



WSR-OS.6220.106.2021.EP

Wrocław, 29 grudnia 2021 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80 ust. 2, art. 84 ust. 1, 1a i 2, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 *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. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.), *zwanej dalej: „ustawą o udostępnianiu informacji”*, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), *zwanego dalej: „rozporządzeniem”*, oraz art. 104 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), *zwanej dalej: „k.p.a”*, po zapoznaniu się z wnioskiem z dnia 12 sierpnia 2021 r. (data wpływu: 13 sierpnia 2021 r.) Gminy Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław, w zastępstwie której działają Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o., ul. Ofiar Oświęcimskich 36, 50-059 Wrocław, reprezentowanej przez pełnomocnika Pana Jarosława Brodę, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa, remont Al. Armii Krajowej – Rowerem w obie strony po Al. Armii Krajowej we Wrocławiu, etap I – część 2”, realizowanego na działkach (lub ich fragmentach) nr: 3/2, 4/153 AM 12, 21, 16 AM 30, 13 AM 40 obręb Południe oraz 4, 7/1 AM 3 obręb Tarnogaj,

orzekam na rzecz

Gminy Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa, remont Al. Armii Krajowej – Rowerem w obie strony po Al. Armii Krajowej we Wrocławiu, etap I – część 2”, realizowanego na działkach (lub ich fragmentach) nr: 3/2, 4/153 AM 12, 21, 16 AM 30, 13 AM 40 obręb Południe oraz 4, 7/1 AM 3 obręb Tarnogaj.
- II. Określić warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia:
 1. Związane z realizacją inwestycji prace powodujące uciążliwy hałas prowadzić wyłącznie w porze dnia, tj. w godz. 6.00-22.00;
 2. Odpowiednio zaplanować i rozłożyć w czasie prace budowlane realizowane przy użyciu sprzętu emitującego uciążliwy hałas;
 3. Zadbać o dobry stan techniczny maszyn, ich systematyczną konserwację, a ciężkie maszyny budowlane wyposażać w odpowiednie zabezpieczenia akustyczne;
 4. Wyłączać silniki urządzeń budowlanych w czasie przerw w pracy;
 5. Maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego;
 6. Zgodnie z zapisami Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie Wrocławia, usytuować pojemniki lub worki z odpadami komunalnymi w sposób zapewniający podmiotowi odbierającemu odpady komunalne bezpośredni do nich dojazd za pomocą wyspecjalizowanego pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 26 t oraz łatwy odbiór odpadów;
 7. Zakazuje się magazynowania odpadów pochodzących z realizacji przedsięwzięcia (w tym odpadów gleby i ziemi) poza miejscem wytworzenia (tj. poza terenem inwestycji, której lokalizacja określona jest w pozwoleniu na budowę) bez

wymaganego prawem zezwolenia na zbieranie lub przetwarzanie odpadów;

8. Wstępne magazynowanie odpadów przez ich wytwórcę (przed przekazaniem odpadów do transportu) prowadzić:
 - w miejscach o pojemności magazynowania odpadów dostosowanej do masy odpadów wytwarzanych w danym okresie i częstotliwości ich odbioru,
 - dopuszcza się magazynowanie odpadów w pryzmach lub stosach, w szczególności w przypadku odpadów pochodzących z wyrobów przeznaczonych do użytkowania w warunkach oddziaływania czynników atmosferycznych, jeżeli nie spowoduje to zanieczyszczenia gleby i ziemi oraz wód powierzchniowych i podziemnych; w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów, w szczególności z wykorzystaniem opakowań, pojemników, kontenerów, zbiorników lub worków;
 - w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów poza przeznaczone do tego celu miejsce, w tym poza przeznaczone do tego celu opakowania, pojemniki, kontenery, zbiorniki, worki lub wydzielone boksy i sektory, oraz rozprzestrzenianiu się odpadów na nieruchomości sąsiadujące z nieruchomością, na której jest prowadzone magazynowanie odpadów,
 - w przypadku odpadów niebezpiecznych - także minimalizując wpływ czynników atmosferycznych na odpady, przez zastosowanie szczelnych pojemników, kontenerów lub zbiorników lub systemu zbierania wycieków oraz wód odciekowych, jeżeli oddziaływanie czynników atmosferycznych może spowodować negatywny wpływ magazynowanych odpadów na środowisko lub życie i zdrowie ludzi, w szczególności zmieniać właściwości chemiczne i fizyczne odpadów oraz powodować powstanie uciążliwości zapachowych;

9. Odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach, ustawionych w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania;
10. Prace prowadzone w ramach planowanej inwestycji realizować wyłącznie z użyciem sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego odpowiednie standardy jakościowe i techniczne, wykluczające emisje do wód i zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych i innych;
11. Zaplecze budowy wyznaczyć na utwardzonej oraz uszczelnionej nawierzchni i wyposażać w sorbenty do natychmiastowej absorpcji ewentualnie rozlanych substancji ropopochodnych bądź innych. Zaplecze budowy może stanowić miejsce ewentualnego parkowania maszyn budowlanych oraz miejsce ewentualnych napraw sprzętu budowlanego;
12. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi;
13. W przypadku awarii skutkującej wyciekami, zneutralizować i związać go przy użyciu sorbentu, a następnie przekazać do utylizacji jako odpad niebezpieczny. W przypadku zanieczyszczenia gruntu, niezwłocznie zebrać warstwę zanieczyszczoną w celu ochrony przed infiltracją do poziomu wodonośnego i przekazać jako odpad uprawnionemu podmiotowi do unieszkodliwienia oraz uzupełnić grunt do pierwotnego poziomu;
14. Obsługę pojazdów i maszyn związaną z użyciem substancji płynnych prowadzić na zapleczu budowy, pod warunkiem wyposażenia go w szczelną nawierzchnię

- zabezpieczającą środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi;
15. W przypadku stwierdzenia awarii sprzętu budowlanego, jego pracę niezwłocznie przerwać, a ewentualne wycieki płynów eksploatacyjnych gromadzić w szczelnych pojemnikach ustawionych pod maszynami; do czasu odtransportowania do miejsca serwisowania uszkodzony sprzęt umieścić na terenie zaplecza budowy;
 16. Realizacja inwestycji jest możliwa po uzyskaniu wszystkich wymaganych prawem pozwoleń i zgód w zakresie gospodarki wodnej;
 17. Odprowadzane wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji muszą odpowiadać warunkom określonym w *rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych do wód lub urządzeń wodnych*;
 18. Ścieki bytowe z placu budowy odprowadzać do przenośnych, szczelnych zbiorników i usuwać regularnie za pośrednictwem uprawnionego podmiotu;
 19. Po zakończeniu robót teren w obrębie wykonywanych prac należy przywrócić do stanu pierwotnego.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

Uzasadnienie

Pismem z dnia 12 sierpnia 2021 r. (data wpływu: 13 sierpnia 2021 r.) Gmina Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław, w zastępstwie której działają Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o., ul. Ofiar Oświęcimskich 36, 50-059 Wrocław, reprezentowana przez pełnomocnika Pana Jarosława Brodę, wystąpiła z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla

przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa, remont Al. Armii Krajowej – Rowerem w obie strony po Al. Armii Krajowej we Wrocławiu, etap I – część 2”, realizowanego na działkach (lub ich fragmentach) nr: 3/2, 4/153 AM 12, 21, 16 AM 30, 13 AM 40 obręb Południe oraz 4, 7/1 AM 3 obręb Tarnogaj.

Zgodnie z art. 73 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji* postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia. Organem właściwym w niniejszej sprawie na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 *ustawy o udostępnianiu informacji* jest Prezydent Wrocławia.

Na podstawie przedłożonego wniosku ustalono, że inwestycja ta zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 *rozporządzenia* należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane, gdyż swym zakresem obejmuje przebudowę wiaduktu drogowego w ciągu drogi o nawierzchni utwardzonej.

W dniu 18 sierpnia 2021 r. organ wezwał pismem inwestora o usunięcie braków formalnych wniosku.

Pismem z dnia 6 września 2021 r. pełnomocnik inwestora częściowo uzupełnił braki formalne, w związku z czym w dniu 10 września 2021 r. organ ponownie wezwał do dostarczenia brakujących informacji.

Pismem z dnia 17 września 2021 r. powyższe informacje zostały przedłożone organowi.

Na podstawie dostarczonych przez wnioskodawcę dokumentów, o których mowa w art. 74 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji*, za strony postępowania, zgodnie z art. 74 ust. 3a *ustawy o udostępnianiu informacji*, uznano wnioskodawcę oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę.

Ponieważ w przedmiotowym postępowaniu liczba stron postępowania przekracza 10, organ zawiadomieniem z dnia 28 września 2021 r., znak: WSR-OS.6220.106.2021.EP, poinformował strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, poprzez obwieszczenie.

Ww. zawiadomienie-obwieszczenie w dniu 29 września 2021 r. zostało zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia (bip.um.wroc.pl) oraz tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego Wrocławia. Zawiadomienie zostało również przekazane do właściwej miejscowo Rady Osiedla Księżę.

W toku przedmiotowego postępowania, zgodnie z art. 10 § 1 i art. 81 *k.p.a.*, stronom zapewniono możliwość czynnego w nim udziału, w tym zapoznania się z aktami sprawy, a także wypowiedzania się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Działając na podstawie art. 7, 50 § 1 i 77 § 1 *k.p.a.* pismem z dnia 28 września 2021 r., znak: WSR-OS.6220.106.2021.EP, wezwano wnioskodawcę o uzupełnienie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia (zwanej dalej: „*Kip*”), w szczególności dotyczących gospodarki wodno-ściekowej. W dniu 15 października 2021 r. przedłożono stosowne wyjaśnienia.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 *ustawy o udostępnianiu informacji* wystąpiono o opinię do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, zwanego dalej: „*RDOŚ*” (pismo znak: WSR-OS.6220.106.2021.EP z dnia 18 października 2021 r., data doręczenia: 20 października 2021 r.) w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego określenia jej zakresu.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji* organ wystąpił o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu, zwanego dalej: „*PPIS*” (pismo znak: WSR-OS.6220.106.2021.EP z dnia 18 października 2021 r., data doręczenia: 19 października 2021 r.) w sprawie wyrażenia opinii w przedmiotowej sprawie.

PPIS w ustawowo określonym terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku (art. 64 ust. 4 *ustawy o udostępnianiu informacji*) nie wydał opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, co zgodnie z art. 78 ust. 4 ww. *ustawy* potraktowano jako brak zastrzeżeń.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 *ustawy o udostępnianiu informacji* wystąpiono do Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zwanego dalej: *PGWWP*, jako organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych (pismo znak: WSR-OS.6220.106.2021.EP z dnia 18 października 2021 r., data doręczenia: 20 października 2021 r.) o opinię dotyczącą obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

RDOŚ pismem znak: WOOŚ.4220.728.2021.BZ.1 z dnia 3 listopada 2021 r. zawiadomił, że ze względu na konieczność przeprowadzenia szczegółowej analizy materiału dowodowego, stanowisko *RDOŚ* zostanie wyrażone w terminie do dnia 30 listopada 2021 r.; oraz zwrócił się do tut. organu o powiadomienie stron postępowania o powyższym (zawiadomieniem - obwieszczeniem znak: WSR-OS.6220.106.2021.EP z dnia 4 listopada 2021 r. organ poinformował strony o ww.).

PGWWP pismem znak: WR.ZZŚ.5.4360.272.2021 z dnia 10 listopada 2021 r. (data wpływu: 17 listopada 2021 r.) zawiadomił o braku możliwości wydania opinii w ustawowym terminie, ze względu na konieczność przeprowadzenia szczegółowej analizy materiału dowodowego oraz wyznaczył nowy termin zajęcia stanowiska w przedmiotowej sprawie w terminie do dnia 28 grudnia 2021 r.

PGWWP pismem z dnia 23 listopada 2021 r. znak: WR.ZZŚ.5.4360.272.2021.MG (data wpływu: 29 listopada 2021 r.), wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach wymagań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej.

Postanowieniem z dnia 29 listopada 2021 r. znak:

WOOŚ.4220.728.2021.BZ.2, *RDOŚ* wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zawiadomieniem-obwieszczeniem z dnia 1 grudnia 2021 r. znak:

WSR-OS. 6220.106.2021.EP tut. organ poinformował strony postępowania o jego zakończeniu, a przed wydaniem decyzji, zgodnie z art. 10 § 1 i art. 81 *k.p.a.*, umożliwił im zapoznanie się z materiałem zgromadzonym w sprawie i zgłoszenie ewentualnych uwag. W ww. zawiadomieniu organ poinformował strony o wydaniu ww. opinii *RDOŚ* oraz *PGWWP*. Do dnia wydania niniejszej decyzji nie wpłynęły od stron żadne uwagi i wnioski.

Zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji*, w uzasadnieniu decyzji o stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, należy zawrzeć informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 tej *ustawy*, uwzględnionych przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W myśl powyższych przepisów przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniono następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje przebudowę al. Armii Krajowej w zakresie wydzielenia ścieżki rowerowej i chodnika w istniejącym pasie drogowym. Przebudową objęty zostanie odcinek o długości ok. 250 m, którego początek zlokalizowany

jest na wysokości istniejącego przejścia dla pieszych, przez łącznicę wjazdową z poziomu ul. Krakowskiej na al. Armii Krajowej, natomiast koniec opracowania to istniejący peron autobusowy. W ramach przedsięwzięcia zostanie przebudowany wiadukt nad linią kolejową w celu wygospodarowania w przekroju poprzecznym pomostu przestrzeni dla ścieżki rowerowej i chodnika. Dodatkowo planuje się przebudowę murów oporowych zlokalizowanych na dojazdach do obiektu. W celu realizacji przedsięwzięcia zlikwidowany zostanie istniejący pas włączania na jezdni al. Armii Krajowej poprzez zmianę lokalizacji krawężników. Docelowo na al. Armii Krajowej (w zakresie inwestycji) pozostawione zostaną dwa pasy ruchu o szerokości ok. 3,50 m wraz z opaską o szerokości ok. 0,50 m, przeznaczoną na lokalizację urządzeń odwodnieniowych (studzienki ściekowe).

Parametry przedsięwzięcia:

- całkowita długość przedmiotowego przedsięwzięcia ok. 250 m,
- powierzchnia całkowita przedsięwzięcia ok. 1 800 m² – 0,18 ha,

Przedmiotowy obiekt zlokalizowany jest we Wrocławiu, w ciągu Al. Armii Krajowej (droga krajowa nr 94), nad 8 torami kolejowymi linii:

- nr 132 Bytom – Wrocław Główny,
- nr 276 Wrocław Główny – Międzylesie,
- nr 285 Wrocław Główny – Jedlina-Zdrój,
- nr 763 Wrocław Brochów WBB – Wrocław Główny WGA.

Obecnie istniejący obiekt został wybudowany w 2004 roku na podporach wcześniejszej konstrukcji, pochodzącej z 1984 roku.

Pierwotną konstrukcję zaprojektowano w 1978 roku. Obecna konstrukcja przęseł została zaprojektowana na klasę obciążenia A.

Przekroczenie linii kolejowych tworzą dwa niezależne wiadukty:

- południowo-wschodni pod jezdnią prowadzącą od al. Armii Krajowej w kierunku ul. Krakowskiej,

- północno-zachodni, będący przedmiotem opracowania.

Przedmiotowy wiadukt wykonany jest jako konstrukcja belkowa, ciągła, pięcioprzęsłowa.

Aleja Armii Krajowej w rejonie przedmiotowej inwestycji to droga dwujezdniowa o podstawowej szerokość jezdni 8,0 m, rozdzielona pasem rozdziału o zmiennej szerokości. W stanie istniejącym wzdłuż obydwu jezdni al. Armii Krajowej przebiega ścieżka rowerowa i chodnik, oba elementy odseparowane będą od siebie odcinkowo pasem zieleni. Pomiędzy wiaduktem nad linią kolejową a wiaduktem nad ul. Krakowską, wzdłuż al. Armii Krajowej prowadzona jest wspólna ścieżka pieszo-rowerowa o szerokości ok. 3,0 m.

W ramach przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące roboty budowlane:

- przebudowa al. Armii Krajowej w zakresie jezdni, ścieżki rowerowej, chodnika i pasów technicznych,
- przebudowa wiaduktu nad linią kolejową,
- przebudowa murów oporowych,
- przebudowa oświetlenia drogowego,
- wyniesienie projektu organizacji ruchu docelowego,
- budowa elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowa kolizyjnych sieci uzbrojenia terenu.

Celem przebudowy wiaduktu jest wygospodarowanie w przekroju poprzecznym pomostu przestrzeni dla niezależnej ścieżki rowerowej oraz odseparowanie ruchu pieszych i rowerzystów. Dla uzyskania stałej szerokości obu ciągów konieczne jest wykonanie nowej kapy chodnikowej o stałej szerokości, co wiąże się z likwidacją pasa włączania i zwężeniem jezdni na wiadukcie do dwóch pasów ruchu o szerokości 2×3,50 m oraz zmianą położenia osi odwodnienia w stosunku do nowej linii krawężnika.

Przebudowa wiaduktu zasadniczo ogranicza się do przebudowy pomostu i obejmuje wykonanie następujących prac:

- rozbiórki istniejącej kapy chodnikowej, częściowej rozbiórki

izolacji i nawierzchni jezdni,

- demontażu urządzeń bezpieczeństwa ruchu i latarni zlokalizowanych na kapie oraz na wsporniku w okolicy biegu schodowego,
- likwidacji istniejących wpustów mostowych i kolektorów odwodnienia,
- wykonania żelbetowej warstwy profilującej, zespolonej z istniejącą płytą pomostową,
- wykonania nowego systemu odwodnienia przęsła, w tym nowych wpustów, sączków i kolektora odwodnienia,
- odtworzenia izolacji pomostu pod kapą (na wykonanej warstwie profilującej) i w strefie rozbieranej nawierzchni jezdni,
- ułożenia krawężników mostowych kamiennych, kotwionych,
- wykonania nowej kapy chodnikowej o stałej szerokości,
- odtworzenia nawierzchni jezdni,
- wykonania nawierzchni z żywic epoksydowo-poliuretanowych na kapie chodnikowej,
- montażu nowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu i latarni.

Poprzez likwidację pasa włączania na jezdni al. Armii Krajowej wydzielono w przekroju drogowym:

- pas techniczny o szerokości ok. 1,45 m przeznaczony na montaż barier ochronnych. Dodatkowo pas ten zapewnia również skrajnię o szerokości 0,50 m ścieżce rowerowej jak i przedmiotowy pas zapewnia przestrzeń dla odkształcenia bariery ochronnej $W=0,80$ m,
- dwukierunkową ścieżkę rowerową o szerokości ok. 2,00 m z obustronną skrajnią. Od strony barier drogowych skrajnia wynosi ok. 0,50 m, natomiast z drugiej strony ścieżka przylega bezpośrednio do chodnika,
- chodnik o szerokości 1,70 – 4,00 m.

Nawierzchnię chodnika, ścieżki rowerowej i pasa technologicznego zaprojektowano jako bitumiczną na odcinku od początku

opracowania (przejście dla pieszych przez łącznicę wjazdową z poziomu ul. Krakowskiej na al. Armii Krajowej) do wiaduktu drogowego nad linią kolejową. Na wiadukcie nawierzchnię warstwy ścieralnej stanowi żywica epoksydowo-poliuretanowa. Poza wiaduktem nawierzchnię chodnika zaprojektowano z kostki betonowej, natomiast ścieżkę rowerową i pas technologiczny jako nawierzchnię bitumiczną. W celu ograniczenia nawierzchni jezdni oraz zjazdów przewiduje się zastosowanie krawężników oraz obrzeży betonowych.

Roboty budowlane przy realizacji przedsięwzięć drogowych wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego w zakresie branży drogowej i sanitarnej.

Odwodnienie nawierzchni chodników i ścieżek rowerowych projektuje się za pomocą spadków poprzecznych, kierujących wody opadowe z przebudowywanych chodników i ścieżek rowerowych w kierunku nowych wpustów ulicznych.

W związku z przebudową układu drogowego zachodzi konieczność przebudowy oświetlenia drogowego. Przebudowie podlegają latarnie oraz linia zasilająca.

Przy realizacji inwestycji wykonane zostaną następujące urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- bariery ochronne oraz bariero-poręcze mostowe zastosowane będą na szerokości projektowanego pasa technicznego, w celu ochrony wszystkich grup uczestników ruchu drogowego,
- balustrady dla pieszych na krawędziach chodnika, ścieżki rowerowej w miejscach gdzie wysokość nasypu przekracza 1,5 m,
- obniżenie krawężników na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych,
- usytuowanie pasa ostrzegawczego o szerokości 0,60 m, z kostki typu „STOP” przed przejściami dla pieszych, na

całej szerokości danego przejścia (bezpośrednio przed krawężnikiem obniżonym po stronie chodnika) .

W związku ze zmianą profilacji płyty pomostowej jej zewnętrzna krawędź ulegnie podniesieniu o ok. 10 cm, co wymagać będzie odpowiedniego podwyższenia ściany oporowej, znajdującej się przed obiektem, od strony ul. Krakowskiej. Projektuje się nadbetonowanie ściany oporowej, po uprzednim demontażu balustrady oraz jej powtórny montaż po zakończeniu prac. Przylegający do skrzydła przyczółka północno-zachodniego mur oporowy, stanowiący jego kontynuację, ze względu na stan techniczny zostanie rozebrany i wykonany od nowa w dotychczasowym kształcie, z uwzględnieniem zwiększenia wysokości o około 10 cm, celem dostosowania do zmienionego położenia krawędzi kapy chodnikowej. Odpowiednia korekta wysokościowa dotyczy również samego skrzydła wiaduktu. Przewidziano demontaż balustrad w okolicy biegu schodowego i w ich miejsce montaż bariero-poręczy, która łączyć się będzie z istniejącą bariero-poręczą zamontowaną na estakadzie wjazdowej na ul. Armii Krajowej. W związku z montażem bariero-poręczy konieczne jest zwiększenie gabarytów wspornika pod latarnie, co wiąże się z koniecznością demontażu i powtórnego montażu latarni oświetlenia ulicznego. W związku ze zwiększeniem wysokości muru oporowego przewidziano również budowę dodatkowego stopnia schodów.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich

***oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania
oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem***

W zasięgu 100 m na północ i wschód od terenu realizacji przedsięwzięcia znajduje się inwestycja, dla której została wydana decyzja znak: WSR-OOŚ.6220.67.2018.BD z dnia 10 października 2018 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na utworzeniu punktu zbierania odpadów, w tym też odpadów złomu przy ul. Krakowskiej.

Z uwagi na charakter obu przedsięwzięć oraz na niewielkie natężenie ruchu na drogach w obszarze przedsięwzięcia, a także zakres przewidywanych prac, nie przewiduje się istotnych oddziaływań skumulowanych.

Uwzględniając charakter i skalę projektowanego przedsięwzięcia oraz przedstawione w *Kip* analizy, nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko w ujęciu skumulowanym, a tym samym wystąpienia przekroczeń standardów środowiskowych w związku z funkcjonowaniem inwestycji.

***c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów
naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi***

Podczas przeprowadzonej wizji w rejonie planowanej inwestycji, na jej obszarze nie stwierdzono występowania gatunków roślin objętych częściową lub ścisłą ochroną gatunkową. Nie stwierdzono również stanowisk roślin zagrożonych wyginięciem oraz gatunków roślin wpisanych do czerwonych ksiąg gatunków zagrożonych. Ze zinwentaryzowanych gatunków, wiele roślin to osobniki typowe dla terenów przydrożnych, tworzące typową roślinność pospolitą i pionierską. W związku z tym, że większość gatunków roślin objętych ochroną prawną występuje w ścisłym związku z charakterystycznymi zbiorowiskami roślinnymi (tereny leśne, trudnodostępne, wielokrotnie naturalnie podmokłe, wyeksponowane, naświetlone), na terenie projektowanej inwestycji nie występowały gatunki chronione (obszar istniejącego wiaduktu, drogi oraz ścieżki pieszo-rowerowej). Poza tym teren wnioskowany pod realizację przedsięwzięcia posiada

charakter antropogeniczny, bardzo odmienny od typowego dla cennych zbiorowisk roślinnych. Dlatego też warunki egzystencji typowej roślinności chronionej (mającej specyficzne wymagania troficzne, czy też wilgotnościowe – w przeciwieństwie do wymagań pospolitych i częstych roślin zielonych) w znacznym stopniu odbiegają od warunków bytowania roślin pospolitych, co także eliminuje potwierdzenie ich stanowisk na przedmiotowym terenie. Przeprowadzona wizja terenowa wykazała, iż zidentyfikowane gatunki, znajdujące się w ciągu przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego, stanowią przykład roślinności synantropijnej (towarzyszącej człowiekowi). Są to gatunki wyrastające w pobliżu ludzkich osiedli i budowli, głównie na poboczach dróg, śmietniskach i terenach silnie zdegradowanych (czyli na siedliskach ruderalnych). Rosną na terenach o charakterze antropogenicznym tj. o charakterze nadanym w znacznym stopniu przez człowieka. Stopniowo wkraczają także na tereny poddane oddziaływaniu człowieka - czyli poddane są antropopresji.

Do budowy wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac materiały takie jak: beton asfaltowy, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz woda. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi nie naruszają stanu zasobów regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w niewielkich ilościach w czasie budowy, głównie do oświetlenia i ogrzewania zaplecza budowy. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię ciepłą oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na ich odzysk. Na

etapie eksploatacji wykorzystywane będą jedynie materiały potrzebne do zimowego utrzymania nawierzchni (piasek i sól).

d) emisji i występowania innych uciążliwości

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie źródłem uciążliwości związanych z niezorganizowaną emisją substancji pyłowych i gazowych do środowiska oraz z emisją hałasu. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia będący skutkiem prowadzonych robót budowlanych, prac ziemnych i rozbiórkowych, przejazdu pojazdów przewożących materiały sypkie; zmiany te jednak nie będą znaczące i nie powinny wpłynąć na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą również zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia, węglowodory uwalniane podczas prac wykończeniowych. Najistotniejszy wpływ na jakość powietrza w okresie realizacji przedsięwzięcia będą miały roboty ziemne, transport materiałów sypkich, spalanie ON w silnikach maszyn budowlanych oraz rozścielanie mas bitumicznych. Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie związany wyłącznie z pracą typowych maszyn i urządzeń, wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz ruchem pojazdów transportujących materiały i surowce oraz wywożących odpady. Na wielkość tych uciążliwości będzie mieć wpływ głównie jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń na stosunkowo niewielkim obszarze oraz czas realizacji procesu inwestycyjnego. Jak wynika z zapisów *Kip*, prace budowlane będą prowadzone w porze dziennej, tj. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰. Zastosowana zostanie technologia powodująca minimalizację rozprzestrzeniania się pyłów, między innymi: stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach (ograniczenie do minimum operacji mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy); transport materiałów sypkich pojazdami wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie; przechowywanie materiałów sypkich w

szczelnych pojemnikach i zbiornikach; dbałość o stan techniczny maszyn i pojazdów wykorzystywanych do prac budowlanych, zwłaszcza o jakość stosowanego paliwa; zwilżanie podłoża wodą, zwłaszcza w okresie wietrznym; odpowiednia organizacja ruchu na czas realizacji budowy drogi w rejonie istniejących dróg, tak aby zapobiec tworzeniu się zatorów na drogach; ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym; unikanie zbędnego przemieszczania mas ziemnych; ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy do 10 km/h. Mając na uwadze rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz planowaną do zastosowania technologię, stwierdzić można, że emisje zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i hałasu na etapie realizacji inwestycji będą miały przejściowy i krótkotrwały charakter oraz ustąpią wraz z zakończeniem prac wykonawczych. Ze względu na krótki czas ich występowania nie powinny spowodować trwałych, negatywnych zmian w środowisku. Powstające na tym etapie ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnych zbiornikach, stanowiących wyposażenie kabin sanitarnych i odbierane przez specjalistyczne firmy zewnętrzne, posiadające odpowiednie zezwolenia w tym zakresie. Przy prawidłowo zaplanowanych pracach budowlanych, uwzględniając ograniczenie przelewania paliw i innych środków chemicznych na placu budowy oraz stosując sprzęt techniczny posiadający dopuszczenie do ruchu i stosowne atesty, etap realizacji inwestycji nie powinien stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Jak wynika z zapisów *Kip*, w celu ograniczenia możliwości przedostawania się substancji ropopochodnych do gruntu, prowadzone będą m.in. następujące działania: zorganizowanie zaplecza budowy na terenie utwardzonym; w przypadku tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego, czynności te będą wykonywane na wyznaczonym do tego celu, utwardzonym, szczelnym terenie, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego substancjami ropopochodnymi; ewentualne (awaryjne) wycieki substancji

ropopochodnych będą punktowo neutralizowane przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktowany będzie jako odpad niebezpieczny, który magazynowany będzie na nieprzepuszczalnym podłożu, w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków np. zabezpieczony folią; teren bazy transportowej i sprzętowej zostanie usytuowany w bezpiecznej odległości od rowów i wykopów, i zostanie zabezpieczony przed przedostawaniem się do gruntu i wód podziemnych oraz powierzchniowych substancji mogących powodować ich zanieczyszczenie, poprzez zlokalizowanie jej w pasie drogi na powierzchni szczelnej; naprawy sprzętu budowlanego prowadzone będą poza terenem wykonywanych prac, w miejscu do tego wyznaczonym, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego substancjami szkodliwymi. Przy prawidłowo zaplanowanych pracach budowlanych, uwzględniając ww. rozwiązania oraz stosując sprzęt techniczny posiadający dopuszczenie do ruchu i stosowne atesty, etap realizacji inwestycji nie powinien stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Mając na uwadze powyższe oraz zaproponowane w *Kip* rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie prac realizacyjnych można przyjąć, że planowana inwestycja nie powinna na tym etapie spowodować znaczących negatywnych zmian w środowisku. W przypadku planowanej inwestycji, której zasadnicza część obejmuje przebudowę wiaduktu na odcinku o długości ok. 250 m w ciągu al. Armii Krajowej w zakresie wydzielenia ścieżki rowerowej i chodnika w istniejącym pasie drogowym, w środowisku nie pojawią się nowe źródła hałasu. Nadal głównym źródłem hałasu będzie ruch komunikacyjny na analizowanym odcinku al. Armii Krajowej. Wydzielona ścieżka rowerowa oraz chodnik dla pieszych, ze względu na ich charakter i przeznaczenie, nie będą źródłem zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, emisja zanieczyszczeń generowana będzie jedynie w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze znajdującej

się w ich obrębie. Inwestycja ma na celu wpłynąć na atrakcyjność korzystania ze środka transportu jakim jest rower, czy komunikacja piesza, co zdaniem autorów *Kip* może pośrednio przyczynić się do zmniejszenia ruchu samochodowego na analizowanej drodze. Biorąc pod uwagę zakres i charakter inwestycji, przeprowadzone w *Kip* analizy dotyczące jej oddziaływania na klimat akustyczny i powietrze atmosferyczne, stwierdzić można, że eksploatacja ścieżki rowerowej i chodnika dla pieszych w istniejącym pasie drogowym al. Armii Krajowej nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska. Jak wynika z przedłożonej do zaopiniowania dokumentacji w sąsiedztwie analizowanego odcinka al. Armii Krajowej i w strefie jego potencjalnego oddziaływania akustycznego nie występuje zabudowa mieszkaniowa ani inne obiekty chronione akustycznie. Wody opadowe i roztopowe z przebudowanego odcinka al. Armii Krajowej, za pomocą spadków poprzecznych, odprowadzane będą poprzez wpusty uliczne do sieci kanalizacji deszczowej, tak jak ma to miejsce obecnie. Na etapie realizacji i eksploatacji analizowana inwestycja nie będzie również znaczącym źródłem powstawania odpadów. Z zapisów *Kip* wynika, że gospodarowanie odpadami odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Przedmiotowa inwestycja będzie prowadzona po śladzie istniejącej drogi. Biorąc pod uwagę powyższe nie przewiduje się znaczącego wpływu na otaczający krajobraz.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka

wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu

Dla planowanego przedsięwzięcia nie występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu zastosowanych technologii i użytych materiałów, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu.

Planowane przedsięwzięcie ze względu na brak znaczących emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw w maszynach i urządzeniach budowlanych oraz środkach transportu, nie wpłynie na nasilenie się zmian klimatycznych.

Eksploatacja inwestycji nie będzie miała bezpośredniego wpływu na klimat w skali lokalnej i globalnej, w szczególności z uwagi na charakter i lokalną skalę inwestycji.

Jak wynika z *Kip* przewiduje się stosowanie standardowych materiałów budowlanych i rozwiązań technologicznych wpływających na ograniczanie emisji zanieczyszczeń, ilości wytwarzanych odpadów i wykorzystywanych surowców. Obiekty zostaną wykonane zgodnie ze sztuką budowlaną, a prace budowlane będą prowadzone w sposób zorganizowany z zachowaniem zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, co ograniczy ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadku gdy planuje się ich powstawanie

Odpady wytworzone zostaną podczas realizacji przedsięwzięcia, głównie związane z rozbiórką obiektów kolidujących z przedsięwzięciem, wykonywaniem robót związanych z przygotowaniem terenu pod realizację inwestycji i położeniem nowej nawierzchni. W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane.

Rodzaje i ilości wytwarzanych odpadów na etapie realizacji inwestycji:

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu	Ilość [Mg/okres budowy]
1.	Opakowania z papieru i tektury	15 01 01	0,10
2.	Opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02	0,15

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu	Ilość [Mg/okres budowy]
3.	Opakowania z drewna	15 01 03	1,00
4.	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10*	0,05
5.	Opakowania z metali zawierające niebezpieczne porowate elementy wzmocnienia konstrukcyjnego (np. azbest), włącznie z pustymi pojemnikami ciśnieniowymi	15 01 11*	0,10
6.	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB) (głównie ubrania ochronne zanieczyszczone olejami)	15 02 02*	0,05
7.	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy ⁵⁾ inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13*	0,50
8.	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	10,00
9.	Odpady z remontów i rozbudowy dróg	17 01 81	20,00
10.	Szkło	17 02 02	0,02

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu	Ilość [Mg/okres budowy]
11.	Tworzywa sztuczne	17 02 03	0,15
12.	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	17 03 02	5,00
13.	Aluminium	17 04 02	0,15
14.	Żelazo i stal	17 04 05	3,00
15.	Mieszaniny metali	17 04 07	3,00
16.	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	0,10

* odpady niebezpieczne

W związku z realizacją przedsięwzięcia powstanie około 143,7 m³ mas ziemnych. Powstałe masy ziemne, które zostaną wykorzystane do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym zostały wydobyte zgodnie z zapisami art. 2 pkt 3 *ustawy o odpadach* nie będą stanowiły odpadów w rozumieniu przepisów ww. *ustawy*.

Odpady powstające podczas eksploatacji drogi to głównie odpady z grupy 20 w ilości jak dotychczas. Na tym etapie przedsięwzięcie samo w sobie nie generuje odpadów. Pośrednio odpady generowane będą przez użytkowników ścieżki rowerowej, drogi i chodników.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z wymogami *ustawy o odpadach* oraz aktów wykonawczych w tym zakresie. Etap eksploatacji nie będzie stanowił uciążliwości w zakresie emisji odpadów.

Większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytwarzania, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub

serwisowych zostanie wywieziona. Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym.

Odpady będą przekazywane odbiorcom posiadającym wymagane prawem decyzje w zakresie gospodarowania odpadami lub w przypadku niektórych odpadów osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami zgodnie z *rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku.*

g) zagrożenie dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji

Z przedstawionych dokumentów znajdujących się w aktach sprawy wynika, że realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu zastosowanych technologii i użytych materiałów, nie będzie powodować zagrożeń dla zdrowia ludzi. Eksploatacja planowanej inwestycji nie wiąże się z emisjami, które mogłyby stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi, emisja pyłów będzie ograniczona w zakresie zgodnym z obowiązującymi standardami.

**2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem
możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy
istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności
samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów
naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz
uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania
przestrzennego**

Planowane przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane na terenie działek (lub ich fragmentach) nr: 3/2, 4/153 AM 12, 21, 16 AM 30, 13 AM 40 obręb Południe oraz 4, 7/1 AM 3 obręb Tarnogaj. Tereny będące przedmiotem inwestycji są obecnie zagospodarowane.

Teren inwestycji znajduje się na obszarze częściowo objętym obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego: Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia Nr XXV/916/08 z dnia 16 października 2008 roku w sprawie uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru położonego w zespole urbanistycznym Krakowska Przemysłowa we Wrocławiu. Obszar planowanego przedsięwzięcia znajduje się w północno-zachodniej części obszaru objętego *mpzp*, na obszarze oznaczonym symbolem 1KDS na rysunku planu – obszaru ustalonego jako przeznaczonego na cele publiczne. Zgodnie z ww. uchwałą dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1KDS ustala się kategorie przeznaczenia terenu: podstawowe - ulice; uzupełniające - urządzenia telekomunikacyjne. Na terenie, o którym mowa obowiązują następujące ustalenia dotyczące zagospodarowania terenu:

- 1)obowiązuje ulica klasy głównej ruchu przyspieszonego;
- 2)obowiązuje ulica zbiorcza;
- 3)obowiązują chodniki;
- 4)obowiązuje torowisko tramwajowe;
- 5)obowiązuje trasa rowerowa łącząca tereny 1KDGP, 1KDZ, 2KDS, 2KDZ z aleją Armii Krajowej;
- 6)skrzyżowanie ulicy 1KDZ z aleją Armii Krajowej dopuszcza się wyłącznie jako dwupoziomowe.

Przedmiotowe przedsięwzięcie wpisuje się w przeznaczenie terenu ustalone w *mpzp*.

Przedsięwzięcie polega na modernizacji istniejącej drogi więc nie spowoduje zbliżenia się jezdni do zabudowy mieszkaniowej. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie nastąpi zmniejszenie dystansu między potokiem ruchu pojazdów a zabudową chronioną. Ponadto w ramach przedsięwzięcia zaprojektowano rozwiązania, które wpłyną na poprawę klimatu akustycznego w porównaniu do stanu obecnego. Zostanie również zmniejszona emisja hałasu związanego z oddziaływaniem opon z nawierzchnią drogi (hałas toczenia) oraz

spowodowana ograniczeniem hałasu silników pojazdów (praca układu napędowego) poprzez upłynnienie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi oraz poprawę przepustowości drogi. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia polepszy się klimat akustyczny w porównaniu do sytuacji, jaka występowałaby w przypadku zaniechania realizacji inwestycji.

Eksploatacja inwestycji nie spowoduje przekroczenia standardów akustycznych na terenach chronionych akustycznie, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze wodno-błotnym oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Inwestycja znajduje na terenie, na którym nie występują siedliska łęgowe ani ujścia rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach górskich, ani leśnych.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

Na przedmiotowym terenie nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Część południowo-wschodnia inwestycji znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 320 o nazwie Pradolina rzeki Odra.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich

siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Po przeanalizowaniu możliwości oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie aspektów przyrodniczych stwierdzono, że w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do jezior, obszary górskie, obszary leśne, obszary wodno-błotne i inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe i ujścia rzek, a także obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody – w rozumieniu art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody. Najbliżej położony obszar Natura 2000: Specjalny Obszar Ochrony siedlisk Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) znajduje się w odległości ok. 1 km.

Teren planowanej lokalizacji inwestycji nie znajduje się w granicach korytarzy ekologicznych. Najbliżej obszaru przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się granica krajowego korytarza południowo-centralnego o nazwie Dolina Odry Środkowej o kodzie KPdC-19A w odległości ok. 3,95 km w kierunku północno-wschodnim od granic inwestycji.

Biorąc pod uwagę powyższe, w tym charakter przedsięwzięcia, zakres planowanych prac, lokalizację poza lokalnymi korytarzami ekologicznymi, a także zabezpieczenie drzew znajdujących się w zasięgu oddziaływania prac przed uszkodzeniami mechanicznymi, inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na elementy środowiska przyrodniczego, w tym ww. obszar Natura 2000.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia

Jak wynika z *Kip*, w miejscu realizacji inwestycji nie stwierdzono występowania obszarów, na których standardy środowiska zostały przekroczone.

Sporządzona analiza akustycznego oddziaływania wykazała, że eksploatacja inwestycji nie spowoduje przekroczenia standardów akustycznych na terenach chronionych akustycznie, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* oraz w *rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*.

Zgodnie z *Mapą akustyczną Wrocławia* z 2017 r. na terenie inwestycji dopuszczalne normy hałasu drogowego, tramwajowego, kolejowego, przemysłowego oraz lotniczego (zarówno w porze dnia jak i nocy) są dotrzymane.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne

W zasięgu oddziaływania inwestycji nie występują żadne zabytki podlegające ochronie na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, a te, które znajdują się w dalszej odległości nie są narażone na oddziaływanie ze strony planowanej inwestycji. Jak wynika z *Kip*, planowane przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego wpływu na zabytki – zarówno na etapie realizacji jak i na etapie eksploatacji inwestycji.

h) gęstość zaludnienia

Przedsięwzięcie realizowane będzie w rejonie miasta o gęstości zaludnienia wynoszącej ok. 255 lud./km². Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, jego skalę i ograniczony zasięg, nie przewiduje się by inwestycja mogła wywierać negatywny wpływ na ludność.

i) obszary przylegające do jezior

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze przylegającym do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach jednostki planistycznej gospodarowania wodami - jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) RW600019133499 o nazwie Oława od Gnojnej do Odry, która zgodnie z informacjami zawartymi w Planie Gospodarowania Wodami znajduje się na obszarze dorzecza Odry i jest zagrożona nieosiągnięciem wyznaczonych celów środowiskowych dla wód powierzchniowych. JCWP została oceniona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2017 r.) ze względu na brak możliwości technicznych.

Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych JCWPd *PLGW6000109* o numerze *109*, która zgodnie z informacjami zawartymi w Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Odry jest niezagrożona nieosiągnięciem wyznaczonego celu środowiskowego dla wód podziemnych, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Inwestycja nie znajduje się na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi.

Uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać

Jak wynika z załączonych informacji o planowanym przedsięwzięciu, funkcjonowanie inwestycji nie będzie ponadnormatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne, powietrze atmosferyczne oraz ze względu na hałas, gospodarkę wodno-ściekową i odpadową.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania

przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze

Lokalizacja, rodzaj i parametry planowanego zamierzenia oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej eliminują możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności

oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidzianego momentu rozpoczęcia oddziaływania

Ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnych zbiornikach i będą odbierane przez specjalistyczne firmy zewnętrzne, posiadające odpowiednie zezwolenia w tym zakresie.

Wody opadowe i roztopowe z terenu z planowanej inwestycji będą odprowadzane do istniejącej kanalizacji sanitarnej.

Odpady inne niż niebezpieczne będą magazynowane w wyznaczonym miejscu na placu budowy, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy, na terenie ogrodzonym, zadaszonym i utwardzonym oraz zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych.

Uwzględniając planowaną infrastrukturę techniczną, a także jej zakładane obciążenie stwierdzić można, że funkcjonowanie ocenianego przedsięwzięcia nie spowoduje wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na zwiększenie i złożoność oddziaływania w odniesieniu do istniejącej infrastruktury.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania

Uciążliwości związane z realizacją inwestycji ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Natomiast funkcjonowanie inwestycji, przy zastosowaniu planowanych rozwiązań, w tym chroniących środowisko, nie powinno ponadnormatywnie oddziaływać na warunki gruntowo-wodne, powietrze atmosferyczne, gospodarkę wodno-ściekową i gospodarkę odpadami oraz klimat akustyczny i środowisko przyrodnicze, a prawdopodobieństwo jego szkodliwego oddziaływania na środowisko jest niskie.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania

Wszelkie uciążliwości występujące w okresie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter krótkotrwały, a uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem prac. Natomiast oddziaływania występujące na etapie eksploatacji nie będą powodowały ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

Przeprowadzona przez inwestora analiza skumulowanego oddziaływania inwestycji realizowanej i zrealizowanej wraz z planowanym przedsięwzięciem na środowisko wykazała, że nawet przy założeniach maksymalizujących to oddziaływanie, funkcjonowanie obiektów nie będzie wpływało ponadnormatywnie na jakość powietrza w swoim otoczeniu. Dopuszczalne poziomy hałasu będą zachowane.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania

Inwestor zaproponował działania mające na celu ograniczenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, w tym odpowiednich urządzeń eliminujących, bądź ograniczających negatywny wpływ na środowisko.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia w celu ograniczenia uciążliwości zostaną zastosowane następujące rozwiązania:

- prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki, wykonywane będą w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, a w szczególnych przypadkach - z wykorzystaniem narzędzi ręcznych,
- pnie drzew na czas prowadzonych robót zabezpieczone zostaną przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez obłożenie ich deskami lub innym materiałem ochronnym do wysokości min. 2 m,
- krzewy i żywopłoty zostaną zabezpieczone poprzez odgrodzenie ich od placu budowy parkanem drewnianym o wysokości minimum 1,2 m, ustawionym poza zasięgiem rzutów ich koron,
- pod koronami drzew nie będą magazynowane materiały budowlane ani masy ziemne, a także nie będą parkowały pod nimi maszyny budowlane,
- w obrębie systemu korzeniowego w promieniu minimum 5 m od pnia drzewa (nie mniej, niż zasięg korony) nie będą magazynowane materiały budowlane;
- prace prowadzone będą z wykorzystaniem sprawnego technicznie sprzętu budowlanego,
- przeprowadzane będą regularne przeglądy techniczne eksploatowanego sprzętu,
- prowadzony będzie nadzór nad sprawnością techniczną stosowanego sprzętu, który zapewni zabezpieczenie środowiska wodno-gruntowego przed wyciekami paliw i płynów technicznych,

- pojazdy i maszyny budowlane tankowane będą na wyznaczonym do tego celu utwardzonym, szczelnym terenie, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego substancjami ropopochodnymi,
- zaplecza i bazy materiałowe wyposażone będą w sorbent, w celu zneutralizowania oraz zabezpieczenia przed możliwym, ewentualnym zanieczyszczeniem wód i ziemi spowodowanym wyciekami substancji ropopochodnych,
- ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych będą punktowo neutralizowane przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktowany będzie jako odpad niebezpieczny, który magazynowany będzie na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków np. zabezpieczony folią,
- magazynowanie i przechowywanie materiałów budowlanych odbywać się będzie w sposób uniemożliwiający przedostawanie się do gruntu i wód substancji mogących stanowić zagrożenie dla środowiska,
- teren bazy transportowej i sprzętowej zostanie usytuowany w bezpiecznej odległości od rowów i wykopów, i zostanie zabezpieczony przed przedostawaniem się do gruntu i wód podziemnych oraz powierzchniowych, substancji mogących powodować ich zanieczyszczenie, poprzez zlokalizowanie jej w pasie drogi na powierzchni szczelnej,
- naprawy sprzętu budowlanego prowadzone będą poza terenem wykonywanych prac, w miejscu do tego wyznaczonym, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego substancjami szkodliwymi,
- odpady inne niż niebezpieczne, powstające na etapie realizacji magazynowane będą selektywnie w wyznaczonym miejscu placu budowy, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego,

- odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy, na terenie ogrodzonym, zadaszonym i utwardzonym oraz zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych,
- zaplecze budowy zostanie wyposażone w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty,
- punkty sanitarne dla pracowników budowy (np. kontenerowe węzły sanitarne lub sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami) będą systematycznie opróżniane przez uprawniony do tego celu podmiot,
- roboty budowlane wykonywane będą w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenia odpadami koryta cieku,
- zagospodarowane zostaną wszystkie odpady powstające w czasie budowy,
- powstające odpady gromadzone będą w sposób selektywny oraz magazynowane w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych,
- odpady przekazywane będą podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu i gospodarowania odpadami,
- zaplanowane zostaną wszelkie operacje z użyciem ciężkiego sprzętu,
- stosowany będzie sprzęt w dobrym stanie technicznym zgodnie z wymaganiami określonymi w *rozporządzeniu Ministra Gospodarki w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska*,
- przestrzegane będą zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy,
- maksymalnie zostanie ograniczony czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego,
- prace budowlane w sąsiedztwie terenów zabudowanych prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej,

- materiały sypkie transportowane będą z użyciem plandek chroniących przed ich rozwiewaniem,
- materiały sypkie przechowywane będą w szczelnych pojemnikach i zbiornikach,
- inwestor zadba o stan techniczny maszyn i pojazdów wykorzystywanych do prac budowlanych, zwłaszcza o jakość stosowanego paliwa,
- podłoże zwilżane będzie wodą, zwłaszcza w okresie wietrznym,
- odpowiednio zorganizowany zostanie ruch na czas realizacji budowy drogi w rejonie istniejących dróg, tak aby zapobiec tworzeniu się zatorów na drogach,
- czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym ograniczony będzie do minimum,
- unikać się będzie zbędnego przemieszczania mas ziemnych,
- prędkość ruchu pojazdów w rejonie budowy ograniczona zostanie do 10 km/h,
- stosowane będą gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy,

W celu ograniczenia oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji w punkcie II. sentencji niniejszej decyzji tut. organ określił warunki, o których mowa w art. 84 ust. 1 pkt 1 lit. a w związku z art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b *ustawy o udostępnianiu informacji*.

Warunki określone w punktach II.1. - II.5. mają na celu ograniczenie emisji hałasu z terenu budowy na etapie realizacji inwestycji oraz zapewnienie korzystania z urządzeń budowlanych spełniających wymagania określone w *rozporządzeniu Ministra Gospodarki w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska*. W punktach II.6.-II.9. nałożono warunki, których celem jest właściwa

organizacja budowy i ograniczenie do minimum wystąpienia sytuacji awaryjnej związanej z gospodarką odpadami.

Warunki punktów II.10. – II.19. nałożone zostały przez *PGWWP* w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi od pojazdów i urządzeń oraz wód opadowych.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy o udostępnianiu informacji*, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Teren inwestycji znajduje się na obszarze częściowo objętym obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego: Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia Nr XXV/916/08 z dnia 16 października 2008 roku w sprawie uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru położonego w zespole urbanistycznym Krakowska Przemysłowa we Wrocławiu. Obszar planowanego przedsięwzięcia znajduje się w północno-zachodniej części obszaru objętego *mpzp*, na obszarze oznaczonym symbolem 1KDS na rysunku planu – obszaru przeznaczanego na cele publiczne. Zgodnie z ww. uchwałą dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1KDS ustala się kategorie przeznaczenia terenu: podstawowe - ulice; uzupełniające - urządzenia telekomunikacyjne.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na modernizacji al. Armii Krajowej i swym zakresem obejmie przebudowę wiaduktu drogowego w ciągu drogi o nawierzchni utwardzonej. W związku z powyższym przedsięwzięcie wpisuje się w przeznaczenie terenu ustalone w *mpzp*.

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę ww. uwarunkowania, tj. rodzaj i zakres planowanego przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz jego odwracalność, jak również

opinie *RDOŚ* i *PGWWP*, po rozpatrzeniu wszystkich okoliczności faktycznych i prawnych orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem organu, który ją wydał,

w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, zgodnie z art. 129 *k.p.a.*

2. Zgodnie z art. 127a *k.p.a.*, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923), podmiot zwolniony jest z wnoszenia opłat skarbowych.

Z up. Prezydenta

Małgorzata

Demianowicz

Dyrektor Wydziału

Środowiska i

Rolnictwa

Otrzymują:

1. Strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 *k.p.a.*
2. aa

Do wiadomości:

1. Jarosław Broda - pełnomocnik zgodnie z rozdzielnikiem;
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu – wysyłka przez ePuap;
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu – wysyłka przez ePuap;
4. Dyrektor Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – wysyłka przez ePuap

Załącznik do decyzji
Prezydenta Wrocławia
z dnia 29 grudnia 2021 r.
WSR-OS.6220.106.2021.EP

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia
(na podstawie przedłożonej karty informacyjnej
przedsięwzięcia):**

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje przebudowę al. Armii Krajowej w zakresie wydzielenia ścieżki rowerowej i chodnika w istniejącym pasie drogowym. Przebudową objęty zostanie odcinek o całkowitej długości ok. 250 m, którego początek zlokalizowany jest na wysokości istniejącego przejścia dla pieszych, przez łącznicę wjazdową z poziomu ul. Krakowskiej na al. Armii Krajowej, natomiast koniec opracowania to istniejący peron autobusowy. W ramach przedsięwzięcia zostanie przebudowany wiadukt nad linią kolejową w celu wygospodarowania w przekroju poprzecznym pomostu przestrzeni dla ścieżki rowerowej i chodnika. Dodatkowo planuje się przebudowę murów oporowych zlokalizowanych na dojazdach do obiektu. W celu realizacji przedsięwzięcia zlikwidowany zostanie istniejący pas włączania na jezdni al. Armii Krajowej poprzez zmianę lokalizacji krawężników. Docelowo na al. Armii Krajowej pozostawione zostaną dwa pasy ruchu o szerokości ok. 3,50 m każdy, wraz z opaską o szerokości ok. 0,50 m, przeznaczoną na lokalizację urządzeń odwodnieniowych (studzienki ściekowe). Całkowita powierzchnia przedsięwzięcia wynosi ok. 1 800 m² – 0,18 ha.

Przedmiotowy obiekt zlokalizowany jest we Wrocławiu, w ciągu al. Armii Krajowej (droga krajowa nr 94), nad 8 torami kolejowymi linii:

- nr 132 Bytom – Wrocław Główny,
- nr 276 Wrocław Główny – Międzylesie,
- nr 285 Wrocław Główny – Jedlina-Zdrój,
- nr 763 Wrocław Brochów WBB – Wrocław Główny WGA.

W ramach przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące roboty budowlane:

- przebudowa al. Armii Krajowej w zakresie jezdni, ścieżki rowerowej, chodnika i pasów technicznych,
- przebudowa wiaduktu nad linią kolejową,
- przebudowa murów oporowych,
- przebudowa oświetlenia drogowego,
- wyniesienie projektu organizacji ruchu docelowego,
- budowa elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowa kolizyjnych sieci uzbrojenia terenu.

Celem przebudowy wiaduktu jest wygospodarowanie w przekroju poprzecznym pomostu przestrzeni dla niezależnej ścieżki rowerowej oraz odseparowanie ruchu pieszych i rowerzystów. Dla uzyskania stałej szerokości obu ciągów konieczne jest wykonanie nowej kapy chodnikowej o stałej szerokości, co wiąże się z likwidacją pasa włączania i zwężeniem jezdni na wiadukcie do dwóch pasów ruchu o szerokości $2 \times 3,50$ m oraz zmianą położenia osi odwodnienia w stosunku do nowej linii krawężnika. Przebudowa wiaduktu zasadniczo ogranicza się do przebudowy pomostu i obejmuje wykonanie następujących prac:

- rozbiórki istniejącej kapy chodnikowej, częściowej rozbiórki izolacji i nawierzchni jezdni,
- demontażu urządzeń bezpieczeństwa ruchu i latarni zlokalizowanych na kapie oraz na wsporniku w okolicy biegu schodowego,
- likwidacji istniejących wpustów mostowych i kolektorów odwodnienia,
- wykonania żelbetowej warstwy profilującej, zespolonej z istniejącą płytą pomostową,
- wykonania nowego systemu odwodnienia przęsła, w tym nowych wpustów, sączków i kolektora odwodnienia,
- odtworzenia izolacji pomostu pod kapą (na wykonanej warstwie profilującej) i w strefie rozbieranej nawierzchni jezdni,
- ułożenia krawężników mostowych kamiennych, kotwionych,

- wykonania nowej kapy chodnikowej o stałej szerokości,
- odtworzenia nawierzchni jezdni,
- wykonania nawierzchni z żywic epoksydowo-poliuretanowych na kapie chodnikowej,
- montażu nowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu i latarni.

Poprzez likwidację pasa włączania na jezdni al. Armii Krajowej wydzielono w przekroju drogowym:

- pas techniczny o szerokości ok. 1,45 m przeznaczony na montaż barier ochronnych. Dodatkowo pas ten zapewnia również skrajnię o szerokości 0,50 m ścieżce rowerowej jak i przedmiotowy pas zapewnia przestrzeń dla odkształcenia bariery ochronnej $W=0,80$ m,
- dwukierunkową ścieżkę rowerową o szerokości ok. 2,00 m z obustronną skrajnią. Od strony barier drogowych skrajnia wynosi ok. 0,50 m, natomiast z drugiej strony ścieżka przylega bezpośrednio do chodnika,
- chodnik o szerokości 1,70 – 4,00 m.

Nawierzchnię chodnika, ścieżki rowerowej i pasa technologicznego zaprojektowano jako bitumiczną na odcinku od początku opracowania (przejście dla pieszych przez łącznicę wjazdową z poziomu ul. Krakowskiej na al. Armii Krajowej) do wiaduktu drogowego nad linią kolejową. Na wiadukcie nawierzchnię warstwy ścieralnej stanowi żywica epoksydowo-poliuretanowa. Poza wiaduktem nawierzchnię chodnika zaprojektowano z kostki betonowej, natomiast ścieżkę rowerową i pas technologiczny jako nawierzchnię bitumiczną. W celu ograniczenia nawierzchni jezdni oraz zjazdów przewiduje się zastosowanie krawężników oraz obrzeży betonowych.

Roboty budowlane przy realizacji przedsięwzięć drogowych wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego w zakresie branży drogowej i sanitarnej.

Odwodnienie nawierzchni chodników i ścieżek rowerowych projektuje się za pomocą spadków poprzecznych, kierujących wody opadowe z

przebudowywanych chodników i ścieżek rowerowych w kierunku nowych wpustów ulicznych.

W związku z przebudową układu drogowego zachodzi konieczność przebudowy oświetlenia drogowego. Przebudowie podlegają latarnie oraz linia zasilająca.

Przy realizacji inwestycji wykonane zostaną następujące urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- bariery ochronne oraz bariero-poręcze mostowe: na szerokości projektowanego pasa technicznego w celu ochrony wszystkich grup uczestników ruchu drogowego,
- balustrady dla pieszych: na krawędziach chodnika, ścieżki rowerowej w miejscach, gdzie wysokość nasypu przekracza 1,5 m,
- obniżenie krawężników na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych,
- usytuowanie pasa ostrzegawczego szerokości 0,60 m, z kostki typu „STOP”, przed przejściami dla pieszych, na całej szerokości danego przejścia (bezpośrednio przed krawężnikiem obniżonym po stronie chodnika).

W związku ze zmianą profilacji płyty pomostowej jej zewnętrzna krawędź ulegnie podniesieniu o ok. 10 cm, co wymagać będzie odpowiedniego podwyższenia ściany oporowej, znajdującej się przed obiektem, od strony ul. Krakowskiej. Projektuje się nadbetonowanie ściany oporowej, po uprzednim demontażu balustrady oraz jej powtórny montaż po zakończeniu prac. Przylegający do skrzydła przyczółka północno-zachodniego mur oporowy, stanowiący jego kontynuację, ze względu na stan techniczny zostanie rozebrany i wykonany od nowa w dotychczasowym kształcie, z uwzględnieniem zwiększenia wysokości o około 10 cm, celem dostosowania do zmienionego położenia krawędzi kapy chodnikowej. Odpowiednia korekta wysokościowa dotyczy również samego skrzydła wiaduktu. Przewidziano demontaż balustrad w okolicy biegu schodowego i w ich miejsce montaż bariero-poręczy, która łączyć się będzie z istniejącą bariero-poręczą zamontowaną na estakadzie wjazdowej na al. Armii Krajowej. W związku z montażem

bariero-poręczny konieczne jest zwiększenie gabarytów wspornika pod latarnie, co wiąże się z koniecznością demontażu i powtórnego montażu latarni oświetlenia ulicznego. W związku ze zwiększeniem wysokości muru oporowego przewidziano również budowę dodatkowego stopnia schodów.

Z up. Prezydenta

Małgorzata Demianowicz

Dyrektor Wydziału

Środowiska i Rolnictwa