

O B W I E S Z C Z E N I E

o postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 32 i 53 oraz art. 46 a ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo Ochrony Środowiska (Dz. z 2008r Nr 25, poz. 150) informuję że:

w publicznie dostępnym wykazie danych (na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Grodkowie) został zamieszczony wniosek o wydanie środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: budowa obwodnicy miasta Grodków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 401.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy miasta Grodkowa, która będzie realizowana pomiędzy drogą wojewódzką nr 401 (przedłużenie ul. Wrocławskiej), a drogą wojewódzką nr 385 (ul. Krakowska). Tym samym będzie przebiegała północno-zachodnią, zachodnią, południową oraz południowo-wschodnią częścią miasta, przy czym w części północno-zachodniej, w rejonie włączenia do drogi wojewódzkiej nr 401, będzie realizowana w obrębie wsi Wojsław. Całkowita długość obwodnicy wyniesie ok. 6,2km (razem z włączeniem do drogi nr 401 oraz włączeniem do drogi nr 385).

Na przeważającym odcinku obwodnica będzie stanowiła ciąg drogi wojewódzkiej nr 401, tj. od km 21+900 do km 26+822,50 (kilometraż projektowany), następnie będzie stanowiła odcinek drogi wojewódzkiej nr 385 od km 0+000 do km 1+320,000 (kilometraż projektowany).

Obwodnica będzie krzyżowała się z następującymi ważniejszymi terenami komunikacyjnymi – drogami wojewódzkimi i liniami kolejowymi:

- a/ droga wojewódzka nr 401 (przedłużenie ul. Wrocławskiej),
- b/ droga wojewódzka nr 384 (ul. Warszawska),
- c/ droga wojewódzka nr 385 (droga na Wójtowie),
- d/ linia kolejowa relacji Grodków – Nysa,
- e/ droga wojewódzka nr 401 (ul. Sienkiewicza),
- f/ droga wojewódzka nr 385 (ul. Krakowska).

Prognozuje się iż w pierwszych latach po uruchomieniu obwodnicy będzie nią przejeżdżać ok. 7 000 - 8000 samochodów na dobę.

Parametry techniczne projektowanej obwodnicy przewiduje się jako następujące:

- a/ szerokość jezdni 7,00 m
- b/ szerokość poboczy utwardzonych 2 x 2,00 m
- c/ szerokość poboczy gruntowych 2 x 0,75 m
- d/ klasa techniczna drogi G
- e/ prędkość projektow. w km/h 70 km/h (poza terenem zabudowanym)
60 km/h (w terenie zabudowanym)
- f/ dopuszczalne obciążenie na oś 100 kN
- g/ szerokość chodników nie przewiduje się

Przewiduje się modernizację odcinka drogi wojewódzkiej nr 401 (ul. Sienkiewicza) krzyżującej projektowaną obwodnicę w km 26+822,50 w obrębie projektowanego ronda (na odcinku ok. 137,50 m). Parametry techniczne modernizowanego odcinka drogi są następujące:

- a/ szerokość jezdni 7,00 m
- b/ szerokość poboczy utwardzonych nie przewiduje się
- c/ szerokość poboczy gruntowych 2 x 0,75 m
- d/ klasa techniczna drogi G
- e/ prędkość projektowa 70 km/h
- f/ dopuszczalne obciążenie na oś 100 kN
- g/ szerokość chodników 1,50 – 2,50 m

Parametry techniczne ronda natomiast będą następujące:

- a/ średnica zewnętrzna ronda 22,50 m
- b/ średnica wyspy środkowej ronda 16,00 m
- c/ szerokość jezdni ronda 6,50 m
- d/ szerokość wlotów na rondo 4,50 m
- e/ szerokość wylotów z ronda 5,00 m

Ponadto, w km 26+144 planowany jest wiadukt nad linią kolejową Grodków – Nysa oraz drogą gruntową. Przewiduje się wiadukt żelbetowy o konstrukcji płytowej, jezdnia będzie posiadała spadek jednostronny 3,5 % i szerokość 11,00m, 2 pasy ruchu po 3,50 m i 2 opaski po 2,00 m. Na kapach chodnikowych przewidziano barieroporcę sztywne. Wiadukt będzie odznaczał się następującymi parametrami:

- a/ całkowita szerokość obiektu 13,20 m
- b/ długość obiektu 8,16 m
- c/ grubość płyty 1,00 m

Płyta ma stałą grubość na szerokości 10,50 m (szerokość ramy) i zmienną na wspornikach podchodnikowych (50 – 20 cm).

Szacowany teren jaki ostatecznie zostanie objęty pasem drogowym, którego łączna szerokość obejmie 12,5m wraz z poboczami, długość natomiast ok. 6,2km, wyniesie około 77500 m². Z tego ok. 68200m² będzie stanowić jezdnia wraz z utwardzonymi poboczami. Pozostałą powierzchnie zajmą pobocza gruntowe, w tym rowy przydrożne.

Tereny przez które będzie przebiegać projektowane przedsięwzięcie stanowią w chwili obecnej przede wszystkim obszary użytkowane rolniczo, przy czym są to głównie grunty orne. Jedyne niewielki ich odsetek reprezentują użytki zielone, a także

tereny komunikacyjne: drogi i linia kolejowa (patrz: punkt 1). Szata roślinna w związku z dominacją gruntów rolnych ma znikomy udział, a reprezentowana jest przede wszystkim przez drzewa rosnące wzdłuż terenów komunikacyjnych oraz drzewostan łąkowy rosnący wzdłuż koryta jednego z cieków. Przedsięwzięcie na swojej drodze przecina trzy koryta cieków, jedno w części północno-zachodniej, dwa natomiast w części południowo-zachodniej. Na trasie inwestycji znajduje się ponadto nasyp nieczynnej i rozebranej linii kolejowej relacji Grodków – Strzelin.

3) rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Projektowane przedsięwzięcie związane, z funkcjonowaniem obwodnicy miasta Grodkowa, nie ma charakteru wytwórczego. Obwodnica będzie miała za zadanie wyprowadzenie ruchu samochodowego (zwłaszcza ciężkiego) ze ścisłego centrum miasta, poza tereny zabudowy mieszkaniowej i tym samym obniżenie uciążliwości dla mieszkańców w tym zakresie. Odnosi się to w szczególności do hałasu i emisji komunikacyjnych zanieczyszczeń powietrza.

W punkcie 1 dokonano charakterystyki parametrów technicznych odnośnie samej drogi oraz parametrów technicznych planowanego ronda (skrzyżowanie z drogą nr 401) i wiaduktu. Natomiast warstwy konstrukcyjne samej drogi zakłada się jako następujące:

- Mieszanka mineralno – bitumiczna (SMA) 0/12,8 mm (na bazie asfaltu modyfikowanego) – gr. 5,0 cm,
- Beton asfaltowy 0/20 mm (na bazie asfaltu 35/50, moduł sztywności pełzania warstwy wiążącej > 22 Mpa) – gr. 8,0 cm,
- Beton asfaltowy 0/25 mm (na bazie asfaltu 35/50) – gr. 10,0 cm,
- Kruszywo łamane 0/63 mm stabilizowane mechanicznie – gr. 20,0 cm.

Proces budowy drogi można podzielić na następujące etapy: przygotowywanie i oczyszczanie terenu, korytowanie i niwelacja, wykonywanie podbudowy oraz kładzenie nawierzchni, realizacja konstrukcji towarzyszących (oświetlenie, sygnalizacja itp.).

Po oczyszczeniu terenu, głównie z elementów zieleni, usuwa się humus i gruntu rodzimy do głębokości określonej ilością i grubością warstw podbudowy drogi, a także w zależności od rodzaju gruntu, konstrukcji podbudowy oraz obciążenia nawierzchni. W przypadku gruntów słabonośnych nadmiar usuniętego gruntu zastępowany jest kruszywem lub gruntem o lepszych właściwościach. Proces niwelacji terenu polega na wyrównaniu powierzchni gruntu rodzimego oraz ukształtowaniu tej powierzchni zgodnie z niweletą przyszłej drogi. Oznacza to wykonanie w gruncie naturalnym docelowych spadków podłużnych i poprzecznych tak, żeby wszystkie warstwy podbudowy miały identyczną grubość w każdym miejscu drogi. Niwelacji terenu dokonuje się poprzez usuwanie nadmiaru gruntu lub uzupełnianie jego ubytków według rzędnych wysokościowych. Na etapie tym kształtuje się również poziomy przebieg drogi i poboczy tzn. wytycza się łuki, skrzyżowania, rozjazdy itp. Następnie wykonywana jest podbudowa. Jej wykonanie polega na rozścielaniu kruszywa lub innego materiału drogowego i zagęszczaniu go (ubijaniu) do odpowiedniego stopnia zagęszczenia. W przypadku warstw o dużej grubości proces wykonywania jednej warstwy może być podzielony na kilka etapów. Umożliwia to uzyskanie odpowiedniego jednorodnego zagęszczenia całej warstwy. Następnie na podbudowie realizuje się następną warstwę drogi – zakłada się realizację dwóch warstw z asfaltobetonu. Ostatecznie kładziona jest nawierzchnia właściwa z mieszanki mineralno-bitumicznej. Nawierzchnia ta z kolei jest odpowiednio zagęszczana za pomocą ciężkich pojazdów budowlanych – walce drogowe.

1. Na realizację powyższego przedsięwzięcia Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu, ul. Oleska 127, 45-231 Opole będzie ubiegać się o dofinansowanie z Unii Europejskiej.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn: „budowa obwodnicy miasta Grodków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 401” jest Burmistrz Grodkowa, po zasięgnięciu opinii Starosty Brzeskiego i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Brzegu.

Akta sprawy można przeglądać, sporządzać z nich notatki i odpisy w Wydziale Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego w Grodkowie, ul. Warszawska 29 i mogą być udostępnione zainteresowanym w godzinach pracy urzędu (pokój nr 17).

Uwagi i wnioski dotyczące tej sprawy można składać w miejscu wyżej wskazanym w terminie do 28 października 2008r.

W powyższym postępowaniu nie jest przeprowadzane postępowanie transgraniczne.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn: „budowa obwodnicy miasta Grodków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 401” jest wiążąca w stosunku do decyzji o pozwolenie na budowę dla w/w inwestycji.

Ze względu na to, że ilość stron w postępowaniu przekracza 20 postanowiono skorzystać z art. 46a ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150) i z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.).