



Robert Radon
Dyrektor Oddziału

brak odpowiedzi
pht 13

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU

WPLYNEŁO
22-12-2014

ZŁOŻONO OSOBIŚCIE
Nr 15446

Wrocław, dnia 19 grudnia 2014 r.

Regionalna Dyrekcja Ochrony
Środowiska we Wrocławiu
pl. Powstańców Warszawy 1
50 - 153 Wrocław

GDDKIA-O/WR.D-9-ko-26-3637/14

dot. uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia - budowa drogi ekspresowej S5 Poznań - Wrocław, na odcinku Korzeńsko (bez węzła) - węzeł Widawa Wrocław w ramach wznowionego postępowania w sprawie zakończonej ostateczną decyzją Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 lutego 2014 r. znak DOII-IIIeb/BOII-3eb-772-75-239/12/13/14

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu w nawiązaniu do pisma z dnia 11 grudnia 2014 r. sygn. WOŚ.4242.132.2014.AMA.3, stanowiącego wezwanie do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko w zakresie klimatu akustycznego, udziela poniższej odpowiedzi.

1) każdorazowo, gdy wskazuje się na zamiar likwidacji ekranów akustycznych nie wskazuje się, że będą one zastąpione ekranami ekologicznymi/antyślusznymi, należy udowodnić, że nie ma potrzeb zastosowania w tym miejscu ekranów ekologicznych/antyślusznymi wykaz ekranów ekologicznych/antyślusznymi należy zamieścić w osobnej tabeli,

- Nie odstępiono od realizacji ekranów ekologicznych/antyślusznymi na odcinkach, których nie przewiduje się ekranów akustycznych. W rozdziale 13 raportu o oddziaływaniu na środowisko uwzględniono informacje o następującej treści:
- w przypadku rezygnacji z ekranów na długości obiektu stanowiącego przejście zwierząt dużych lub średnich, zamiast ekranu, na obiekcie, wprowadza się osłony antyślusznymi,
 - w przypadku, gdy na długości obiektu stanowiącego przejście dla zwierząt lub inoowców na odcinku, na którym w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przewidziano konieczność lokalizacji ekranu ekologicznego, analiza akustyczna wykazała potrzebę zastosowania ekranów akustycznych o mniejszej wysokości niż 3 m, wprowadza się zastępczo ekranów akustycznych o wysokości 3 m - analogicznej jak wymagana wysokość ekranów antyślusznymi lub ekologicznych;
 - w przypadku, gdy na długości obiektu stanowiącego przejście dla zwierząt lub inoowców taki ma miejsce na odcinku od km 142+500 do km 142+680 (strona prawa), 142+500 do km 142+660 (strona lewa, gdzie ekran akustyczny podwyższony do 2 do 3 m oraz na odcinku od km 146+907,6 do km 147+222 gdzie zastosowano ekran akustyczny o wysokości 3m na całej długości obiektu pomimo tego, że w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykazano potrzebę lokalizacji ekranu o wysokości 2 m na odcinku od km 147+000 do km 147+360,
 - w lokalizacjach, w których zgodnie z przeprowadzoną analizą akustyczną ekranów akustycznych nie występują i należy je usunąć z rozwiązań wyjściowych, określono konieczność lokalizacji ekranów ekologicznych wprowadza się zastępczo ekranów ekologicznych o parametrach zgodnych z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach

Tabela Wykaz ekranów ekologicznych/antyhałasnieniowych

Lp.	Localizacja ekranu	Strona drogi	Rodzaj ekranu
1	MS-1	po obu stronach drogi	antyhałasnieniowy
2	MS-4	po obu stronach drogi	antyhałasnieniowy
3	115+200 - 117+600	po obu stronach drogi	ekologiczny, dodatkowo pełniący funkcję antyhałasnieniową na obiekcie MS-6, MS-8, MS-9
4	MS-14	po obu stronach drogi	antyhałasnieniowy
5	MS-19	po obu stronach drogi	antyhałasnieniowy
6	MS-23	po obu stronach drogi	antyhałasnieniowy
7	135+050 - 135+500	po obu stronach drogi	ekologiczny, dodatkowo pełniący funkcję antyhałasnieniową na obiekcie MS-25
8	MS-27	po obu stronach drogi	antyhałasnieniowy
9	142+500 - 142+680	strona prawa	akustyczny wysokości 3 m, dodatkowo pełniący funkcję ekologiczną
10	142+680 - 144+500		ekologiczny, dodatkowo pełniący funkcję antyhałasnieniową (WS-34)
11	142+500 - 142+660	strona lewa	akustyczny wysokości 3 m, dodatkowo pełniący funkcję ekologiczną
12	142+660 - 144+500		ekologiczny, dodatkowo pełniący funkcję antyhałasnieniową (WS-34)
13	146+907,60 - 147+222	strona lewa	akustyczny o wysokości 3 m dodatkowo pełniący funkcję antyhałasnieniową (MS-36 od. ok. km 146+850)
14	MS-36	strona prawa	antyhałasnieniowy
15	przepust 149+400	po obu stronach drogi	antyhałasnieniowy
16	155+350 - 156+150	po obu stronach drogi	ekologiczny, dodatkowo pełniący funkcję antyhałasnieniową na obiekcie MS-41
17	od km 156+150, obiekt MS-41	po obu stronach drogi	antyhałasnieniowy

2) zgodnie z zapisami pkt 3.15 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 23 sierpnia 2010 r. dla ww. inwestycji, w km 142+500-144+500 winien zostać wykonany nieprzezroczysty ekran o wysokości nie mniejszej niż 3 m. We wniosku zaproponowano usunięcie ekranu akustycznego w km 144+485-144+550 (strona lewa) i nie wskazano, że na odcinku w km 144+485-144+500 zostanie on zastąpiony nieprzezroczystym ekranem o wysokości nie mniejszej niż 3 m. Należy wyjaśnić, czy na ww. odcinku zostaną spełnione wymagania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a jeśli nie - wyjaśnić dlaczego,

Zostanie spełniony warunek pkt 3.15 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na odcinku km 142+500 - 144+500. Szczegółowej odpowiedzi udzielono w pkt 1 niniejszego pisma.

3) w oddziaływaniu skumulowanym należy uwzględnić istniejące drogi wojewódzkie i powiatowe (w szczególności drogi nr D1370 i 1371D),

Dokonano szczegółowej analizy skumulowanego oddziaływania istniejącej drogi powiatowej nr 1371D, Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A-8 z projektowaną drogą S-powiatowej nr 1371D, w wyniku podjętej przez Radę Gminy Wisznia Mała uchwały nr VI/XXX/271/13, sprostowanej uchwałą nr VI/XLIII/385/14 oraz wniosków Radnej Gminy Wisznia Mała i Sołtysa wsi Krzyżanowice. Przekazujemy niniejszą analizę w postaci suplementu do raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie klimatu akustycznego [AM ENVIRO Marek Deneszewski, Racibórz, listopad 2014].

Odnosnie pozostałych dróg powiatowych, nie przewiduje się, aby ich obecność miała w istotny sposób negatywnie oddziaływać na otoczenie, jako znaczące źródło hałasu. Przyczyniają się do tego następujące fakty:

- ruch pojazdów odbywający się po drogach powiatowych, w stosunku do przewidywanego ruchu po planowanej drodze S5, będzie znikomy, a poziom emitowanego dźwięku będzie stanowić tło akustyczne dla drogi ekspresowej;
- drogi powiatowe nieobjęte opracowaniem nie będą włączone do drogi ekspresowej S5. Przebiegać będą one pod wiaduktami drogowym, którymi zostanie poprowadzona droga ekspresowa S5. Przy takim układzie drogowym hałas emitowany z drogi powiatowej będzie tłumiony przez podpory wiaduktu;
- przy opracowywaniu raportu o oddziaływaniu na środowisko uwzględniono obecność dróg powiatowych krzyżujących się z planowaną drogą S5, przebiegających nad drogą ekspresową. Taki układ drogowy powoduje, że dźwięk emitowany z pojazdów poruszających się po drodze powiatowej, jest lepiej rozprzestrzeniany, gdyż nie napotyka na żadne przeszkody w terenie;
- przeanalizowano prognozowane zasięgi dopuszczalnego poziomu hałasu w rejonie skrzyżowań dróg powiatowych z omawianą drogą S5 (np. skrzyżowanie w km 148+600), przebiegających ponad drogą ekspresową. Pokazują one, że obecność dróg tej klasy nie powoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku w wyniku oddziaływania skumulowanego. Nawet w przypadku przebiegu drogi powiatowej ponad drogą ekspresową, co jak ustalono powyżej jest bardziej niekorzystnym wariantem.

Drogi wojewódzkie (DW 340, DW 339) mogą powodować oddziaływanie skumulowane z drogą S5 w dwóch miejscach: w km ok 140+246 na węźle „Trzebnica” oraz w km 118+300 na węźle „Zmigród”. W obu przypadkach droga wojewódzka krzyżuje się z drogą S5 poprzez węzeł drogowy.

Obie z powyższych sytuacji zostały uwzględnione przy opracowywaniu oddziaływania skumulowanego drogi S5 z pozostałymi drogami.

4) należy przedstawić informację, w którym roku jest planowane oddanie drogi do użytkowania,

Planowany rok oddania do użytkowania drogi S-5 to początek 2018 roku.

5) tabele 5.7 i 5.8 jak również tabele z załącznika 2.1 należy uzupełnić o kolumnę, w której będzie wskazana wartość przekroczeń (w zależności od klasyfikacji akustycznej terenu, na którym zlokalizowany jest budynek/punkt receptorowy),

Tabele 5.7, 5.8 oraz 2.1 zostały uzupełnione o stosowne kolumny.

6) należy wyjaśnić brak (w odniesieniu do zapisów postanowienia tutejszego organu z dnia 27 kwietnia 2012 r., znak: WOOS.4242.33.2011.AMA.9 w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław na odcinku Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Widawa Wrocław”, na etapie prowadzonego przez Wojewodę Dolnośląskiego postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) zastosowania ekranu akustycznego w km 114+600 – na rok oddania inwestycji do użytkowania) na 2 kondygnacji przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy wynosi 6 dB, wobec powyższego należy zaproponować odpowiednie środki ochrony,

Przeanalizowano jeszcze raz sytuację punktu receptorowego nr 29 i kwestię odstąpienia z realizacji ekranu w km 114+600 – 115+100 po stronie lewej S-5. Okazało się, że punkt nr 29 usytuowany jest na budynku mieszkalnym.

W rzeczywistości niniejszy punkt jest zlokalizowany na budynku, nie podlegającym ochronie akustycznej - jest to Stacja Redukcyjna Pomiarowa Gazu (SRP Zmigrodek) w celu potwierdzenia tego stanu, przedkładamy dokumentację fotograficzną i wydruk z mapy sytuacyjno - wysokościowej do celów projektowych. Z niniejszej mapy wynika jednoznacznie, że działka nr 179/2 AM 1 obręb Zmigrodek sklasyfikowana jest jako teren przemysłowe, oznaczone symbolem Ba¹. Wobec tego, że punkt obliczeniowy nr 29 nie jest usytuowany na budynku podlegającym ochronie akustycznej, a w punktach obliczeniowych nr 33 i 34 występują przekroczenia nie większe niż 3dB tylko dla pory nocnej dla wyższych kondygnacji, zastosowanie ekranu akustycznego jest nieuzasadnione ekonomicznie. W punkcie nr 34 przewidziano punkt pomiaru hałasu w zakresie analizy porealizacyjnej w celu oceny rzeczywistego oddziaływania. Dopiero w wyniku tej analizy należy podjąć decyzję o ewentualnym zastosowaniu indywidualnych zabezpieczeń akustycznych.

7) należy wyjaśnić brak zastosowania ekranu akustycznego w km 116+010 - 116+420 po stronie lewej S5; w punkcie receptorowym nr 42 (prognoza ruchu na rok oddania inwestycji do użytkowania) przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy wynosi 4 dB, wobec powyższego należy zaproponować odpowiednie środki ochrony,

Przekroczenie we wspomnianym punkcie obliczeniowym nr 42 jest wynikiem skumulowanego oddziaływania drogi S-5 oraz linii kolejowej E-59, biegnącej z lewej strony drogi. W przypadku oddziaływania wyłączenie drogi S-5 nie przewiduje się przekroczeń dla pory dnia i nocy dla obu analizowanych horyzontów czasowych. W związku z tym, przekroczenia tych poziomów należy przypisać obecności linii kolejowej. W raporcie wskazano, że punkt nr 42 jest usytuowany na budynku położonym za linią kolejową i ewentualne zastosowanie ekranu akustycznego ma uzasadnienie dla jego lokalizacji przy linii kolejowej i nie leży w zakresie niniejszego opracowania.

8) należy wyjaśnić brak zastosowania ekranu akustycznego w km 148+485 - 148+970 po stronie lewej S5; w punkcie receptorowym nr 260 i 270 (prognoza ruchu na rok oddania inwestycji do użytkowania) przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy wynosi ok. 4 dB, wobec powyższego należy zaproponować odpowiednie środki ochrony,

Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w punktach obliczeniowych nr 260 i 270 wynikają z oddziaływania skumulowanego planowanej drogi S-5 z drogą krajową nr 5, dalej DK 5, która w tym miejscu przebiega równolegle do drogi S-5. W przypadku oddziaływania wyłączenie drogi S-5 nie przewiduje się przekroczeń dla pory dnia i nocy dla obu analizowanych horyzontów czasowych. Źródłem hałasu, powodującym ponadnormatywny hałas, jest w tym miejscu ruch samochodowy odbywający się po drodze DK5.

Proponuje się punkt nr 270 do analizy porealizacyjnej.

9) należy wyjaśnić brak zastosowania środków ochrony akustycznej dla budynku zlokalizowanego w punkcie 184 (przekroczenie ponad 4 dB w porze nocy),

Punkt obliczeniowy nr 184 zlokalizowany jest na terenach nieposiadających miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, dlatego wytyczną dla ustalenia zagospodarowania tego terenu jest studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (sytuacja ta dotyczy również punktu obliczeniowego 185). Studium dla tego obszaru przewiduje zagospodarowanie w kierunku sadów i ogrodów (RO). Pomimo

fragment mapy studium uwarunkowań dla gminy Trzebnica przedstawia omawiana sytuację.



W treści studium dla terenów oznaczonych RO przewidziano następujące zagospodarowanie:

„RO - tereny rolnicze:

- 1) funkcja dominująca:
 - a) uprawy sadownicze,
 - b) uprawy ogrodnicze,
- 2) funkcje uzupełniające:
 - a) infrastruktura techniczna i komunikacyjna,
 - b) urządzenia melioracji wodnych,
 - c) stawy hodowlane,
 - d) zalesienia”.

Oznacza to, że tereny na których umieszczono punkty obliczeniowe 184 oraz 185 są terenami przeznaczonymi pod produkcję rolniczą. Nie są to tereny wymagające objęcia ochroną akustyczną. Punkt obliczeniowy nr 184 został umieszczony na budynku, który po dokładniejszej analizie okazał się być altaną ogrodniczą. Zdjęcie poniżej.



Punkt obliczeniowy nr 185 został również błędnie umieszczony na bud niewymagającym ochrony. Jest to „barak” towarzyszący uprawie sadowniczej.

Dlatego oba z punktów zostają wykreślone z tabeli punktów obliczeniowych dla budynków objętych ochroną akustyczną (tabela 5.7 i 5.8).

Dołączana dokumentacja fotograficzna przedstawia widok na altanę i sposób zagospodarowania terenu otaczającego punkt nr 184 i 185.

10) należy wskazać rezerwę terenu pod ewentualny ekran akustyczny dla terenów chronionych akustycznie miejscowości Krzyżanowice,

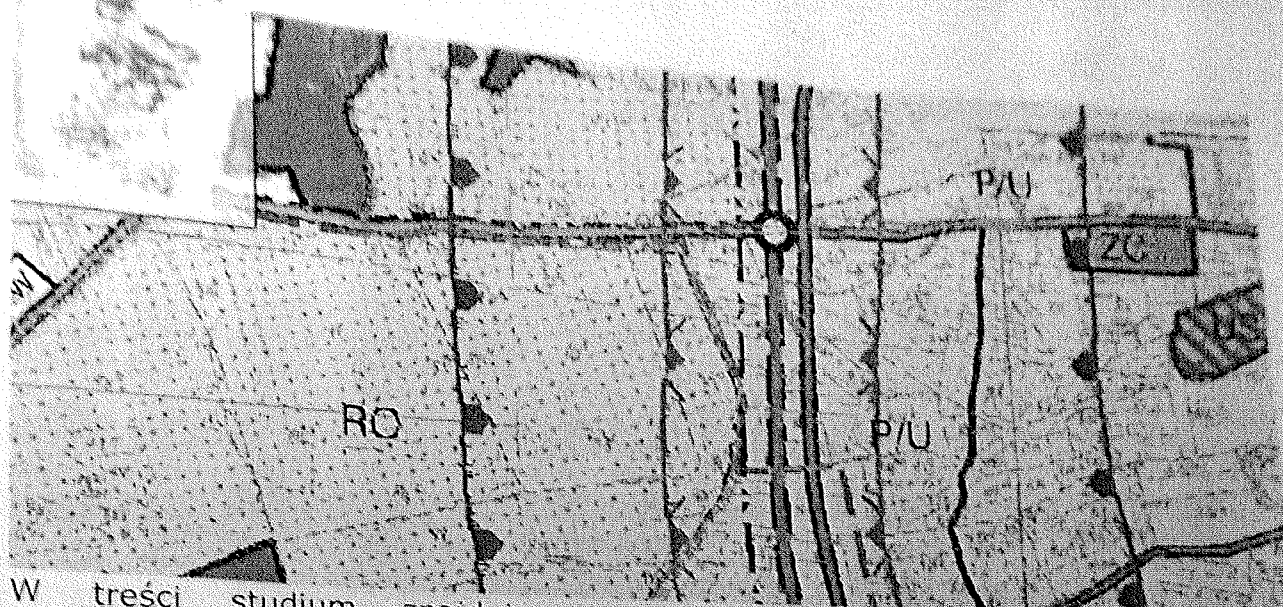
Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od drogi ekspresowej S-5 jak i od skumulowanego oddziaływania dróg S-5 i Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A-8, dalej AOW. Natomiast stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w wyniku skumulowanego oddziaływania dróg S-5, AOW i drogi powiatowej 1371D [suplement do raportu o oddziaływaniu na środowisko zakresie klimatu akustycznego, AM ENVIRO Marek Deneszewski, Racibórz, listopad 2014], w punktach obliczeniowych zlokalizowanych w pierwszej linii zabudowy wzdłuż drogi powiatowej 1371D. Jednakże z wykonanej analizy wynika, że realizacja ekranów akustycznych wzdłuż drogi S-5 i AOW nie spowoduje istotnego ograniczenia hałasu na terenach miejscowości Krzyżanowice, na których przewiduje się przekroczenia.

Wobec powyższego nie przewiduje się rezerwy pod ewentualny ekran akustyczny dla miejscowości Krzyżanowice.

11) należy wskazać lokalizację punktów receptorowych nr 183 i 376 i uwzględnić je jako punkty pomiarowe do analizy porealizacyjnej,

Przeanalizowano również sytuację punktu receptorowego nr 183 i okazało się, że i w tym przypadku w raporcie o oddziaływaniu na środowisko błędnie wskazano, że niniejszy punkt usytuowany jest na budynku mieszkalnym. W rzeczywistości niniejszy punkt jest zlokalizowany na budynku, nie podlegającym ochronie akustycznej - jest to maszt telefonii komórkowej wraz budynkami innymi niż mieszkalne. W celu potwierdzenia tego stanu, przedkładamy dokumentację fotograficzną i wyciąg z map sytuacyjno-wysokościowej do celów projektowych. Z niniejszej mapy wynika jednoznacznie, że działka nr 17/1 AM 27 obręb Trzebnica sklasyfikowana jest jako inne tereny zabudowane, oznaczone symbolem B1². Biorąc pod uwagę, że punkt obliczeniowy nr 183 nie jest usytuowany na budynku podlegającym ochronie akustycznej, nie uwzględnia się go jako punktu do analizy po realizacyjnej.

Dla terenu na którym znajduje się budynek oznaczony punktem obliczeniowym 183 nie uchwalono MPZP. Wytyczną dla ustalenia zagospodarowanie tego terenu jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla gminy Trzebnica. W studium dla obszaru tego przewidziano zagospodarowanie w kierunku ogrodów i sadow (RO), co przedstawia poniższy rysunek.



W treści studium znajduje się szczegółowy opis przewidzianego kierunku zagospodarowania:

„RO – tereny rolnicze:

- 3) funkcja dominująca:
 - c) uprawy sadownicze,
 - d) uprawy ogrodnicze,
- 4) funkcje uzupełniające:
 - e) infrastruktura techniczna i komunikacyjna,
 - f) urządzenia melioracji wodnych,
 - g) stawy hodowlane,
 - h) zalesienia”.

Pozwala to uznać, że omawiany teren nie wymaga objęcia ochroną akustyczną, gdyż znajduje się na terenach przeznaczonych pod uprawę rolną.

Powyższe argumenty zdecydowały o wykreśleniu punktu 183 z wykazu punktów obliczeniowych dla budynków wymagających objęcia ochroną akustyczną (tabela 5.7 i 5.8). W punkcie obliczeniowym nr 376 nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zarówno w przypadku oddziaływania drogi S-5 jak i oddziaływania skumulowanego drogi S-5 z AOW. Nie stwierdzono również przekroczeń w niniejszym punkcie [punkt nr 37 według suplementu do raportu o oddziaływaniu na środowisko zakresie klimatu akustycznego, AM ENVIRO Marek Deneszewski, Racibórz, listopad 2014] w wyniku oddziaływania dróg S-5, AOW i 1371D. Jednakże w celu określenia rzeczywistego oddziaływania uwzględnia się go jako punkt do analizy porealizacyjnej.

12) należy wskazać lokalizację punktów receptorowych nr 226 i 229 i uwzględnić je jako punkty pomiarowe do analizy porealizacyjnej, ponadto należy zaproponować lokalizację rezerwy terenowej pod ewentualny ekran akustyczny dla terenów chronionych akustycznie miejscowości Wisznia Mała znajdujących się za DK 5, której zarządcą jest również Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,

W kwestii punktów receptorowych nr 226 i 229 wyjaśniamy, że przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy przewiduje się jedynie w przypadku skumulowanego oddziaływania drogi S-5 z DK 5. W przypadku oddziaływania wyłączonego drogi S-5 nie przewiduje się przekroczeń dla obu analizowanych horyzontów czasowych. W raporcie wskazano, że punkty nr 226 i 229 są zlokalizowane na budynkach wolnostojących położonych przy istniejącej DK5 a ewentualne zastosowanie ekranów akustycznych m uzasadnienie dla ich lokalizacji przy DK5 i nie leży w zakresie niniejszego opracowania.