla drobnych zwierząt posiadające półki regularnie oczyszczać z nawiewanych liści i innych materiałów zmniejszających powierzchnię przejścia wykorzystywaną przez zwierzęta. W miarę potrzeb uzupełniać warstwę ziemi na górnej powierzchni półek;
- 2.37 Nawierzchnię drogi wykonać z mieszanki grysowo-mastyksowej SMA drobnoziarnistej, o uziarnieniu poniżej 10 mm.

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

- 3.1 Ścieki deszczowe z terenu drogi należy zbierać odizolowanym od środowiska gruntowo-wodnego systemem kanalizacji lub rowów i drenaży oraz oczyszczać przed

zrzutem do odbiornika. Separatory należy zaprojektować w następujących lokalizacjach:

- a) km 0+851 – odbiornik rów Ł18,
- b) km 0+865 – odbiornik rów Ł18,
- c) km 1+022 (przy pętli autobusowej, poza Aleją Stabłowicką) – odbiornik nowy rów, przebudowany Ł18.7 z dopływem do Ł18,
- d) km 1+565 – odbiornik nowy rów, włączony do B13,
- e) km 2+095 – odbiornik nowy rów włączony do przebudowywanego rowu B13,
- f) km 2+890 – odbiornik przebudowywany rów B13,
- g) km 2+945 – odbiornik przebudowywany rów B13.

- 3.2 W przypadku gdy istnieje niebezpieczeństwo podmakania skarp drogowych lub konstrukcji drogowej zaprojektować na tych odcinkach odwodnienie za pomocą drenażu;
- 3.3 Pierwszy zbiornik retencyjny zaprojektować przy skrzyżowaniu Osi Inkubacji i rowu B13.7 zaś drugi zbiornik w rejonie węzła połączeniowego Osi Inkubacji i Al. Stabłowickiej dla rowu B13. Szacunkowa wielkość zbiorników wynosi ok. 2 300m², co przy napełnieniu 0,7m (głębokość zbiornika ok. 1,0m) pozwoli retencjonować ok. 1 600m³ wody. Odbiornikiem od zbiornika retencyjnego będzie ten sam rów, który zasili zbiornik. Separatory zainstalować przed wylotami z kanałów deszczowych do rowów;
- 3.4 Przed odbiornikami wód opadowych, którymi są miejscowe rowy melioracyjne (oraz rzeka Bystrzyca), zastosować zestaw podczyszczający składający się z osadnika i separatora lamelowego. Część wód opadowych z północnego odcinka z Al. Stabłowickiej należy zrzucić w kierunku ul. Kosmonautów, a stamtąd rowem do potoku Ługowina;
- 3.5 W celu ochrony akustycznego środowiska należy zaprojektować ekrany akustyczne o parametrach podanych w tabeli poniżej. W kilometrażu ekranów uwzględnić niezbędną przerwę na skrzyżowanie projektowanej Al. Stabłowickiej z ul. Osiniecką.

Tabela nr 2. Parametry barier akustycznych

L.p.	Kilometraż początku bariery akustycznej	Kilometraż końca bariery akustycznej	Strona drogi	Długość bariery akustycznej	Wysokość bariery akustycznej	Rodzaj bariery akustycznej
1	km 0+420	km 1+160	Prawa	740m	3m	Ekran pochłaniający $R_{w\min} = 35dB(A)$ lub wał ziemny

2	km 2+230	km 2+265	Lewa	35m	3m	Ekran pochłaniający $R_{w_{min}} = 35dB(A)$ lub wał ziemny
3	km 2+285	km 2+360	Lewa	75m	3m	Ekran pochłaniający $R_{w_{min}} = 35dB(A)$ lub wał ziemny

- 3.6 Skrajne odcinki wałów lub ekranów akustycznych wykonać różnicując poziom wysokości barier, tak aby unikać nagłego skoku wysokości. Należy stosować w tym celu panele wykańczające o zaokrąglonej krawędzi w przypadku ekranów, lub łagodny stok w przypadku wałów ziemnych.

II. Stwierdzam konieczność:

1. Wykonania kompensacji przyrodniczej polegającą na następujących działaniach:

- 1.1 W rejonie wrocławskich osiedli Osiniec, Złotniki, Żerniki, Jerzmanowo, Strachowice dokonać nasadzeń drzew na zwartej powierzchni co najmniej 2 ha, o składzie gatunkowym charakterystycznym dla zadrzewień łąkowych (Db 40%, Lp 30%, Gr 20%, domieszkowo Kl, Jb, Gr, Js i inne gatunki rodzime). Zadrzewienie powinno być otoczone okrajkiem, w którym nasadzone zostaną tarnina, głóg i dzika róża. Sadzonki drzew i krzewów powinny mieć przynajmniej 2-3 lata i mieć dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę.
- 1.2 Wprowadzić nowe nasadzenia zieleni wzdłuż drogi, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, jak również wymogi bezpieczeństwa. W doborze gatunków drzew i krzewów kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenia powietrza, suszę, zasolenie gleby. Nasadzenia przeprowadzić w formie alei, szpalerów lub skupisk drzew i krzewów rodzimych gatunków. Sadzonki drzew powinny mieć przynajmniej 2-3 lata i mieć dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę. Nasadzeń dokonać w okresie wiosennym lub jesiennym. Nie stosować gatunków o cechach inwazyjnych;
- 1.3 Na terenach zielonych w pobliżu istniejących zbiorników wodnych w rejonie osiedli Osiniec, Złotniki, Żerniki, Jerzmanowo, Strachowice – pod nadzorem herpetologa – utworzyć 3 sztuczne miejsca do zimowania płazów, tj. wykopać doły w ziemi o głębokości ok. 1 m i szerokości/długości ok. 1m (kształtu owalnego lub kwadratowego) i wypełnić je naprzemiennie warstwami dużych kamieni (lub cegieł) i grubych gałęzi o miąższości 20-30 cm. Ostatnia warstwa powinna wystawać na ok. 30 cm ponad ziemię i tworzyć kopiec nakryty darnią lub daszkiem z desek. Schronienia umiejscowić w odległości do 30 m od zbiorników.

2. Zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- 2.1 Rok po oddaniu do użytkowania drogi rozpocząć i następnie przez 3 lata użytkowania drogi corocznie w okresie jesiennym, przeprowadzać – przy udziale dendrologa – kontrolę udatności dokonanych nasadzeń drzew i krzewów, o których mowa w pkt. II.1.1 i II.1.2. Okazy słabe oraz te, które się nie przyjęły zastąpić nowymi.
- 2.2 Rok po oddaniu do użytkowania drogi rozpocząć i następnie przez 2 lata użytkowania drogi prowadzić monitoring śmiertelności płazów podczas ich sezonowym migracji oraz wykorzystywania przez nich przejść dla drobnych zwierząt pod drogami i sztucznych miejsc zimowania, Zakres czasowy monitoringu powinien obejmować okres wiosennej i jesiennej migracji oraz okres letniej aktywności płazów.
- 2.3 Wyniki monitoringu przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu do 31 stycznia każdego roku następującego po roku prowadzenia obserwacji.
- III. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.**
- IV. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem oraz ochrony środowiska gruntowo-wodnego.**

Pomiary należy wykonać po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania. Analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Pomiary hałasu należy wykonać w punktach pomiarowych, wskazanych poniżej w tabeli nr 3.

Tabela nr 3. Punkty pomiarowe

Oznaczenie punktu pomiarowego	Współrzędne punktu pomiarowego w lokalnym układzie współrzędnych Wrocławia
Aleja Stabłowicka	
ul. Małopolska - osiedle	X = 85 323,56 Y = 48 305,00
ul. Kamiennogórska 112	X = 85 062,13 Y = 47 790,64
ul. Osiniecka 74	X = 84 729,73 Y = 46 587,21

Badania należy wykonać zgodnie z referencyjną metodyką wykonywania pomiarów hałasu w środowisku przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą.

Wykonanie pomiarów skuteczności podczyszczania należy wykonać na wylotach urządzeń podczyszczających.

- V. **Integralną częścią decyzji jest Załącznik, będący charakterystyką przedsięwzięcia.**
- VI. **Niniejszej decyzji nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.**

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 2 kwietnia 2010 r. (ostatecznie uzupełnionym w dniu 8 kwietnia 2010 r.) Pan Sławomir Rabenda, pełnomocnik Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o., działających w imieniu Gminy Wrocław, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na **„Budowie połączenia Portu Lotniczego ze Stadionem Piłkarskim w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu – etap I” (Al. Stablowska od ul. Kosmonautów do Portu Lotniczego)**. Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit „b” oraz ust. 6 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ww. przedsięwzięcia, realizowanego w części na terenie zamkniętym, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 3, w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, pismem z dnia 14 kwietnia 2010 r., znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-2/10/mp, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu z prośbą o opinię, co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na

środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 20, działając na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy z o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, tutejszy organ powiadamiał strony postępowania o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenia.

Obwieszczeniem z dnia 14 kwietnia 2010 r., znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-1/10/mp Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu w celu uzyskania opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie zostało wywieszone na okres 14 dni:

- na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego Wrocławia od dnia 22 kwietnia 2010 r. do 6 maja 2010 r.,
- na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu od dnia 15 kwietnia 2010 r. do 30 kwietnia 2010 r.
- na tablicy ogłoszeń Rady Osiedla Jerzmanowo, Jarnołtów, Strachowice, Osiniec w dniach od 19 kwietnia 2010 r. do 4 maja 2010 r.

oraz zostało zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl) od dnia 15 kwietnia 2010 r., również na okres 14 dni.

Wariant I przewiduje wykonanie układu jednojezdniowego w następujących odcinkach:

- | | |
|--|---------------------|
| – od ul. Kosmonautów do ul. Małopolskiej | – jezdnia wschodnia |
| – od ul. Małopolskiej do skrzyżowania z Osią Inkubacji | – jezdnia zachodnia |
| – od skrzyżowania z Osią Inkubacji do ul. Granicznej | – jezdnia wschodnia |
- długość odcinka 3 457 m
 - skrzyżowania jednopoziomowe:
 - skrzyżowanie z ul. Małopolską,
 - skrzyżowanie z ul. Jerzmanowska,
 - skrzyżowanie z ul. Osiniecką – strona wschodnia,
 - skrzyżowanie z ul. Rdestową,
 - skrzyżowania dwupoziomowe:

- skrzyżowanie z linią kolejową E-30,
- skrzyżowanie z Osią Inkubacji (układ jednojezdniowy – strona północna),
- obiekty inżynierskie:
 - obiekt nad linią kolejową E-30 przewidziany w ciągu jezdni zachodniej, jedynie dla głównego kierunku trasy Alei Stabłowickiej;
- przekroczenia przez ciek wodny:
 - km 0+850
 - km 1+665
 - km 2+555
 - km 2+940.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w zachodniej części miasta Wrocław. Od północy przedsięwzięcie ograniczone jest ul. Kosmonautów, natomiast od południa ul. Graniczną (skrzyżowanie Al. Stabłowickiej z ul. Kosmonautów i ul. Graniczną znajduje się poza zakresem niniejszej decyzji). Początek trasy zlokalizowany jest na połączeniu z ul. Kosmonautów trasa przecina ul. Żernicką (od strony wschodniej) oraz ul. Małopolską (od strony zachodniej). Od ul. Kosmonautów do przecięcia się z w/w ulicami tereny mają charakter rolniczy. Następnie droga przecina ulicę Częstochowską, przekracza linię kolejową E-30. Na tym odcinku teren jest zadrzewiony oraz zlokalizowane są tereny ogródków działkowych. Po przekroczeniu linii kolejowej, kolejnym skrzyżowaniem na trasie jest skrzyżowanie z ul. Jerzmanowską, następnie droga przecina ul. Osiniecką oraz Rdestową. Następnie Trasa Stabłowicka biegnie na południe w kierunku ul. Granicznej. W większości projektowana inwestycja przebiega przez tereny niezabudowane. Al. Stabłowicka na całej swojej długości dwukrotnie przecina Potok Ryńka: na wysokości skrzyżowania z ul. Jerzmanowską oraz na północ od skrzyżowania z ul. Rdestową.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę Al. Stabłowickiej na odcinku od ul. Kosmonautów do ul. Granicznej (skrzyżowania wyłączone są z obszaru opracowania) wraz z realizacją Osi Inkubacji 2 na odcinku od skrzyżowania z Al. Stabłowicką do ul. Piołunowej. Trasa Stabłowicka pełnić będzie funkcję podstawowego układu komunikacyjnego, a tym samym usprawni funkcjonowanie systemu transportowego dla zachodniej części Wrocławia. Umożliwi także łatwiejszą komunikację przyległych osiedli mieszkaniowych w połączeniu z centrum. Aleja przejmie również ruch z sąsiadujących dróg osiedlowych, co wpłynie na poprawę komfortu życia mieszkańców. Przedmiotowa inwestycja stanowi składową część przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia Portu Lotniczego ze Stadionem Piłkarskim w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu (w tym budowa Al. Stabłowickiej i Osi Inkubacji 2)”.

Inwestor – Wrocławskie Inwestycje Sp. z o. o., działający w imieniu i na rzecz Gminy Wrocław – zdecydował o podzieleniu w/w przedsięwzięcia i złożenia osobnych wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W konsekwencji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 19 kwietnia 2010r., znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-3/10/mp wystąpił o rozważenie kwestii złożenia jednego wniosku dla całości inwestycji. Pismem znak: 113/KC/08/2009 z dnia 30 kwietnia 2010r. pełnomocnik poinformował, iż po rozważeniu w/w pisma, Inwestor zdecydował o kontynuowaniu postępowań w sposób zgodny ze złożonym wnioskiem (podział przedsięwzięcia na odcinki).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu po przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji, uwzględniając uwarunkowania zawarte w § 5 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz zapisy art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tj. rodzaj i skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z realizacją inwestycji, emisje substancji do środowiska oraz usytuowanie przedsięwzięcia, uznał, iż przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne może znacząco oddziaływać na środowisko i tym samym wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu w postanowieniu znak: ZNS-601-56/AD/10 z dnia 22 kwietnia 2010 r. wyraził opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu dnia 21 maja 2010 r. wydał postanowienie znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-4/10/mp, w którym stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu zgodny z art. 66 ww. ustawy, ze szczególnym uwzględnieniem:

- oddziaływań skumulowanych, które miały obejmować wszystkie oddziaływania generowane przez przedsięwzięcie w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od wszystkich sąsiadujących z nim przedsięwzięciami istniejącymi jak również tymi, które są planowane;
- analizy wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin, zwierząt oraz grzybów chronione na podstawie przepisów prawa krajowego.

Strony postępowania zostały poinformowane o ww. postanowieniu oraz o opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu poprzez obwieszczenie z dnia 24 maja 2010 r., znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-5/10/mp.

Obwieszczenie zostało wywieszone na okres 14 dni:

- na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego Wrocławia od dnia 31 maja 2010 r. do 14 czerwca 2010 r.,
- na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu od dnia 25 maja 2010 r. do 9 czerwca 2010 r.,
- na tablicy ogłoszeń Rady Osiedla Jerzmanowo, Jarnołtów, Strachowice, Osiniec w dniach od 5 czerwca 2010 r. do 19 czerwca 2010 r.,
- oraz zostało zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl) od dnia 25 maja 2010 r., również na okres 14 dni.

W dniu 18 czerwca 2010 r. został przedłożony „Raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z oceną oddziaływania na obszary Natura 2000”, Wrocław, czerwiec 2010r., wykonany przez zespół proGEO sp. z o.o. z Wrocławia w składzie: Sławomir Chybiński, Marta Gaworecka, Andrzej Krzyśków. W zakresie oceny oddziaływania inwestycji na obszary i obiekty objęte ochroną przyrody, w tym obszary Natura 2000 raport został wykonany przez zespół pod kierownictwem Krzysztofa Świerkosza. Analizę w zakresie ochrony klimatu akustycznego wykonał Krzysztof Kręciproch zaś w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego Tomasz Pajączkowski.

Ze względu na braki w raporcie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-6/10/mp z dnia 5 lipca 2010 r., wystąpił do pełnomocnika Inwestora o uzupełnienie i złożenie wyjaśnień co do treści raportu w zakresie działań kompensacyjnych oraz lokalizacji przejść dla płazów i systemu płotków naprowadzających. Dnia 22 lipca 2010 r. przedłożono ostateczne uzupełnienie.

Zgodnie z art. 79 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji przeprowadzono procedurę udziału społeczeństwa.

Obwieszczeniem z dnia 27 lipca 2010 r. znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-9/10/mp Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu na podstawie art. 33 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa

w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko podał do publicznej wiadomości informacje o:

- wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia,
- wydanej opinii w Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu postanowieniem znak:ZNS-601-56/AD/10 z dnia 22 kwietnia 2010 r. o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz o zakresie raportu,
- o wystąpieniu do Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o uzyskanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- rozpoczęciu procedury oceny oddziaływania na środowisko.

W obwieszczeniu poinformowano strony i społeczeństwo o możliwości zapoznania się z raportem o oddziaływaniu na środowisko i całą dokumentacją sprawy oraz wskazano sposób i miejsce składania uwag i wniosków w terminie 21 dni, od dnia 6 sierpnia 2010 r. do dnia 26 sierpnia 2010 r.

Obwieszczenie zostało wywieszone:

- na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego Wrocławia,
- na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu,
- na tablicy ogłoszeń Rady Osiedla Jerzmanowo, Jarnołów, Strachowice, Osiniec,
- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl),
- ogłoszenie w lokalnej prasie „Gazeta Wyborcza”

na okres od 29 lipca 2010 r. do 26 sierpnia 2010 r. (włącznie).

Zgodnie z art. 33 dokumenty dotyczące przedmiotowego postępowania zostały wyłożone do wglądu w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu przy pl. Powstańców Warszawy 1 we Wrocławiu, w pokoju 3018, od dnia 4 sierpnia 2010 r. do dnia 24 sierpnia 2010 r., w godzinach od 9⁰⁰ do 14⁰⁰. W tym samym terminie każdy mógł zgłaszać uwagi i wnioski dotyczące przedmiotowego postępowania. Uwagi i wnioski mogły być wnoszone w formie pisemnej, ustnie do protokołu lub w formie elektronicznej na adres e-mail: sekretariat@rdos.wroclaw.pl. Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków był Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Społeczeństwo zostało powiadomione, że uwagi i wnioski wniesione po wyznaczonym terminie pozostaną bez rozpatrzenia. W ramach konsultacji społecznych, prowadzonych w dniach od 6 sierpnia

2010 r. do 26 sierpnia 2010 r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w ustawowo przewidzianym terminie wpłynęły uwagi i wnioski.

Pismem z dnia 25 sierpnia 2010 r. mieszkańcy Osinica i rada Osiedla Jerzmanowo-Jarnołów-Strachowice-Osiniec zawnioskowali o wykonanie zabezpieczeń akustycznych na etapie realizacji inwestycji. Z przedłożonej w trakcie prowadzonego postępowania dokumentacji wynika, iż w celu ochrony przed hałasem zostały przewidziane do zrealizowania ekrany akustyczne, z uwzględnieniem niezbędnej przerwy na skrzyżowanie projektowanej Al. Stabłowickiej z ul. Osiniecką, co w pełni spełnia oczekiwania mieszkańców zawarte w piśmie.

Pismem z dnia 23 sierpnia 2010 r. Stowarzyszenie Mieszkańców Osiedla „Żerniki Nowe” wniosło o sporządzenie dodatkowej analizy ruchu samochodowego dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przed wybudowaniem docelowej sieci dróg, sprawdzającej wpływ Al. Stabłowickiej na natężenie ruchu na ul. Kosmonautów – odcinek wschodni po oddaniu Al. Stabłowickiej oraz po oddaniu Al. Stabłowickiej i Osi Inkubacji. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pod nazwą "Budowa połączenia Portu Lotniczego ze Stadionem Piłkarskim w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu - etap I (Al. Stabłowicka od ul. Kosmonautów do Portu Lotniczego)" zawiera analizę oddziaływania akustycznego, przeprowadzoną w oparciu o prognozę ruchu, dla sytuacji obejmującej zaniechanie realizacji inwestycji, jak i sytuację zakładającą realizację inwestycji. Jak wskazano w raporcie w chwili obecnej ruch komunikacyjny, jaki odbywa się ul. Kosmonautów, powoduje przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku do 10dB(A). Analiza oddziaływania przedsięwzięcia przy scenariuszu zakładającym zaniechanie realizacji inwestycji wykazała, iż natężenie ruchu na wschodnim odcinku ul. Kosmonautów będzie większe o ok. 6 000 pojazdów na dobę aniżeli w przypadku realizacji inwestycji.

Dokonano analizy sytuacji obejmującą realizację całego układu komunikacyjnego, tj. zarówno budowę Al. Stabłowickiej jak i Osi Inkubacji. Działanie takie zostało umotywowane faktem, iż w chwili obecnej trwają równoległe prace projektowe nad projektem budowy Al. Stabłowickiej jak i Osi Inkubacji, i układ taki będzie układem docelowym. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie stanowi zgody na realizację inwestycji. Prowadzone przez tut. organ postępowanie nie narzuca terminów realizacji inwestycji, a jedynie określa uwarunkowania środowiskowe jakie muszą zostać spełnione. Równocześnie postępowanie w sprawie decyzji środowiskowej ograniczone jest wyłącznie do projektu objętego wnioskiem i nie może określać dodatkowych uwarunkowań, skierowanych

dla innych przedsięwzięć, które powinny być objęte odrębnymi postępowaniami środowiskowymi, a tym bardziej narzucać realizacji innych projektów, warunkując tym samym wykonalność projektów objętych wnioskiem. Uwarunkowania dotyczące przebudowy lub rozbudowy ul. Kosmonautów powinny zostać uwzględnione w decyzji środowiskowej obejmującej ten odcinek drogi. Tutejszy organ wydając decyzję środowiskową dla zadania polegającego na budowie Al. Stabłowickiej, nie może narzucić obowiązku przebudowy ul. Kosmonautów. Termin realizacji projektu przebudowy ul. Kosmonautów nie jest również zależny od opinii organu procedującego postępowanie, a wynika tylko i wyłącznie z planów inwestycyjnych inwestora. W związku z tym uznano, że wnioski wniesione przez Stowarzyszenie Mieszkańców Osiedla „Żerniki Nowe” w tym postępowaniu są bezprzedmiotowe.

Wypełniając dyspozycję ustawową zawartą w art. 77 ust. 1 pkt 2, w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 27 lipca 2010 r., znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-8/10/mp wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o wydanie opinii przed wydaniem decyzji dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a którą uzyskał w postanowieniu znak: ZNS-611a-29/AD/10 z dnia 25 sierpnia 2010 r.

Obwieszczeniem z dnia 24 września 2010 r., znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-12/10/mp Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, wypełniając dyspozycję ustawową określoną w art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, poinformował strony postępowania o zebraniu całości materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, w tym o wydaniu przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu ww. postanowienia, a także o przysługującym stronom prawie do zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym i możliwości składania uwag i wniosków dotyczących rozpatrywanej sprawy przed wydaniem przedmiotowej decyzji administracyjnej.

Obwieszczenie to zostało wywieszone na okres 14 dni na:

- tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego Wrocławia w dniach od 27 września 2010 r. do 11 października 2010 r.,
- tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu w dniach od 24 września 2010 r. do 11 października 2010 r.,

- tablicy ogłoszeń Rady Osiedla Jerzmanowo, Jarnołów, Strachowice, Osiniec w dniach od 27 września 2010 r. do 11 października 2010 r.,
- stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl).

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji strony nie wniosły uwag ani wniosków.

W ramach prowadzonego postępowania administracyjnego przedłożono komplet dokumentacji zgodny z art. 74 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 cyt. ustawy, do wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji nie zostały załączone wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ planowane przedsięwzięcie stanowi drogę publiczną.

Stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 59 ust. 1 pkt 2 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu przeprowadził ocenę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie analizy zgromadzonych materiałów dowodowych o planowanym przedsięwzięciu określone zostały oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i użytkowaniem przedsięwzięcia. Przedstawione w raporcie analizy pozwoliły na zdefiniowanie warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji oraz wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym, których spełnienie ograniczy oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

Autorzy raportu dokonali analizy oddziaływania skumulowanego od źródeł hałasu jakie znajdują się w rejonie projektowanego układu komunikacyjnego oraz od pozostałych szlaków komunikacyjnych, tj: Osi Inkubacji, Łącznika Żernickiego, ulicy Kosmonautów, ulicy Granicznej oraz dróg lokalnych: ul. Małopolska, ul. Żernicka, ul. Jarzmanowska. Ponadto, wzięto pod uwagę niezwykle istotne źródła hałasu jakimi są: linia kolejowa relacji Wrocław – Legnica, linia tramwajowa w ciągu ul. Kosmonautów a także projektowane połączenie kolejowe z Portem Lotniczym. Wszystkie wymienione powyżej źródła hałasu zostały uwzględnione w obliczeniach skumulowanego rozkładu pola akustycznego.

W zakresie ochrony powietrza atmosferycznego również dokonano analizy oddziaływania skumulowanego projektowanej drogi w kontekście innych dróg znajdujących

się w jej sąsiedztwie oraz w kontekście obiektów będących źródłem tych samych substancji co ruch komunikacyjny. W rejonie lokalizacji przedsięwzięcia występują źródła emisji mogące mieć wpływ na wielkość występowania oddziaływań skumulowanych.

W obliczeniach stężeń substancji w powietrzu uwzględniono natężenie ruchu na drogach projektowanych z którymi krzyżuje się Al. Stabłowicka, ponadto otrzymane wielkości stężeń porównano z wartościami dyspozycyjnymi uwzględniającymi aktualne tło substancji w powietrzu. Emisja z ruchu kolejowego oraz z istniejących źródeł emisji w tym źródeł punktowych (emitory palenisk domowych, emitory kotłowni zakładowych oraz inne źródła wpływające na stężenia substancji w powietrzu) została uwzględniona w aktualnym tle zanieczyszczeń w powietrzu.

W raporcie przeanalizowano trzy warianty inwestycyjne oraz wariant „zerowy”.

Przeprowadzona analiza oddziaływania akustycznego wykazała, iż najgorszym wariantem inwestycji jest jej zaniechanie. W przypadku braku realizacji projektowanego układu komunikacyjnego uciążliwość akustyczna, będąca wynikiem ruchu komunikacyjnego, odbywającego się obecnie ciągiem drogi krajowej nr 94, głównie przez osiedle Leśnica oraz w pobliżu osiedla Złotniki, będzie rosła w znaczącym tempie, osiągając poziom zagrażający zdrowiu mieszkańców osiedla. W tym wypadku konieczne byłoby podjęcie natychmiastowych działań, polegających na budowie ekranów akustycznych wzdłuż całego przebiegu drogi, co jest niemożliwe ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo pasa drogowego z terenami podlegającymi ochronie akustycznej.

W raporcie dokonano analizy proponowanych wariantów poprzez zastosowanie analizy wielokryterialnej, na podstawie której Inwestor wybrał do realizacji wariant I (inwestycyjny).

Po przeanalizowaniu przedłożonego raportu oraz materiałów będących w posiadaniu tut. dyrekcji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu przychylił się do wskazanego przez Wnioskodawcę wariantu I (inwestycyjnego). Postanowieniem z dnia 25 sierpnia 2010 r., znak: ZNS-610a-29/AD/10 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu zaopiniował warunki realizacji przedmiotowej inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych. Treść postanowienia została zadysponowana w sentencji niniejszej decyzji z wyłączeniem warunku określonego w pkt. 12 w/w postanowienia, tj. cytuje: „Przedmiotowa inwestycja winna być zgodna z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, póź. 717 z późn. zm.)”, bowiem planowane zamierzenie inwestycyjne winno być realizowane zgodnie z wszystkimi aktualnie obowiązującymi przepisami regulującymi kwestię realizacji inwestycji.

Podstawowym działaniem mającym na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego w trakcie prowadzenia prac budowlanych jest właściwa lokalizacja zaplecza budowy. Z tym wiąże się konieczność zachowania zasady oszczędnego wykorzystania terenu pod ww. tymczasowe przeznaczenie. W związku z powyższym nałożono warunek określony w punkcie I.2.1, I.2.3 sentencji niniejszej decyzji.

W trakcie realizacji inwestycji może wystąpić emisja zanieczyszczeń ropopochodnych do gruntu z nieszczelnych układów paliwowych i smarowniczych sprzętu budowlanego, co w konsekwencji może prowadzić do zanieczyszczenia gleby i wody. Ponadto, podczas eksploatacji drogi, oprócz zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, będą powstawać zanieczyszczenia mineralne oraz zanieczyszczenia, m.in. powstające w wyniku ścierania opon i zużycia elementów pojazdów oraz substancje wymywane z materiałów zastosowanych do budowy drogi. W celu ochrony tych komponentów środowiska zostały nałożone warunki I.2.34. Również warunki zawarte w punktach I.3.1–I.3.4 mają na celu zabezpieczenie terenów przyległych, wód powierzchniowych i podziemnych oraz gruntu przed skażeniem substancjami ropopochodnymi w wyniku realizacji inwestycji.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia do środowiska będą wprowadzane pyły powstające w wyniku prowadzenia prac z użyciem sprzętu budowlanego, środków transportu itp., a także spaliny z maszyn roboczych oraz z pojazdów dowożących materiały. Dodatkowo bezpośrednie negatywne oddziaływanie na powietrze będzie obejmowało wtórne pylenie powstające podczas transportu pylistych materiałów budowlanych oraz emisje węglowodorów w trakcie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych. W celu ograniczenia ww. oddziaływań zostały nałożone warunki I.2.7-I.2.10.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń na etapie realizacji inwestycji nie stwierdzono konieczności nakładania warunków mających na celu ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń atmosferycznych. Aby ograniczyć rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń gazowych nałożono obowiązek wykonania pasa zieleni w miejscach, gdzie nie będzie to powodowało kolizji z projektowaną infrastrukturą – warunek I.2.34.

Warunki wymienione w punktach I.2.14 i I.2.15 zadysponowano w celu właściwego gospodarowania odpadami powstałymi podczas eksploatacji inwestycji, wynikające one z obowiązujących przepisów oraz konieczności ochrony środowiska gruntowo-glebowego przed zanieczyszczeniem.

Analizowana inwestycja przebiega w sąsiedztwie stanowisk archeologicznych w związku z czym nałożono warunek I.2.15.

Na etapie budowy układu komunikacyjnego w rejonie lokalizacji inwestycji powstaną zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Emisja hałasu będzie ściśle związana z przesuwającym się frontem robót budowlanych. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania na środowiska nałożono warunek I.2.4, I.2.6, I.2.12.

W przypadku niniejszej inwestycji, której zasadnicza część obejmuje budowę nowego połączenia komunikacyjnego, emisja hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie miała relatywnie duży zasięg, głównie za sprawą przewidywanego znacznego obciążenia dróg ruchem samochodowym. Zgodnie z przeprowadzoną prognozą ruchu i jej analizą, największe natężenie ruchu będzie w rejonie skrzyżowania Al. Stabłowickiej z Osią Inkubacji. Ze względu na zbliżenie projektowanego przebiegu Al. Stabłowickiej w wariantcie I do zabudowań na kilku jej odcinkach, niezbędna jest realizacja zabezpieczeń akustycznych, pozwalających na dotrzymanie wymaganych prawem standardów akustycznych środowiska – warunek I.3.5 i I.3.6, I.2.37.

Z uwagi na prognozowane dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem inwestycji, na obecnym etapie przedsięwzięcia nie przewiduje się konieczności wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania. W celu sprawdzenia skuteczności zaproponowanych rozwiązań chroniących środowisko został nałożony obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej. Wykonane zostaną pomiary w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, ochrony środowiska gruntowo-wodnego. Ewentualna konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania oraz jego dokładna wielkość i wymagane ograniczenia zostaną określone na podstawie wyników analizy porealizacyjnej. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu została określona w pkt IV tabeli nr 3, zaś punktów pomiaru ochrony środowiska gruntowo-wodnego, powinna być zgodna z miejscami określonymi w pozwoleniu wodno-prawnym, wydanym przez właściwy organ.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów chronionych wymienionych w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.), w tym poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położony obszar Natura 2000 – proponowany Specjalny Obszar Ochrony siedlisk Natura 2000 „Łęgi nad Bystrzycą” PLH0200 zlokalizowany jest w odległości około 1 km.

Na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Załącznika nr 5 do „Raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z oceną oddziaływania na obszary Natura 2000” [proGeo Sp. z o.o., Wrocław, czerwiec 2010r.] pt. „Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w otoczeniu przedsięwzięcia (miasto Wrocław)” [K. Świerkosz,

Wrocław czerwiec 2010] oraz uzupełnień „Raportu ...”, należy stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie – polegające na budowie nowych dróg we Wrocławiu, tj. Al. Stabłowickiej (na odcinku od ul. Kosmonautów do ul. Granicznej) o długości ok. 3,5 km, o klasie technicznej „Z” oraz Osi Inkubacji (na odcinku od dwupoziomowego skrzyżowania z Aleją Stabłowicką do skrzyżowania z ul. Piołunową) o długości ok. 1 km, o klasie technicznej „G” wraz z niezbędną infrastrukturą – nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym przedmioty ochrony ww. obszarów Natura 2000.

Jednakże w celu zminimalizowania negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na elementy przyrodnicze występujące w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji, a w szczególności dla utrzymania drożności lokalnych korytarzy migracyjnych, aby zmniejszyć efekt barierowy drogi oraz zmniejszyć zagrożenia dla różnorodności biologicznej – nałożono obowiązek wprowadzenia działań minimalizujących i kompensacyjnych oraz monitoringu przyrodniczego, zawartych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

Warunki określone w pkt I.2.16-I.2.22 i I.2.35-I.2.36 związane są z koniecznością zminimalizowania oddziaływania nowych dróg (w szczególności efektu barierowego powstałego w wyniku realizacji dróg) na gatunki płazów i innych małych zwierząt. Wykonanie odpowiednich przejść (pkt. I.2.16-I.2.18) w ramach przepustów wodnych ma na celu umożliwienie migracji płazów i in. drobnych zwierząt wzdłuż ich dotychczasowych szlaków wędrówek, a w szczególności wzdłuż potoku Ryńka. Natomiast wykonanie płotków (pkt. I.2.19-I.2.22) ma za zadanie nakierowywanie płazów na przejścia oraz ograniczanie ich wchodzenia na drogi, w miejscach predysponowanych do ich występowania. Określone działania na etapie użytkowania drogi (pkt I.2.23, I.2.35, I.2.36) mają zapewnić prawidłowe funkcjonowanie przejść.

Warunek zawarty w punkcie I.2.24 nałożono w celu ograniczenia negatywnego wpływu proponowanych urządzeń odwodnieniowych dróg na drobne zwierzęta kręgowce i większe owady (należy unikać zastosowania takich rozwiązań, które mogą stanowić pułapki oraz barierę podczas migracji). Natomiast warunek pkt I.2.25 nałożono w celu zminimalizowania ryzyka wpadania drobnych zwierząt do powstałych na etapie budowy głębokich wykopów, które stanowić mogą pułapki dla zwierząt oraz zapewnienia przywrócenia ich we właściwe dla danego gatunku siedlisko.

Warunek pkt I.3.1 wprowadzono, aby wykluczyć możliwość przedostawania się zanieczyszczonych wód opadowych (w szczególności substancjami ropopochodnymi) do

środowiska wodnego – stanowiącego miejsce bytowania wielu wrażliwych gatunków zwierząt, a w szczególności płazów i gadów.

Wskazane w pkt I.2.26 warunki dotyczące oświetlenia dróg mają na celu zminimalizowanie możliwości bezpośrednich kolizji nietoperzy z samochodami, poprzez zastosowanie oświetlenia nieprzyciągającego w pobliże dróg owadów – stanowiących bazę zerową nietoperzy.

Określony w pkt I.2.27 termin prowadzenia wycinki drzew i krzewów oraz warunek pkt I.2.28 nałożony w przypadku braku możliwości zachowania tego terminu wynikają z konieczności minimalizacji negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na gatunki zwierząt kręgowych (w szczególności ptaków i nietoperzy) w trakcie okresu rozrodczego i wychowu młodych.

Warunek określony w pkt I.2.29 jest wypełnieniem zapisów art. 82 ustawy o ochronie przyrody. Ma on na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia pni drzew i ich korzeni.

Warunki określone w pkt I.2.30 i I.2.31 są wypełnieniem zapisów art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25 poz. 150 z późn. zm.). Warunek pkt I.2.30 wprowadzono w celu ochrony warstwy próchnicznej gleby, aby ograniczyć wprowadzenie roślin inwazyjnych, które mogą niekontrolowanie zajmować nowe tereny wypierając miejscową florę. Warunek pkt I.2.31 ma na celu wykluczenie zagrożenia zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego związkami ropopochodnymi powstałymi w wyniku zastosowania urządzeń technicznych i środków transportu stosowanych do prowadzenia robót budowlanych.

Warunek pkt I.2.31 wprowadzono, aby wykluczyć możliwość przedostawania się zanieczyszczonych wód opadowych (w szczególności substancjami ropopochodnymi) do środowiska wodnego – stanowiącego miejsce bytowania wielu wrażliwych gatunków zwierząt, a w szczególności płazów i gadów.

Warunki pkt I.2.32 i I.2.33 mają na celu zminimalizowanie oddziaływania na środowisko przyrodnicze planowanego przełożenia odcinków potoku Ryńka oraz nadania nowym odcinkom cieku charakteru zbliżonego do naturalnego.

Z uwagi na zniszczenie siedlisk ptaków krajobrazu otwartego (na powierzchni co najmniej 4 ha) oraz żerowisk nietoperzy nałożono zawarty w pkt II.1.1 i II.1.2 obowiązek kompensacyjnego otworzenia zadrzewienia o charakterze grądu, a także zieleni izolacyjnej wzdłuż drogi. Ponadto warunek ten ma na celu poprawę walorów krajobrazowych – pogorszonych na skutek budowy drogi w krajobrazie rolniczym.

Natomiast z uwagi na naruszenie ciągłości i funkcjonalności lokalnych korytarzy migracyjnych płazów i drobnych zwierząt wzdłuż cieków wodnych, w szczególności potoku Ryńka, nałożono zawarty w pkt II.1.3 warunek utworzenia miejsc zimowania płazów w pobliżu istniejących zbiorników wodnych.

Nałożone działania kompensacyjne zawarte w pkt I.1.1 – II.1.3 stanowią wypełnienie zapisów art. 75 ust. 3 ww. ustawy Prawo ochrony środowiska, a zakres tych działań przyczyni się do zrównoważenia warunków środowiskowych powstałych po przeprowadzeniu planowanej inwestycji.

Warunek pkt II.2.1 ma na celu sprawdzenie przez specjalistę dendrologa, czy wykonane nasadzenia drzew i krzewów przyjęły się i ewentualnie wskazanie gdzie należy je uzupełnić lub zastąpić nowymi sadzonkami.

Warunek pkt II.2.2 – określający obowiązek prowadzenia monitoringu śmiertelności zwierząt (płazów) oraz dalszego funkcjonowania korytarzy migracyjnych, w szczególności wzdłuż cieku Ryńka, m.in. poprzez sprawdzenie zakresu korzystania przez zwierzęta z przejść – nałożono w celu oceny skuteczności i adekwatności podjętych działań minimalizujących efekt barierowy drogi. Monitoringowi poddane mają być również nowo stworzone sztuczne zimowiska płazów pod względem ich wykorzystania przez płazy. Monitoring potwierdzi prawidłowość podjętych zabiegów lub (ewentualnie) wskaże na konieczność wykonania dodatkowych zabezpieczeń lub wprowadzenia zmian w zastosowanych rozwiązaniach technicznych.

Warunki pkt II.2.3 nałożono w celu uzyskania przez organ uzgadniający informacji na temat wyników monitoringu przyrodniczego – co stanowić będzie uzupełnienie dokumentacji dotyczącej realizacji przedsięwzięcia.

Tut. organ jako dowód dopuścił wszystko, co mogło przyczynić się do właściwego rozstrzygnięcia sprawy, co do istoty, a podstawą do jej rozstrzygnięcia była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 75 § 1 i art. 80 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i szczegółowym przeanalizowaniu specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych orzeczono jak w sentencji decyzji.

W dniu 30 czerwca 2010 r. wpłynął wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Mając na uwadze, że realizacja przedsięwzięcia jest jednym z głównych warunków powodzenia organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO

2121 we Wrocławiu oraz stanowi jedną z najważniejszych dróg, które powstaną w ramach rozbudowy infrastruktury drogowej w granicach miasta, tutejszy organ uwzględnił ważny interes społeczny i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Pouczenie

Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od daty doręczenia.



*Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu*
Edward Biały

Otrzymują:

- ① Pełnomocnik Inwestora
2. Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.
3. Strony postępowania poprzez obwieszczenie zgodnie z art. 49 Kpa
4. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu znak: RDOŚ-02-WOŚ-6613-1/28-12/10/mp z dnia 3 listopada 2010 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowana inwestycja obejmuje swym zakresem budowę jednej jezdni o szerokości 7,0m wraz jednostronną ścieżką rowerową oraz ciągiem pieszym.

Ogólna charakterystyka:

Aleja Stabłowicka

- klasa drogi „Z”
- długość trasy – ok. 3,457 km
- prędkość projektowa $V_p = 50 \text{ km/h}$
- prędkość miarodajna $V_m = 60 \text{ km/h}$
- przekrój uliczny jednojezdniowy
- szerokość jezdni – 7,0m
- obiekty:
 - wiadukty nad istniejącą linią E30,
 - wiadukt nad planowanym połączeniem linii E30 z Portem Lotniczym,
 - wiadukt nad Aleją Stabłowicką
- droga z oświetleniem ulicznym oraz odrębnym oświetleniem ciągu pieszego i rowerowego;
- przekroczenie cieków wodnych (rowów) za pomocą przepustów wraz z niezbędnym przełożeniem i oczyszczeniem rowów na odpowiednich odcinkach;

Trasa planowanej inwestycji przebiega:

- na odcinku od ul. Kosmonautów do Małopolskiej – po stronie wschodniej,
- na odcinku od ul. Małopolskiej do projektowanego skrzyżowania Alei Stabłowickiej z Osią Inkubacji – po stronie zachodniej,
- na odcinku od skrzyżowania Alei z Osią Inkubacji do ul. Granicznej – po stronie wschodniej.

Na trasie Alei Stabłowickiej w układzie przejściowym zaprojektowano:

- 4 skrzyżowania jednopoziomowe:
- skrzyżowanie z ul. Małopolską i Żernicką w postaci ronda średniego dwupasowego o następujących parametrach:
 - średnica wewnętrzna ronda $D_w = 42 \text{ m}$,

- szerokość jezdni 9,0m
- szerokość pierścienia 1,5m
- wloty wjazdowe i wyjazdowe 1 – pasowe o szerokości 4,5m
- promień wyokraglające wjazdowe i wyjazdowe – R15m
- skrzyżowanie skanalizowane z ul. Jerzmanowską typu „T” o następujących wlotach:
 - wlot Alei Stabłowickiej od strony ul. Kosmonautów – 2 pasy – 1 dla relacji w lewo, drugi dla relacji na wprost,
 - wlot Alei Stabłowickiej od strony ul. Granicznej – 1 pas dla relacji na wprost i w prawo – 1 dla relacji w lewo, drugi dla relacji na wprost i w prawo,
 - wlot ul. Jerzmanowskiej – 2 pasy – po 1 dla każdej relacji.
- skrzyżowanie z ul. Osiniecką – strona wschodnia – dla relacji prawoskrętnych,
- skrzyżowanie z ul. Rdestową – strona wschodnia i zachodnia – dla relacji prawoskrętnych
- 2 skrzyżowania dwupoziomowe:
- skrzyżowanie z linią kolejową E-30,
- skrzyżowanie z Osią Inkubacji (układ jednojezdniowy – strona północna)
- 2 obiekty inżynierskie:
- obiekt nad linią kolejową E-30 przewidziany w ciągu jezdni zachodniej jedynie dla głównego kierunku trasy Alei Stabłowickiej,
- obiekt nad Aleją Stabłowicką w ciągu północnej jezdni Osi Inkubacji

W ramach budowy Alei Stabłowickiej przewidziano również realizację drogi **Oś Inkubacji 2** na odcinku od skrzyżowania z Aleją Stabłowicką do skrzyżowania z ul. Piołunową.

Dla przedmiotowego odcinka drogi Oś Inkubacji przyjęto następujące parametry techniczne:

- klasa drogi „G”
- prędkość projektowa 60 km/h
- prędkość miarodajna 80 km/h
- Długość całkowita Osi Inkubacji – 5,610km
- Długość Osi Inkubacji do realizacji: odcinek od ul. Piołunowej do Alei Stabłowickiej km1+083
- projektowane skrzyżowania na odcinku Osi Inkubacji:
 - skrzyżowanie z ul. Piołunową,
 - skrzyżowanie z ul. Jerzmanowską od strony północnej,
 - skrzyżowanie z Aleją Stabłowicką,

- obiekty inżynierskie:
 - Obiekt wieloprzęsłowy nad:
 - planowaną linią kolejową biegnącą w kierunku Portu Lotniczego,
 - jezdnią klasy „L” której przebieg przewidziany jest w MPZP, a realizacja w wykonania układu docelowego Osi Inkubacji – przekroju G 2x2
 - ciągu pieszorowerowego
 - Węzeł drogowy dla połączenia z Aleją Stabłowicką
- Parametry techniczne odcinka Osi Inkubacji:
 - szerokość jezdni 7,0 m
 - szerokość pasa zieleni: 6,0 m
 - szerokość chodnika 2,5
 - szerokość ścieżki rowerowej – 3,0m

Skrzyżowanie Al. Stabłowickiej z osią Inkubacji

W układzie przejściowym skrzyżowanie Alei Stabłowickiej z Osią Inkubacji zaprojektowano w postaci węzła typu WB z łącznicami po stronie północno – wschodniej. Przejście głównego kierunku Osi Inkubacji przewidziano jako bezkolizyjne, pozostałe relacje skątne zaprojektowano za pomocą łącznic pośrednich – zakończonych skrzyżowaniem w miejscu włączenia do Alei Stabłowickiej. Dla kierunku Aleja (od strony ul. Kosmonautów) – Oś Inkubacji (w stronę ul. Piołunowej) przewiduje się łącznice bezpośrednią dwupasową z pasem wyłączania i włączania.

Parametry łącznicy:

- prędkość projektowa – 40km/h
- podstawowa szerokość jezdni 7,0m
- minimalny promień poziomy R=55 m.

Zbiorniki retencyjne

Przed odbiornikami wód opadowych, którymi są miejscowe rowy melioracyjne (oraz rzeka Bystrzyca), zastosowano zestaw podczyszczający składający się z osadnika i separatora lamelowego. Część wód opadowych z północnego odcinka z Alei Stabłowickiej zostanie zrzuconych w kierunku ul. Kosmonautów, a stamtąd poprowadzona rowem do potoku Ługowina. Separatory będą zlokalizowane na końcach kanalizacji deszczowej służącej odwodnieniu jezdni Alei Stabłowickiej:

- 1) 0+851 – odbiornik rów Ł18
- 2) 0+865 – odbiornik rów Ł18

- 3) 1+022 (przy pętli autobusowej, poza Aleją Stabłowicką) – odbiornik nowy rów, przebudowany Ł18.7 z dopływem do Ł18
- 4) 1+565 – odbiornik nowy rów, włączony do B13
- 5) 2+095 – odbiornik nowy rów włączony do przebudowywanego rowu B13
- 6) 2+890 – odbiornik przebudowywany rów B13
- 7) 2+945 – odbiornik przebudowywany rów B13

Część wód opadowych od projektowanego ronda na ul. Małopolskiej do końca opracowania od północy, będzie włączona do przepustu przy ul. Kosmonautów.

Oświetlenie drogowe

W układzie przejściowym przewiduje się wykonanie:

- usunięcia wszystkich kolizji istniejących sieci elektroenergetycznych z projektowanym układem drogowym /docelowym/,
- wykonanie wszystkich linii zasilających dla szafek oświetlenia drogowego oraz sygnalizacji ulicznej,
- oświetlenia drogowego dla jezdni, chodników i ścieżek rowerowych przewidzianych do realizacji w układzie przejściowym.

W układzie przejściowym przewiduje się wykonanie oświetlenia drogowego tylko dla projektowanych w tym układzie nitek jezdni oraz ścieżek rowerowych i chodników.

Oświetlenie jezdni

W oprawach oświetleniowych projektuje się zastosowanie energooszczędne sodowe źródła światła o mocy 150W. Przewiduje się wykonanie zasilania wiat przystankowych z obwodów oświetlenia drogowego.

Oświetlenie ścieżek rowerowych i chodników

Ze względu na występowanie pasa zieleni oraz ekranów dźwiękoszczelnych pomiędzy jezdnią, a chodnikiem oświetlenie chodników i ścieżek rowerowych zaprojektowano w osobnych ciągach /w stosunku do oświetlenia jezdni/.

W części „Osi Inkubacji 2” oprawy wyposażone w energooszczędne, sodowe źródła światła o mocy 100W. Oprawy będą lokalizowane w pasie zieleni pomiędzy chodnikiem, a ścieżką rowerową.

W części „Alej Stabłowickiej” oprawy zlokalizowane będą pomiędzy chodnikiem a skarpą, wyposażone zostaną w energooszczędne, sodowe źródła światła o mocy 70W. W celu podniesienia bezpieczeństwa wykonane zostanie doświetlenie przejść dla pieszych. Oświetlenie w tunelach dla ścieżek rowerowych i chodników będzie zawierało

oprawy oświetlenia awaryjnego. Będą to oprawy z elektroinwerterem o czasie podtrzymania 1h. W porze dziennej przewidziano oświetlenie tuneli.

Budowa odbywać się będzie w technologii mało uciążliwej dla środowiska. Wszelkie roboty ziemne (wykopy, nasypy) wykonywane będą sprzętem zmechanizowanym lub ręcznie (np. układanie nawierzchni chodników, ścieżek) w zakresie branż drogowej, elektrycznej, inżynierii sanitarnej itd., a urobek (grunt z wykopów) w maksymalnym stopniu zużyty zostanie na miejscu (budowa nasypów) lub odwożony będzie w miejsce wskazane przez Inwestora lub wykonawcę. Materiały z rozbiórki posiadające odpowiednie parametry techniczne będą przeznaczone do ponownego wykorzystania. Do budowy poszczególnych warstw konstrukcji nawierzchni wykorzystywane będą głównie surowce naturalne: kruszywa naturalne - piaski i pospółki, kruszywa łamane - mieszanka 0/31,5 mm i kruszywa granulowane (grysy) do mieszanek mineralno-bitumicznych. Warstwy bitumiczne nawierzchni drogi będą wykonywane w technologii „na gorąco” z zastosowaniem lepiszcza w postaci asfaltu drogowego. Wykonanie nawierzchni dróg, ścieżek rowerowych, chodników w technologii typowej dla tego typu obiektów budowlanych, odpowiedniej klasy technicznej lub przyjętej kategorii ruchu.



*Regionalny Dyrektor
ochrony Środowiska we Wrocławiu*

Edward Biały