p. pokwitowanie
do sprawy
2008-09-24

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH W SŁUPSKU
WPŁYNĘŁO 2008-09-29 DNIA
L.dz. 3257 podpis

Gdańsk, dnia 22.09.2008r.

WOJEWODA POMORSKI
ŚR.II.ER/6670/4-11/08
za potwierdzeniem odbioru

POMORSKI URZĄD WOJEWÓDZKI w GDAŃSKU ul. Okopowa 21/27 80-810 GDAŃSK (58)
ZASTĘPCA DYREKTORA Wydziału Nadzoru Budowlanego
24.10.2008

DECYZJA

Na podstawie art. 46a ust 9, w zw. z art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 56 ust 4 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150) oraz z § 3 ust.1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) oraz art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Miejskich w Słupsku z dnia 04.02.2008r., działając w oparciu o uzgodnienie organu Inspekcji Sanitarnej: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Słupsku z dnia 30.07.2008r. znak O.I.SZNS/1/24/2008/3792,

ORZEKAM

I. Określić dla przedsięwzięcia pn:

Kompleksowe udrożnienie i spięcie Korytarza transportowego Zachodniego z Północnym Via/Rail Hanseatica (dostęp portu morskiego w Ustce i Poligonu NATO do Szpitala Wojewódzkiego w Słupsku) odcinek łączący drogę krajową nr 6 z drogą krajową nr 21 ponad torami kolejowymi w ciągu ulicy Koszalińskiej.

realizowanego przez: Zarząd Dróg Miejskich w Słupsku,

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia:

1. **Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich**

a) Plac budowy i jego zaplecza (w tym bazy techniczne i składy materiałów) lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację, przy czym teren zaplecza budowy powinien być wyznaczony w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych i terenów objętych ochroną oraz poza terenami dolin rzecznych i obszarami bezodpływowymi, na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić dojazd do posesji usytuowanych przy ulicy; wszelkie potrzeby sanitarne ekip budowlanych zabezpieczyć w przenośnych urządzeniach sanitarnych lub na terenie baz technicznych;

b) Prace ziemne zarówno na etapie demontażu i rozbudowy istniejących instalacji jak i budowy nowych winny być poprzedzone inwentaryzacją uzbrojenia podziemnego, celem niedopuszczenia do jego uszkodzenia w czasie wykonywanych prac;

c) Gospodarkę odpadami wytworzonymi w wyniku prac rozbiórkowych i budowlanych należy prowadzić zgodnie z wymogami ustawy o odpadach (Dz.U. z 2007r. Nr 39 poz.251 ze zm.);
d) Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, gromadzić je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie; sypkie materiały budowlane składowane na placu budowy przechowywać pod przykryciem lub w stanie wilgotności, celem zmniejszenia zapylenia;
e) Prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6^{00} do 22^{00});
f) W trakcie prac budowlanych należy przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz procedur wynikających z odrębnych przepisów;
g) Prace budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający uciążliwości dla terenów sąsiednich i minimalizujące obszar oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym oddziaływania na zdrowie ludzi;
h) Należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany zabezpieczony przed możliwością ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych do gruntu. W przypadku ewentualnej awarii należy zabezpieczyć grunt w miejscu wykonywania robót przed zanieczyszczeniami substancjami niebezpiecznymi pochodzącymi z uszkodzonych maszyn;
i) Do budowy układu drogowego należy zastosować technologie i materiały budowlane przyjazne środowisku i posiadające wymagane prawem certyfikaty;
j) Zabezpieczyć wody powierzchniowe przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi;
k) Kanalizację deszczową należy wyposażyć w urządzenia podczyszczające, zapewniające podczyszczenie ścieków deszczowych z powierzchni utwardzonych w stopniu zapewniającym spełnienie wymagań określonych w obowiązujących przepisach;
l) Należy opracować inwentaryzację kolidującej zieleni (drzewa i krzewy w wieku powyżej 5 lat) wraz z gospodarką drzewostanem zawierającą m.in. wykaz kolidującej zieleni, sposób zabezpieczenia drzew oraz opinię dotyczącą wpływu przedsięwzięcia (wykopy, odwodnienie, praca ciężkiego sprzętu) na istniejącą zieleń, w przypadku wystąpienia kolizji z istniejącą zielenią;
m) Realizacja przedsięwzięcia powinna przeciwdziałać zagrożeniom środowiskowym;
n) Należy usunąć wszelkie ewentualne szkody wynikające z realizacji przedsięwzięcia;
o) Po zakończeniu prac należy uporządkować teren.

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

a) Projekt winien być sporządzony wg wytycznych zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. Nr 120, poz. 1133), w szczególności określać dane techniczne charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko, o których mowa w § 11 ust.2 pkt 10 w/w rozporządzenia;
b) W projekcie należy zamieścić bilans mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji. Nadmiar mas ziemnych może być zagospodarowany na warunkach i w sposób określony w pozwoleniu

na budowę, o ile ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, o których mowa w ustawie Prawo ochrony środowiska. W przeciwnym przypadku – do postępowania z masami ziemnymi mają zastosowanie przepisy ustawy o odpadach;

c) Projekt budowlany winien uwzględniać rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne minimalizujące oddziaływanie na środowisko w szczególności w fazie budowy;
d) W projekcie należy przewidzieć zastosowanie środków ochrony akustycznej, zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem. Ostateczne usytuowanie, długość i geometrię należy dobrać na etapie projektu technicznego ekranów, po weryfikacji analizy akustycznej dla finalnego projektu analizowanej trasy, uwzględniając wjazdy dla komunikacji wewnątrz osiedlowej;
e) Przewidzieć zastosowanie technologii oraz materiałów budowlanych przyjaznych środowisku.

3. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczonych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

Przedsięwzięcie nie należy do kategorii inwestycji stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, wobec czego nie zachodzi potrzeba ustalania wymagań w tym zakresie.

4. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Przedsięwzięcie ma charakter lokalny i nie zachodzi prawdopodobieństwo oddziaływania transgranicznego, wobec czego nie przeprowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

II. Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

1. w zakresie zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

a) Należy przewidzieć odpowiednie działania, mające na celu zabezpieczenie przed ewentualnym wyciekiem substancji niebezpiecznych przy poborze paliwa dla urządzeń i maszyn budowlanych;
b) Należy przeprowadzić badania natężenia hałasu po oddaniu inwestycji do eksploatacji w celu oceny skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej;
c) Należy okresowo dokonywać oceny skuteczności urządzeń oczyszczających ścieki deszczowe oraz przestrzegać prawidłowej obsługi eksploatacyjnej urządzeń.

2. Wykonanie kompensacji przyrodniczej:

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natura 2000. Położenie w odległości około 4,5 km od OSO „Dolina Słupi" oraz potencjalnego specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Dolina Słupi", nie spowoduje utraty, ani fragmentacji siedlisk gatunków ptaków. Wobec czego nie ma podstaw do uznania za negatywny wpływ zamierzenia na obszar Natura 2000. Nie zachodzi więc konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej.

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest charakterystyka całego przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 04 lutego 2008r. Zarząd Dróg Miejskich w Słupsku – jednostka samorządowa Prezydenta Miasta Słupska, zwrócił się z wnioskiem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Kompleksowe udrożnienie i spięcie Korytarza transportowego Zachodniego z Północnym Via/Rail Hanseatica (dostęp portu morskiego w Ustce i Poligonu NATO do Szpitala Wojewódzkiego w Słupsku) odcinek łączący drogę krajową nr 6 z drogą krajową nr 21 ponad torami kolejowymi w ciągu ulicy Koszalińskiej."

Stosownie do brzmienia art. 46a ust. 9 w zw. z art. 382 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska organem właściwym do rozpoznania sprawy jest Wojewoda Pomorski.

Przedsięwzięcie, na podstawie § 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 ze zm.), stanowi przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, które wymaga stwierdzenia obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym przedsięwzięcie, o jakim mowa w art.51 ust.1 pkt 2 ustawy - Prawo ochrony środowiska.

W dniu 04.03.2008r. informacje o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym na podstawie art. 19 ust. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska, pod numerem *2008/A/0034*. W trakcie prowadzenia postępowania nie wpłynęły wnioski i uwagi od stron postępowania.
Ponieważ liczba stron w niniejszej sprawie przekraczała 20, zgodnie z art. 46a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska do doręczeń stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

W toku postępowania tut. organ ustalił i zważył co następuje:

Zgodnie z treścią art. 46 ust. 1, w brzmieniu ustalonym ustawą z dnia 18 maja 2005r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 954), realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, określonego w art. 51 ust. 1 pkt 1 i 2 - jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zwanej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach".

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 46 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska, jak też przed dokonaniem zgłoszenia budowy lub wykonywania robót budowlanych oraz zgłoszenia zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części - na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.

Przedsięwzięcie objęte przedmiotem sprawy stanowi inwestycja liniowa, z zakresu infrastruktury drogowej, polegająca na budowie nowych odcinków jezdni bądź przebudowie nawierzchni jezdni i pozostałych elementów pasów drogowych wraz z budową uzbrojenia inżynieryjnego, łącznie z budową obiektu mostowego nad torami kolejowymi.

Wybudowane zostaną nowe odcinki jezdni umożliwiające spięcie Korytarza Transportowego Zachodniego z Północnym Via/Rail Hanseatica.
Teren lokalizacji inwestycji jest w dużym stopniu zabudowany. Przebiegają przez niego sieci i odcinki uzbrojenia, wymagające przekładek i wyburzeń.
Pełną charakterystykę przedsięwzięcia przedstawia opis zawarty w załączniku do niniejszej decyzji.

Lokalizacja przedsięwzięcia względem projektowanych i wyznaczonych obszarów Natura 2000 przedstawia się następująco:
- PLB220002 Dolina Słupi – około 4,5 km na południowy wschód.

W toku przeprowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko, uwzględniając przedłożone informacje oraz w oparciu o dane będące w posiadaniu Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, tutejszy organ ustalił, że:

1. Biorąc pod uwagę lokalizację, planowane przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, oraz jego realizacja nie zmieni charakteru zagospodarowania terenu.
2. Nie będzie źródłem znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia negatywne oddziaływanie na środowisko zminimalizuje właściwa lokalizacja i organizacja zaplecza technicznego oraz prowadzonych prac, zapewniająca zabezpieczenie przed uszkodzeniem drzew, ochronę wód przed zanieczyszczeniem wskutek spływu materiału spłukiwanego z terenu budowy oraz przed wytwarzanymi ściekami, a także poprzez właściwe gospodarowanie odpadami.

W myśl art. 46 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, które dla tego samego przedsięwzięcia przeprowadza się jednokrotnie. Postępowanie to zgodnie z art. 48 ust.1 w/w ustawy przeprowadza organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Na etapie przygotowania inwestycji analizę alternatywnych rozwiązań przeprowadzono dla trzech wariantów lokalizacji i realizacji zadania. W wariancie I założono przebieg połączenia ul. Kołobrzeską i jej przedłużeniem ponad linią kolejową do ul. Poprzecznej. Założenie to przybliża przekierowanie ruchu tranzytowego bliżej zewnętrznych granic miasta, pociąga za sobą znaczne nakłady na wykup terenów pod inwestycję oraz na wybudowanie kanalizacji deszczowej oraz instalacji oświetleniowej planowanej drogi. Wariant II zakładał przebieg projektowanego połączenia po istniejącym odcinku ulicy Koszalińskiej oraz wybudowanie nowego odcinka w kierunku ul. Poznańskiej. Wykonanie nowej drogi i przebudowanie starego odcinka wymuszało realizację w oparciu o technologię nawierzchni betonowej, w tym również tunel pod kolidującą z trasą drogi, linią kolejową. Rozwiązanie to wymagałoby znaczących nakładów na wykonanie nawierzchni betonowej oraz wybudowanie tunelu pod torami kolejowymi. Koszty utrzymania dróg z nawierzchnią betonową są relatywnie niższe od asfaltowych, jednak na rynku brakuje wyspecjalizowanych firm, które są w stanie wykonać taką inwestycję. Do realizacji został przyjęty wariant III, który w założeniach opiera się na budowie i przebudowie ul. Koszalińskiej wraz z budową wiaduktu nad przebiegającą istniejącą linią kolejową. Obejmuje również prace związane z realizacją zadań z branż sanitarnych – kanalizacja deszczowa, elektroenergetycznych – oświetlenie ulic oraz w zakresie terenów zielonych. Przyjęte w tym wariancie rozwiązania wpisują się

w technologie wykonania ulic i dróg w Słupsku oraz rokują korzystne rozwiązanie podstawowych problemów zidentyfikowanych w trakcie analizy rozwiązań przy zachowaniu najbardziej efektywnego prowadzenia inwestycji. Inwestycja ma za zadanie realizację następujących celów:

1) Stworzenie połączenia drogi krajowej nr 6 (ul. Szczecińska) z drogą krajową nr 21 (ul. Poznańska) z bezkolizyjnym przejściem nad torowiskiem kolejowym.
2) Wprowadzenie należytej funkcjonalności pasów drogowych, poprzez czytelne wyodrębnienie funkcji użytkowych, technicznych i eksploatacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym ruchu pieszych i rowerzystów.
3) Dostosowanie konstrukcji nawierzchni jezdni ulic do obecnie panującej struktury rodzajowej pojazdów, uczestniczących w ruchu drogowym.
4) Eliminacja bądź znaczne ograniczenie obecnie występujących niekorzystnych zjawisk związanych z funkcjonowaniem ulic w zakresie obszaru terenu podlegającego modernizacji.
5) Podniesienie walorów estetyczno-wizualnych i środowiskowych ulic oraz pośrednio ich otoczenia w Słupsku.

Realizacja wyżej wymienionych celów zmniejszy natężenie ruchu w centralnej części miasta, co wpłynie na zmniejszenie poziomów emisji hałasu, na który narażona jest duża liczba ludności strefy śródmiejskiej oraz wpłynie korzystnie na płynność ruchu kołowego na obu trasach. Zastosowanie zabezpieczeń akustycznych (ekranów) na nowej trasie, o znacznie mniejszym zaludnieniu, rokuje dotrzymanie norm klimatu akustycznego dla terenów chronionych zlokalizowanych wzdłuż trasy.

Zatem przyjęcie do realizacji tego wariantu uzasadnione jest zarówno uwarunkowaniami środowiskowymi, jak i poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W przedmiotowej sprawie tutejszy organ wystąpił o opinię w sprawie obowiązku sporządzenia raportu i jego zakres do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Słupsku, który w postanowieniu z dnia 03.04.2008r. znak O.I.SZNS/1/22/2008/889, stwierdził o konieczności sporządzenia raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Organ postanowieniem z dnia 14.08.2008r. znak ŚR.II.ER/6670/4-6/08, w oparciu o w/w opinię, nałożył obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko. Postanowienie zostało ujęte w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym na podstawie art. 19 ust.6 ustawy Prawo ochrony środowiska (www.ekoportal.pl) pod numerem 2008/B/0149). Wobec postanowienia nie wniesiono zażalenia. Postanowienie stało się ostateczne.

Informacja o złożeniu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych j.w. pod numerem 2008/E/0006.

Zgodnie z art. 53 w/w ustawy organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Informację o możliwości składania uwag i wniosków w siedzibie tut. organu w terminie 21 dni, podano do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie w dniu 12.06.2008r. na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, a w dniu 17.06.2008r. na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Słupska.

W postępowaniu z udziałem społecznym nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 48 ust.2 ustawy – Prawo ochrony środowiska decyzję wydano po uzgodnieniu z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Słupsku – postanowienie z dnia 30.07.2008r. znak O.I.SZNS/1/24/2008/3792. Państwowy

Powiatowy Inspektor Sanitarny w Słupsku wniósł uwagi, które uwzględniono w treści decyzji. Na postanowienie uzgadniające nie wniesiono zażalenia, zatem stało się ono ostateczne.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art.46 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Ministra Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Wojewody Pomorskiego w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 kpa.

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16.11.2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225 poz. 1635) niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej.

Załącznik: Charakterystyka całego przedsięwzięcia

z up. Wojewody Pomorskiego
Wiesława Wawro-Noga
KIEROWNIK
Oddziału Ochrony Środowiska

Otrzymują:
1. Zarząd Dróg Miejskich, ul. Przemysłowa 73, 76-200 Słupsk
2. Urząd Miasta Słupska, Plac Zwycięstwa 3, 76-200 Słupsk,
3. Polskie Koleje Państwowe S.A. z siedzibą w Warszawie, 80-958 Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2-4
4. Zarząd Terenów Zieleni Miejskiej i Cmentarz Komun., 76-200 Słupsk, ul.Kaszubska 4
5. Euro-Industry Sp. z o.o., 70-207 Szczecin, ul. Plac Batorego 4
6. Kneblewski Jacek, 76-212 Rowy, ul. Jarzębinowa 22
7. Lemtis Gerhard, 77-2333 Suchorze 36
8. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
9. a/a – 682

WOJEWODA POMORSKI

ZAŁĄCZNIK
Do decyzji nr ŚR.II.ER/6670/4- 11/08
(zgodnie z wymogiem, art. 56 ust.3 ustawy z dn. 27 kwietnia 2001 Prawo Ochrony Środowiska)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Kompleksowe udrożnienie i spięcie Korytarza transportowego Zachodniego z Północnym Via/Rail Hanseatica (dostęp portu morskiego w Ustce i Poligonu NATO do Szpitala Wojewódzkiego w Słupsku) odcinek łączący drogę krajową nr 6 z drogą krajową nr 21 ponad torami kolejowymi w ciągu ulicy Koszalińskiej."

Zadanie przedmiotowe stanowi inwestycja liniowa, z zakresu infrastruktury drogowej, polegająca na budowie nowych pasów jezdni, bądź przebudowie nawierzchni jezdni i pasów drogowych, łącznie z budową obiektu mostowego nad torami kolejowymi (teren zamknięty PKP). Inwestycja zlokalizowana jest w gminie miejskiej Słupsk. Teren ten, zgodnie ze Strategią Transportową Słupska na lata 2004 – 2012, położony jest w strefie C, dostępnej w całości do ruchu kołowego. Lokalizacja analizowanego wariantu jest zgodna z aktualnym planem zagospodarowania przestrzennego i uwarunkowana jest ogólną koncepcją komunikacyjną miasta Słupska.

Teren lokalizacji inwestycji jest w dużym stopniu zabudowany. Przebiegają przez niego sieci i odcinki uzbrojenia, wymagające przekładek i wyburzeń. W części planowanej inwestycji znajduje się istniejąca ulica Koszalińska, która będzie przebudowana. W pozostałej części przebiegu nowoprojektowanego odcinka drogi tj. pomiędzy ulicami Grottgera, a Poznańską, przed przystąpieniem do realizacji budowy, teren inwestycji będzie uwolniony od obiektów poprzedniej zabudowy. Nastąpi zmiana sposobu użytkowania terenu.
Najbliższa zabudowa chroniona akustycznie zlokalizowana jest przy ul. Koszalińskiej, w odległości 8 m od krawędzi jezdni, jest to obiekt Ośrodka Szkolenia Zawodowego Centrum Edukacji i Pracy.

W zakresie przedsięwzięcia jest:
- Budowa nowych jezdni oraz przebudowa i wzmocnienie istniejących (bitumicznych) nawierzchni jezdni z założeniem wykonania odwodnienia do kanalizacji deszczowej, przebudowa skrzyżowań ulic z ulicami bocznymi (ronda dwujezdniowe typu średniego), kategoria ulic G 2/2, z przyjętym obciążeniem ruchu nie mniej niż KR4;
- Budowa obiektu mostowego (wiadukt nad linią kolejową) z czteroma jezdniami ruchu kołowego (G 2/2) dla klasy obciążeń A, z dwukierunkową ścieżką rowerową i chodnikami dla pieszych;
- Budowa niezbędnych zabezpieczeń akustycznych, ekranów;
- Przebudowa (budowa) zatok autobusowych i stanowisk parkingowych, przebudowa zjazdów na posesje zlokalizowane w obrębie ulic, wykonanie remontu i budowa nowych odcinków chodników i ścieżek rowerowych;

- Remont z niezbędną rozbudową istniejącej kanalizacji deszczowej (kanały i przyłącza deszczowe);
- Budowa / przebudowa oświetlenia ulicznego;
- Usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem inżynieryjnym;
- Roboty w zakresie zieleni, tym usunięcie drzew i krzewów oraz budowa i renowacja trawników.

Przybliżone dane przedmiotowej inwestycji:

- długość odcinków przebudowywanych ulic – L = 1,9 km,
- parametry obiektu mostowego (długość/ szerokość) – 58,0 / 2 x 12,0 m/m
- ogólna powierzchnia podlegająca modernizacji – ca 5,9 ha.

W trakcie budowy przewiduje się maksymalne zabezpieczenie istniejących drzew i krzewów, a część roślin przewiduje się również do usunięcia (ca 180 drzew i 750 m^2 krzaków).

Dzięki zmianom w organizacji ruchu, w układzie drogowym oraz budowie nowych elementów zwiększy się bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych oraz zagrożenie wypadkami i kolizjami drogowymi.

z up. Wojewody Pomorskiego

Wiesława Wawro-Noga
KIEROWNIK
Oddziału Ochrony Środowiska