WOJEWODA ŚLĄSKI
NACZELNIK WYDZIAŁU
Inwestycji Miejskich
Krzysztof Ciemniewski

Urząd Miejski w Jaworznie
KANCELARIA OGÓLNA
WPŁYNĘŁO
dnia 07 STY. 2008
L.dz. 1638 zał. 2 teczki
PODPIS

ZASTĘPCA PREZYDENTA
T. Mroczek

Katowice, 27 grudnia 2007r

SR/III/66130/15/16/07
(za dowodem doręczenia)

D e c y z j a

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia ustawy z dnia 14 czerwca 1960r Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r Nr 98 poz.1071 z późn. zm.), art.46 ust.1, art.46a ust. 7 pkt.1 lit. b i art. 56 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U.Nr 129 z 2006r. poz.906) po rozpatrzeniu wniosku Prezydenta Miasta Jaworzna w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. "Budowa odcinków Drogi Krajowej nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna – układ planowany do realizacji w ramach Etapu III, V oraz VI (dla przebiegu DK79 oraz projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu"

u s t a l a m

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację wymienionego wyżej przedsięwzięcia.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia .

Przedsięwzięcie polega na budowie odcinków drogi krajowej nr 79 zlokalizowanej w granicach administracyjnych miasta Jaworzna i obejmuje:
- budowę odcinka drogi przemysłowej,
- przebudowę DK79 (ul. Grunwaldzka do klasy G2/2) na odcinku od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do początku Trasy Śródmiejskiej,
- przebudowę DK 79 na odcinku ud ul. Niemcewicza do granic administracyjnych miasta Jaworzna (ul. Krakowskiej do klasy G2/2 i GP1/2),
- budowę projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej (zwanej również Drogą Regionalnego Rozwoju, lub Drogą Obszarową), łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu).

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie zajęcia terenu o powierzchni ok. 28,3 ha. Tereny te obecnie zagospodarowane są jako tereny leśne o pow. 17,73 ha, tereny rolne o powierzchni 1,1 ha, łąki i nieużytki o pow. 9,23 ha oraz tereny mieszkaniowe o pow. 0,24 ha.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:

1. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić w porze dziennej tj. w godzinach 6.00 – 22.00 w sposób minimalizujący emisję hałasu do środowiska.

2. Zorganizować plac budowy i jego zaplecze z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.

3. Zaplecze techniczne budowy należy zlokalizować poza terenami leśnymi i terenami dolin rzecznych, terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową oraz bezpośrednim sąsiedztwem ujęć wodnych.

4. Bazę sprzętu i materiałów należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się szkodliwych związków do środowiska gruntowo-wodnego poprzez wyposażenie jej w sorbenty do chemicznego strącania i unieszkodliwiania substancji.

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010 podpis
Tomasz Fosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

5. Celem ograniczenia ujemnego wpływu wykonywania prac budowlanych dla otoczenia należy stosować maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym, eliminować pracę maszyn i urządzeń na biegu jałowym, zapobiegać wtórnej emisji pyłu z transportu mas ziemnych oraz dróg, którymi poruszać się będą pojazdy wyjeżdżające z placu budowy oraz unikać zbędnej koncentracji prowadzonych prac z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego na terenach zabudowy mieszkaniowej.

6. Odkładaną warstwę humusową należy zabezpieczyć i ponownie ją wykorzystać do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy.

7. Zaplecze budowy (środowisko) zabezpieczyć przed ewentualnymi wyciekami z maszyn i urządzeń mechanicznych wykorzystywanych do prowadzenia prac.

8. W miejscach ewentualnego drenażu wód podziemnych za pośrednictwem wykopów należy zabezpieczyć wody z ich odwodnienia.

9. W przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te i zanieczyszczoną glebę należy zebrać i przekazać firmie posiadającej stosowne zezwolenia.

10. Nawierzchnię dróg wykonać w sposób szczelny i wyprofilowany tak, aby zapewnić spływ wód do kolektorów deszczowych.

11. Ścieki opadowe zebrane w systemy kanalizacji deszczowej należy oczyścić przed odprowadzeniem do odbiorników .

12. Urządzenia oczyszczające spływy opadowe winny posiadać pojemność zapewniającą przyjęcie zanieczyszczonej fali spływu pochodzącej z wylania substancji niebezpiecznej w przypadku wystąpienia katastrofy drogowej, a także powinny być wyposażone w instalacje umożliwiające zatrzymanie substancji niebezpiecznych i uniemożliwienie przedostania się ich do środowiska.

13. Wykonać urządzenia zabezpieczające przed przedostaniem się wód zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi do odbiorników w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń środowiska (wypadki drogowe, awarie).

14. Odpady powstałe w czasie realizacji przedsięwzięcia, należy magazynować selektywnie w oznakowanych pojemnikach lub przystosowanych do tego tymczasowych punktach magazynowania i przekazywać uprawnionym odbiorcom w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia.

15. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy należy odprowadzać do szczelnych kontenerów i wywozić do najbliższej oczyszczalni ścieków.

16. Należy właściwie zabezpieczyć pnie drzew i krzewów przed uszkodzeniem podczas prowadzenia prac budowlanych, a po ich zakończeniu prowadzić pielęgnację nowych nasadzeń.

17. Ograniczyć liczbę krzewów i drzew przeznaczonych do usunięcia.

18. Wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków

Stwierdzam zgodność z oryginałem

data 30 CZE. 2010 podpis

Tomasz Tosza
Projektant UK
Projekt Inwestycyjnego
"Miasto Tworzą do Autostrady"

występujących w rejonie przebudowywanej drogi.

19. Realizacja przedsięwzięcia a w szczególności zmiana stosunków wodnych , nie może prowadzić do zagrożenia rzadkich i cennych gatunków roślin i zwierząt.

20. W czasie robót budowlanych, gdy zaistnieje taka konieczność należy zwierzętom umożliwić ucieczkę z terenu objętego realizacją przedsięwzięcia. W przypadku braku możliwości ucieczki (płazy, ryby, drobne ssaki) zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją.

21. Prace w korytach potoków przy budowie mostów i przepustów powinny odbywać sie poza okresem rozrodu zwierząt związanych z tym środowiskiem, który przypada od początku marca do końca sierpnia.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym .

W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

1. Uzupełnić straty zieleni w drzewostanie poprzez nasadzenia dogęszczające składające się z gatunków rodzimych, odpornych na zanieczyszczenia.

2. Zastosować szczelny system odprowadzania wód opadowych do sieci kanalizacji deszczowej.

3. Zagospodarować masy ziemne powstające w wyniku realizacji inwestycji.

4. Zabudować ekrany akustyczne:
   a) wzdłuż Drogi Przemysłowej:
      - od ok. km 5+180 do km 5+508 po lewej stronie drogi,
   b) wzdłuż ul. Katowickiej:
      - od ok. km 0+180 do km 0+232 po lewej stronie drogi,
   c) wzdłuż ul. Grunwaldzkiej:
      - od ok. km 0+003 do km 0+017 po lewej stronie drogi,
      - od ok. km 0+016 do km 0+041 po lewej stronie drogi,
      - od ok. km 0+032 do km 0+091 po lewej stronie drogi,
      - od ok. km 0+050 do km 0+196 po prawej stronie drogi,
      - od ok. km 0+189 do km 0+245 po prawej stronie drogi,
      - od ok. km 0+912 do km 0+926 po lewej stronie drogi,
      - od ok. km 0+925 do km 1+107 po lewej stronie drogi,
      - od ok. km 1+203 do km 1+283 po lewej stronie drogi,
      - od ok. km 1+714 do km 1+773 po lewej stronie drogi,
      - od ok. km 1+771 do km 1+845 po lewej stronie drogi,
      - od ok. km 1+837 do km 1+906 po prawej stronie drogi,
      - od ok. km 1+908 do km 1+944 po prawej stronie drogi,
      - od ok. km 1+937 do km 1+992,98 po prawej stronie drogi,
   d) wzdłuż ul. Puszkina:
      - od ok. km 0+019 do km 0+043,5
   e) wzdłuż ul. Szczakowskiej:
      - od ok. km 0+019 do km 0+049,
   f) wzdłuż ul. Cegielnianej:
      - od ok. km 0+013 do km 0+033,
   g) wzdłuż Łącznika N:
      - od ok. km 0+022 do km 0+042,

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010
data.....podpis.....
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

h) wzdłuż DK 79 w Jaworznie od ul. Niemcewicza do granic administracyjnych miasta Jaworzna:

- od ok. km 0+038 do km 0+358 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 0+368 do km 0+514 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 1+850 do km 2+082 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 2+082 do km 2+600 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 2+600 do km 2+830 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 2+830 do km 2+955 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 2+955 do km 3+210 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 4+190 do km 4+392 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 4+410 do km 4+540 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 4+590 do km 4+940 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 5+090 do km 5+220 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 5+270 do km 5+480 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 0+030 do km 0+112 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 0+418 do km 0+522 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 0+586 do km 0+850 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 0+850 do km 1+050 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 1+050 do km 1+200 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 2+066 do km 2+600 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 2+600 do km 2+830 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 2+830 do km 2+900 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 2+900 do km 3+210 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 5+270 do km 5+460 po lewej stronie drogi,
- od ok, km 5+470 do km 5+590 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 5+615 do km 5+840 po lewej stronie drogi,

i) wzdłuż Drogi Współpracy Regionalnej:

- od ok. km 0+100 do km 0+600 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 2+480 do km 2+620 po lewej stronie drogi.

5. Obsadzić roślinnością ozdobną ekrany akustyczne, tam gdzie jest to możliwe a w przypadku ekranów przeźroczystych należy nakleić sylwetki ptaków.

6. Zastosować odpowiednie systemy odwodnienia:

a) odwodnienie Drogi Przemysłowej:

- na odcinku od km 0+420 do km 0+620 odprowadzanie wód opadowych do istniejącej kanalizacji deszczowej w ul. Orląt Lwowskich,
- na odcinku od km 0+620 do km 3+500 odprowadzanie wód opadowych do kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w chodniku lub pasie rozdziału, a następnie do trzech zbiorników odparowująco-retencyjnych,
- na odcinku od km 3+500 do km 5+500 odprowadzanie wód opadowych do istniejącego rowu wzdłuż ul. Wojska Polskiego,
- przed zbiornikami odparowująco-retencyjnymi oraz rowem wzdłuż ul. Wojska Polskiego należy zainstalować piaskowniki i separatory zanieczyszczeń,

b) odwodnienie ul. Grunwaldzkiej:

- ujmowanie wód opadowych z przebudowywanej ul. Grunwaldzkiej poprzez wpusty deszczowe z osadnikami do kanalizacji deszczowej a następnie odprowadzanie do istniejących lub przebudowywanych kanałów,
- włączenie początkowego odcinka drogi (do km 0+530) w system odwodnienia Drogi Przemysłowej,
- odprowadzanie wód opadowych z odcinka od km 0+530 do km 1+360 do projektowanego zbiornika odparowująco-retencyjnego usytuowanego poniżej

uzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010 podpis
Tomasz Tosza
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Tysiąca Autostrady"

dawnych terenów kopalni Jan Kanty na wysokości wylotu skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej i Szczakowskiej,

- odprowadzanie wód opadowych z pozostałego fragmentu drogi do istniejącego kanału ogólnospławnego Dn1200 z miejscem włączenia w rejonie skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z ul. Cegielnianą,

c) odwodnienie DK79 na odcinku przebudowy do klasy GP

- odprowadzanie wód opadowych od skrzyżowania z ul. Niemcewicza do skrzyżowania z projektowaną Drogą Współpracy Regionalnej za pomocą kanalizacji deszczowej prowadzonej następnie ulicami Bielańską i Tetmajera do istnejącego kanału przy ul. Niemcewicza lub nowoprojektowanym kolektorem deszczowym bezpośrednio do potoku Wąwolnica,
- powierzchniowe odwodnienie pozostałego odcinka drogi do obustronnych rowów przydrożnych. Odbiornikami będą istniejące cieki powierzchniowe: od km 1+500 do km 3+400 „potok Byczynka" w rejonie skrzyżowania ul. Krakowskiej i ul. Gwardzistów oraz od km 3+400 do końca analizowanego odcinka ciek bez nazwy w rejonie km 4+500,
- w obszarze Wysokiej Ochrony Wód Podziemnych wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiorników należy oczyścić w piaskownikach i separatorach,

d) odwodnienie Drogi Współpracy Regionalnej:

- w obszarze Wysokiej Ochrony Wód Podziemnych wody opadowe do km 2+600 należy odprowadzać powierzchniowo, do szczelnych rowów przydrożnych lub za pomocą kanalizacji deszczowej,
- odwodnienie pozostałych odcinków projektowanej drogi do trawiastych rowów przydrożnych.

7. Wykonać przejścia dla drobnych zwierząt oraz płazów w postaci przepustów o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m na odcinkach:

a) Droga Przemysłowa:

- w ok. km 1+500,
- w ok. km 2+125,
- w ok. km 2+605,

b) DK 79 od ul. Niemcewicza do granic miasta:

- w ok. km 4+500 – ciek bez nazwy,

c) Droga Współpracy Regionalnej:

- w ok. km 3+280 – ciek bez nazwy,
- w ok. km 4+280 – Byczynka,
- w ok. km 6+300 – ciek bez nazwy,
- w ok. km 6+950 – ciek bez nazwy.

8. Wykonać przejścia dla zwierząt w formie poszerzonego mostu nad Kanałem Matylda w km 5+600 Drogi Współpracy Regionalnej. Przejściem tym należy objąć szeroki pas brzegu powyżej zalewania, po obu stronach cieku, wraz z porastającą go roślinnością.
Strefa udostępniona jako przejście dla zwierząt powinna mieć powyżej 3,5 m wysokości i 5 m szerokości (wymiary odnoszą się do jednego brzegu).

9. W przypadku przejść połączonych z ciekami wodnymi, co najmniej po jednej stronie, należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody.

10. Zastosować zieleń dogęszczającą:

a) Droga Przemysłowa

- od ok. km 1+240 do km 3+560 po lewej stronie drogi,
- od ok. km 0+740 do km 0+840 zieleń dogęszczająca za drogą lokalną, strona prawa,

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010 Tomasz Tosza
data.....podpis.KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

- od ok. km 1+600 do 1+920 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 2+990 do km 3+430 po prawej stronie drogi,
- od ok. km 4+040 do km 4+700 – rejon węzła „Martyniaków" zieleń dogęszczająca obustronna,
- przy drogach łączących ul. Energetyków z ul. Wojska Polskiego,

b) Droga DK 79 od ul. Niemcewicza do granic administracyjnych miasta:
- od ok. km 3+200 do km 4+000 po obu stronach drogi,
- od ok. km 4_700 do km 5+600 po stronie lewej przy lesie (wzgórze Korzeniec),

c) Droga Współpracy Regionalnej:
- od ok. km 0+100 do km 1+050 po stronie prawej, rejon Pietruszkowej Góry,
- od ok. km 0+550 do km 1+050 po stronie lewej Pietruszkowej Góry,
- od ok. km 1+050 do km 2+480 po obu stronach drogi,
- od ok. km 3+850 do km 4+300 po stronie lewej przy lesie,
- od ok. km 4+400 do km 4+800 po stronie lewej przy lesie,
- od ok. km 5+450 do km 7+550 po obu stronach drogi.

11. Dla odcinka Drogi Współpracy Regionalnej należy rozważyć jej przebieg na wysokości wzgórza na północny zachód od Leśnej Góry.

12. Na terenach leśnych wzdłuż ogrodzenia należy wykonać zbiorcze drogi leśne o minimalnej szerokości 2,5m i nawierzchni gruntowej.

13. Należy wykonać przejścia dla zwierząt .Przejścia dla zwierząt (średnich oraz płazów) oraz szczegółowe wielkości tych obiektów muszą być zgodne z wykazem określonym w raporcie (na str. 207) z uwzględnieniem zieleni naprowadzającej i osłonowej , w postaci pasmowych i grupowych nasadzeń drzew i krzewów (lub tylko krzewów przy przejściach dla drobnych zwierząt).

14. Na ekranach akustycznych w celu ich uwidocznienia należy umieścić pionowe paski o szerokości 2cm w odległości 10cm od siebie a układ zieleni zaprojektować tak ,by nie powodował koncentracji ptaków w miejscach lokalizacji ekranów.

15. Ekrany akustyczne należy wkomponować w krajobraz.

16. Drogi należy wyposażyć w urządzenia uniemożliwiające wtargnięcie zwierząt, w tym drobnych zwierząt kręgowych.

17. W przejściach dla zwierząt nie należy lokalizować obiektów mogących doprowadzić do ich zmniejszenia .

18. Lokalizacja przejść dla zwierząt musi uwzględniać rozmieszczenie i połączenia siedlisk gatunków, których dotyczą działania ochronne . W miarę możliwości przejścia powinny być zlokalizowane na trasie przebiegu korytarzy migracyjnych w miejscach ich gromadnego występowania .

19. Struktura przejść nie powinna wyróżniać się zasadniczo od warunków siedliskowych po obu stronach drogi.

20. Ukształtowania terenów zieleni muszą umożliwiać doprowadzenie zwierząt do przejścia.

21. Należy wprowadzić pasmowe nasadzenia drzew i krzewów (na pasach o szerokości około 10m) dogęszczających skraje lasu otwarte przez budowę drogi.

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010
data..... podpis
Tomasz Tomza
Kierownik Projektu Inwestycyjnego
„Miasto Tarnów do Autostrady"

22. Urządzenia odwadniające nie mogą być pułapkami dla płazów i gadów.

23. Do umacniania brzegów koryta cieków, należy zastosować materiały i technologie umożliwiające odtworzenie pokrywy roślinnej brzegów.

IV. Zobowiązuję wnioskodawcę do :

1.Prowadzenia monitoringu bejmującego rośliny chronione – kosaćca syberyjskiego,przez 3 lata po oddaniu ww dróg do eksploatacji.

2.Prowadzenia monitoringu obejmującego przejścia dla zwierząt, pod kątem wykorzystania ich przez poszczególne gatunki zwierząt .przez 5 lat po ukończeniu odcinka drogi i oddaniu go do eksploatacji

3. Prowadzenia przez 5 lat po ukończeniu odcinka i oddania do eksploatacji, analizy przypadków padnięć ptaków w wyniku ich kolozji z ekranami.

4.Sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed emisją substancji zanieczyszczających do powietrza (tlenków azotu) i hałasem.
Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu oraz substancji zanieczyszczających emitowanych do powietrza należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

Prezydent Miasta Jaworzna 10 listopada 2006 r. złożył do tut. organu wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa odcinków Drogi Krajowej nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna – układ planowany do realizacji w ramach etapu III, V oraz VI (dla przebiegu DK79 oraz projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu)". W dniu 18 maja 2007 r. wniosek uzupełniono o analizę środowiskową budowy DK79 – aneks do Raportu o oddziaływaniu na środowisko ww. przedsięwzięcia. W toku prowadzonego postępowania ustalono więcej niż 20 stron postępowania, wobec czego o wszczętym postępowaniu powiadomiono strony obwieszczeniem Wojewody Śląskiego z dnia 13 grudnia 2006 r., znak SR-III-66130/dś/15/2/06 poprzez wywieszenie go na tablicy ogłoszeń tut. urzędu i Urzędu Miejskiego w Jaworznie oraz zamieszczenie w internecie.
Dane o złożonym wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Wojewodę Śląskiego.
Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska, wymienione jest w § 2 ust.1 pkt 30 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.). Dla ww. przedsięwzięcia istnieje obligatoryjny .

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010 podpis Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
„Miasto Twarzą do Autostrady"

wymóg sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko.
Tut. organ wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia do:
- Ministerstwa Środowiska - pismo z dnia 13 grudnia 2006 r., znak SR-III-66130/dś/15/5/06,
- Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 13 grudnia 2006 r., znak SR-III-66130/15/6/06.

Dane o raporcie zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Wojewodę Śląskiego.
Zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska przed wydaniem decyzji przeprowadzono postępowanie z udziałem społeczeństwa.
Tut. organ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu danych o wniosku i raporcie w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, poprzez umieszczenie obwieszczenia Wojewody Śląskiego z dnia 28 grudnia 2006r., znak SR-III-66130/dś/15/8/06 na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu od dnia 8 stycznia 2007 r. Pismem z dnia 28 grudnia 2006r. znak SR-III-66130/15/9/06 przekazano obwieszczenie Wojewody Śląskiego do Prezydenta Miasta Jaworzno z prośbą o zamieszczenie na tablicy ogłoszeń tamt. Urzędu. Termin składania uwag i wniosków określono na 21 dni od dnia wywieszenia obwieszczenia tj. od dnia 08.01.2007 r. do dnia 30.01.2007 r. W terminie tym nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.
Środowiskowe uwarunkowania decyzji uzgodnione zostały z:
- Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach postanowieniem z dnia 5 lipca 2007 r. znak: NZ/531/B/4426/11/07. Postanowienie stało się ostateczne w dniu 25 lipca 2007r.,
- Ministrem Środowiska postanowieniem z dnia 30 sierpnia 2007 r., znak DOOŚ-121D/218/2007/ER, które stało się ostateczne w dniu 17 września 2007 r.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko budowy odcinków drogi krajowej nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna – układ planowany do realizacji w ramach etapu III, V oraz VI (dla przebiegu DK79 oraz projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej łączącej DK79 z DK 44 w Oświęcimiu) dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia przeanalizowano różne warianty.
Odcinek Drogi Przemysłowej nie był wariantowany lokalizacyjnie; natomiast rozważano przebieg drogi względem układu kolejowego prowadzącego do elektrowni Jaworzno II i III w zakresie rozwiązań wysokościowych nad lub pod linią kolejową oraz 3 warianty w zakresie włączenia Drogi Przemysłowej do skrzyżowania ulic Katowickiej i Grunwaldzkiej (wariant I – budowa zmodernizowanego ronda na zbiegu ulic Katowickiej i Grunwaldzkiej, wariant II – budowa podwójnego skrzyżowania ulic Katowickiej i Grunwaldzkiej, wariant III – budowa estakady w miejscu połączenia ulic Wojska Polskiego i Grunwaldzkiej). Do realizacji przyjęto wariant przejścia drogi DP w wykopie pod linią kolejową w km 2+978,5 oraz odcinka w ciągu ul. Wojska Polskiego w formie przejazdu kolejowego w km 4+647,3. Do realizacji połączenia Drogi Przemysłowej z układem dróg istniejących jako najkorzystniejszy dla środowiska wybrany został wariant II.
Zakres przebudowy odcinka ul. Grunwaldzkiej pokrywającej się lokalizacyjnie z obecnym przebiegiem tej ulicy nie był wariantowany.
W zakresie przebudowy odcinka ul. Krakowskiej rozpatrzono trzy warianty.
Wariant I zakładał, że droga krajowa będzie przebiegać istniejącym korytarzem ul. Krakowskiej z uwzględnieniem przebudowy istniejących skrzyżowań i budową bezkolizyjnego węzła na skrzyżowaniu ul. Krakowskiej i ul. Gwardzistów-Baranowskiego. W wariancie tym rozpatrzono dwa podwarianty przebiegu DK79 w dzielnicy Byczyna.
Wariant IA – zakładał przebieg istniejącym korytarzem ul. Krakowskiej z przeprowadzeniem DK79 w Byczynie na estakadzie węzła WB.
Wariant IB – zakładał przebieg istniejącym korytarzem ul. Krakowskiej z przeprowadzeniem DK79 w Byczynie jednopoziomowo z poprawą parametrów skrzyżowania i realizacją sygnalizacji świetlnej.
Wariant II – zakładał wykonanie drogi klasy G, z przebiegiem nowym korytarzem pośladzie zlikwidowanej towarowej linii kolejowej.

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010 Tomasz Łosza
data..... podpis
Projektu Inwestycyjnego „Miasto Twarda Autostrady"

Wariant III – na znacznym odcinku pokrywał się z przebiegiem wariantu I, ze zmianą sposobu przejścia przez dolinę Byczynki (droga poprowadzona na pięcioprzęsłowej estakadzie).
Wariant II odrzucono, gdyż wiązałby się on z utratą cennych roślin i siedlisk chronionych, stanowiłby największe zagrożenie dla klimatu akustycznego i wiązałby się z koniecznością budowy największej liczby ekranów akustycznych. Miałby także negatywny wpływ na jakość powietrza atmosferycznego oraz na wody podziemne. Warianty IA i IB odrzucono ze względu na to, iż mogłyby spowodować największy sprzeciw społeczny z powodu znacznych wyburzeń w dzielnicy Byczyna i w konsekwencji likwidacji centrum dzielnicy Byczyna.
Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, przestrzenne oraz społeczne do realizacji wybrano wariant III. Będzie się on wiązał z najmniejszym oddziaływaniem na środowisko, oraz będzie wymagał budowy najmniejszej liczby ekranów akustycznych.
Przeanalizowano również wariant „zero" polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Nie podejmowanie przedsięwzięcia wiązałoby się z prowadzeniem ruchu po istniejącej ul. Krakowskiej, ze wzrostem emisji zanieczyszczeń do powietrza, emisji ścieków, odpadów, hałasu. Wariant ten jako niekorzystny dla środowiska i zdrowia ludzi został odrzucony.

Na wniosek Prezydenta Miasta Jaworzna z 13 września 2007r. znak: RI.2222-3/38/2007 o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa odcinków Drogi Krajowej nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna – układ planowany do realizacji w ramach etapu III, V oraz VI (dla przebiegu DK79 oraz projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu)" kierując się podniesioną przez wnioskodawcę koniecznością zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami i ze względu na ważny interes społeczny niniejszej decyzji, zgodnie z art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), nadano rygor natychmiastowej wykonalności.
Przeprowadzone postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn. „Budowa odcinków Drogi Krajowej nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna – układ planowany do realizacji w ramach etapu III, V oraz VI (dla przebiegu DK79 oraz projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu)" wskazało potrzebę określenia warunków wymienionych w pkt. II i III. Ustalone warunki wynikają z obowiązujących regulacji prawnych ochrony środowiska.
Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Ministra Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Wojewody Śląskiego, w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia.
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.
Za wydanie decyzji nie pobrano opłaty skarbowej. Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006r.o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225 poz.1635) jednostki samorządu terytorialnego są zwolnione od opłaty skarbowej.

Załączniki : charakterystyka przedsięwzięcia.

Z up. Wojewody Śląskiego
Andrzej Jeżewski
Dyrektor Wydziału
Środowiska i Rolnictwa

Stwierdza się, że niniejsza decyzja stała się ostateczna
z dniem 6.02.2008r.
Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach
Wydział Środowiska i Rolnictwa
40-032 Katowice, ul. Jagiellońska 25
000514259
-2-

Kierownik Oddziału
Grażyna Stefanek

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010
data..... podpis.....
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarda do Autostrady"

Otrzymują :
1. Prezydent Miasta Jaworzna
Z
2.EKOSYSTEM ŚLĄSK
Biuro Konsultingowe Ochrony Śrdowiska
41-400 Mysłowice
ul.Katowicka 53
Z
3. SR/III (Nr 212/07)

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

ŚLĄSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
W KATOWICACH
Wydział Środowiska i Rolnictwa
40-032 Katowice, ul. Jagiellońska 25
000514259

Załącznik do decyzji Wojewody Śląskiego
z 27 grudnia 2007r. znak: SR/III/66130/15/16/07

Charakterystyka przedsięwzięcia :

Przedsięwzięcie polega na budowie odcinków drogi krajowej nr 79, zlokalizowanej w granicach administracyjnych miasta Jaworzna.Planowane przedsięzięcie obejmuje :

1) budowę odcinka drogi przemysłowej (odcinek I - km 0+420 – km 5 +520),
2) przebudowę DK79 (ul. Grunwaldzka do klasy G2/2) na odcinku od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do początku Trasy Śródmiejskiej (odcinek II km 0+000 - km 1+992,98) ,
3) przebudowę DK 79 na odcinku od ul. Niemcewicza do granic administracyjnych miasta Jaworzna (ulicy Krakowskiej do klasy G2/2 i GP1/2) (odcinek III (km 0+000 - km 5+906 (wariant I)/km 5+583 (wariant III)/km 6+723(wariant II),
4) budowę projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej (zwanej również Drogą Regionalnego Rozwoju, lub Drogą Obszarową), łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu), (odcinek IV km 0 +000 – km 7+550) .

- Ad1.
  Droga Przemysłowa o długości 5,5 km wraz z drogami zbiorczymi i dojazdowymi przebiega początkowo w mieście Sosnowiec, śladem istniejącej ul. Orląt Lwowskich. Po przekroczeniu linii kolejowej (km 0+706), droga skręci w kierunku południowym wchodząc w tereny leśne w Jaworznie. W km 2+978,5 ponownie przetnie linię kolejową a następnie w km 3+435 włączy się w istniejącą ul. Wojska Polskiego i biec będzie jej śladem w kierunku istniejącego ronda na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej, Katowickiej, Grunwaldzkiej i Wojska Polskiego. Droga ta kończy się w km 5+500 przed istniejącym przejściem podziemnym pod ul. Grunwaldzką.

- Ad.2
  Przebudowa ul. Grunwaldzkiej w Jaworznie odbywać się będzie na odcinku jej przebiegu pomiędzy końcem projektowanej Drogi Przemysłowej (w sąsiedztwie istniejącego pod ul. Grunwaldzką przejścia dla pieszych na wysokości os. Stałego), a początkiem Trasy Śródmiejskiej, w rejonie wysokiej zabudowy osiedla Podłęże. Projektowana trasa ul. Grunwaldzkiej pokrywa się z obecnym przebiegiem tej ulicy.

- Ad.3.
  Przebudowa DK79 (ul. Krakowskiej) w Jaworznie na odcinku jej przebiegu od skrzyżowania z ul. Niemcewicza do granic miasta zakłada dostosowanie jej parametrów do klasy GP dla polepszenia warunków ruchu i bezpieczeństwa, a także obejmuje wykonanie połączenia z Drogą Współpracy Regionalnej.Do skrzyżowania z projektowaną Drogą Współpracy Regionalnej planowana jest droga klasy GP2/2(na odcinku poczatkowym) ,a na dalszym odcinku klasy GP1/2.

- Ad.4.
  Projektowana Droga Współpracy Regionalnej przebiegać będzie całkowicie nowym śladem. Rozpoczynać się będzie skrzyżowaniem z DK79 na wysokości ul. Podgórskiej i biec przez osiedle "Okrągłe" do skrzyżowania z ul. Wiosny Ludów, gdzie zmienia kierunek do przekroczenia węzła "Jeleń" autostrady A4, Kanału Matylda i dalej na południe przez kompleks leśny do granicy z gminą Chełmek. Analizowane odcinki dróg krajowych będą miały bardzo dobre połączenie z wewnętrzną siecią drogową miasta jak i drogami układu zewnętrznego A4 i

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010 podpis Tomasz Tosza
KIEROWNIK Projektu Inwestycyjnego "Miasto Twarzą do Autostrady"

S1. Połączenie projektowanych odcinków dróg (DP i DWR) z istniejącym układem komunikacyjnym zapewnione będzie przez projektowany węzeł "Katowicka" w km 1+313 DP, przebudowane skrzyżowanie w km 5+200 DP, czterwylotowe skrzyżowanie w km 1+200DK 79 na odcinku przebudowy do klasy GP oraz istniejący dwupoziomowy węzeł autostradowy "Jeleń". Przebudowywany odcinek ul. Grunwaldzkiej nie spowoduje żadnych zmian w połączeniach z siecią dróg istniejących, zaś na odcinku przebudowy ul. Krakowskiej z uwagi na dostosowanie do parametrów klasy GP przewidziano zamknięcia niektórych wjazdów z likwidacją skrzyżowania oraz realizację nowych. Łączna długość budowanych odcinków drogi krajowej wynosi ok. 21 km.

Dyrektor Wydziału

Andrzej Jeżewski

Stwierdzam zgodność z oryginałem

30 CZE. 2010

Data.....podpis *Tomasz Tosza*

KIEROWNIK

Projektu Inwestycyjnego

"Miasto Tworzy do Autostrady"

KOPIA

ZASTĘPCA PREZYDENTA Miasta

PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY w KATOWICACH

40-957 Katowice, ul. Raciborska 39, skrytka pocztowa 591

centr.: (032) 351-23-00 sekr.:(032) 351-23-15 fax : (032) 351-23-18, 351-23-02
PWIS@wsse.katowice.pl http://www.wsse.katowice.pl

Urząd Miejski w Jaworznie
KANCELARIA OGÓLNA
WPŁYNĘŁO
dnia 12 LIP. 2007
L.dz. 57182 zał.
PODPIS

NZ/531/B/4426/11/07
NZ.524-192/07

Katowice, dnia 05.07.2007r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie **art. 106 Kpa, art.3 ustawy z dnia 14 marca 1985r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2006r. Nr 122, poz. 851), art. 48 ust. 2 pkt.1a i art. 57 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006r. Nr 129, poz. 902), § 2 ust. 1 pkt.30 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 zmianami),** po rozpatrzeniu wniosku Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach – Wydziału Środowiska i Rolnictwa z dnia 13.12.2006r., nr ŚR-III-66130/dś/15/6/06 oraz uzupełnień,

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach,
uzgadnia

w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia p.n. „budowa odcinków drogi krajowej DK nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna – układ planowany do realizacji w ramach etapu III, V oraz VI (dla przebiegu DK 79 oraz projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu)", z zastrzeżeniem zachowania następujących warunków:

1. Należy przewidzieć odpowiednie zabezpieczenia techniczne (ekrany akustyczne, wymianę okien na okna o zwiększonej izolacyjności akustycznej wyposażone w nawiewniki, realizację zieleni izolacyjnej i nawierzchni cichej), zapewniające dopuszczalny poziom hałasu w pomieszczeniach budynków sąsiadujących z projektowaną inwestycją. Szczegółowy wykaz budynków, w których przewidziana będzie konieczność wykonania zabezpieczeń oraz ich rodzaj, określony zostanie na etapie uzgadniania projektu budowlanego.
2. Emisja zanieczyszczeń pochodzących ze spalin samochodowych w miejscach, gdzie jest to możliwe, zostanie ograniczona poprzez wykonanie pasów zieleni izolacyjnej, których projekt zostanie opracowany na etapie projektu budowlanego.
3. Nawierzchnia dróg zostanie wykonana w sposób szczelny i odpowiednio wyprofilowany tak, by zapewnić całkowity spływ wód do kolektorów deszczowych.
4. Wody opadowe zebrane w systemy kanalizacji deszczowej zostaną przed ich odprowadzeniem do odbiorników oczyszczane w zespołach urządzeń złożonych z piaskownika i separatora substancji ropopochodnych.
5. Należy zaprojektować i zrealizować urządzenia zabezpieczające przed przedostaniem się wód zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi do odbiorników w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń środowiska (wypadki drogowe, awarie).
6. Na terenach baz zapleczy technicznych budowy drogi należy prowadzić zorganizowaną gospodarkę ściekami sanitarnymi, deszczowymi i odpadami.

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010 podpis
Tomasz Tosza
KIEROWNIK Projektu Inwestycyjnego „Miasto Tworzą do Autostrady"

7. Na terenach, na których mimo zastosowania zabezpieczeń technicznych stwierdzi się przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń zanieczyszczeń lub dopuszczalnego równoważnego poziomu dźwięku, zostanie utworzony obszar ograniczonego użytkowania.
8. W obszarze objętym ponadnormatywnym oddziaływaniem należy wprowadzić zakaz lokalizacji nowych budynków podlegających ochronie.

Uzasadnienie

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach – Wydziału Środowiska i Rolnictwa wnioskiem z dnia 13.12.2006r., nr ŚR-III-66130/dś/15/6/06 wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinków drogi krajowej DK nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna – układ planowany do realizacji w ramach etapu III, V oraz VI (dla przebiegu DK 79 oraz projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu).

Planowane przedsięwzięcie obejmuje:

- Budowę odcinka drogi przemysłowej,
- Przebudowę DK79 (ul. Grunwaldzka do klasy G2/2) na odcinku od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do początku Trasy Śródmiejskiej,
- Przebudowę DK79 na odcinku od ul. Niemcewicza do granic administracyjnych miasta Jaworzna (ul. Krakowskiej do klasy G2/2 i GP1/2,
- Budowę projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej (zwanej również Drogą Regionalnego Rozwoju, lub Drogą Obszarową), łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu.

Łączna długość budowanych odcinków drogi krajowej wynosi ok. 21km.

Projektowane odcinki drogi krajowej DK79 zlokalizowane są na terenie województwa śląskiego, na terenie miasta Jaworzno. Realizowane odcinki drogi krajowej są odcinkami nowobudowanymi oraz przebudowanymi. Wykonanie inwestycji wymagać będzie zajęcia terenu o powierzchni ok. 28,3ha. Tereny te obecnie zagospodarowane są jako tereny leśne o powierzchni 17,73ha, tereny rolne o powierzchni 1,1ha, łąki i nieużytki o powierzchni 9,23ha oraz tereny mieszkaniowe o powierzchni 0,24ha.

W ramach inwestycji przewidziano wykonanie:

1. Budowę Drogi Przemysłowej wraz z drogami zbiorczymi i dojazdowymi:
   a) Budowa Drogi Przemysłowej,
   b) Budowa drogi zbiorczej oraz drogi lokalnej do Outlet Center i kopalni piasku Szczakowa,
   c) Budowa skrzyżowania z łącznikiem do ul. Katowickiej w km 1+313,
   d) Budowa fragmentu ulicy łączącej ul. Wojska Polskiego z Drogą Przemysłową,
   c) Budowa fragmentu ul. Martyniaków, Inwalidów Wojennych oraz budowa zatok autobusowych,
   d) Budowa łącznika z ul. Inwalidów Wojennych do Drogi Przemysłowej,
   e) Budowa fragmentu ul. Martyniaków, ul. Inwalidów Wojennych oraz budowa zatok autobusowych,
   f) Budowa łącznika z ul. Inwalidów Wojennych do drogi Przemysłowej,
   g) Przebudowa skrzyżowania typu rondo ul. Katowickiej, ul. Wojska Polskiego i ul. Armii Krajowej na skrzyżowanie skanalizowane,
   h) Budowa fragmentu ul. Katowickiej łączącego w/w skrzyżowanie z jej istniejącym odcinkiem,
   i) Przebudowa i remont ul. Armii Krajowej,
   j) Budowa nowego wjazdu do hipermarketu Champion,
   k) Budowa innych skrzyżowań i zjazdów publicznych i indywidualnych zapewniających obsługę przyległego terenu,
   l) Budowa obiektów inżynierskich, związanych z:
      - Wiaduktem drogowym nad linią KP Szczakowa i drogą lokalną,
      - Wiaduktem kolejowym w ciągu linii Maczki Bór nad Drogą Przemysłową,

Stwierdzam zgodność z oryginałem
Data 30 CZE. 2010 podpis
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
Biuro Budowy do Autostrady

- Budową zatok autobusowych,
- Budową 2 przepustów o średnicy Ø 1000 pod łącznicą i drogą,
- Budową 3 przepustów ekologicznych o średnicy Ø 1000,
- Budowę ekranów akustycznych,
- Rozbiórkę istniejącego wiaduktu drogowego nad linią kolejową KP Szczakowa,

m) Budowa systemu odwodnienia drogi,
n) Budowa 3 zbiorników retencyjno-odparowujących,
o) Budowa ciągów pieszych i rowerowych,
p) Wyburzenie 6 istniejących obiektów mieszkalnych i zmiana funkcji 6 obiektów,
q) Wycinka: drzew 6500 sztuk, krzewów o powierzchni 20 000m^2, lasów o powierzchni 6,9 ha oraz przesadzenie drzew w ilości 100 sztuk.

2. Modernizacja ul. Grunwaldzkiej od ul. Wojska Polskiego do Trasy Śródmiejskiej:
   - Przebudowa ul. Grunwaldzkiej po istniejącym śladzie z korektami wynikającymi z konieczności dostosowania jej parametrów technicznych i użytkowych do klasy G, droga prowadzona do km 0+000 do km 0+650 jezdnią północną N i południową S,
   - Budowa dodatkowego pasa ruchu,
   - Budowa Łącznika S za skrzyżowaniem z ul. Cegielnianą,
   - Budowa Łącznika N w km 1+710 wraz z włączeniem istniejącego układu komunikacyjnego uzupełnionego o nowe połączenia dróg dojazdowych i miejsc postojowych,
   - Budowa skrzyżowania typu cargo od km 0+250,00 do km 0+430,00 w celu połączenia jezdni „N" i „S",
   - Budowa drogi serwisowej od ul. Cegielnianej do drogi wewnętrznej z ul. Grunwaldzką 204 – równoległej do DK79 za pierwszą linią zabudowy,
   - Budowa czwartego wlotu skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Grunwaldzką do drogi serwisowej,
   - Korekta skrzyżowania z ul. Cegielnianą oraz z Al. J. Piłsudskiego,
   - Przebudowa parkingu od km 0+090 do km 0+225 jezdni N,
   - Budowa pochylni w km 0+018,69 dla istniejącego przejścia podziemnego dla pieszych,
   - Budowa w km 1+813 podziemnego przejścia dla pieszych wraz z pochylniami dla osób niepełnosprawnych,
   - Budowa w km 1+832 wjazdu na obniżonym krawężniku dla okolicznych bloków i służb ratunkowych,
   - Włączenie ciągów od al. J. Piłsudskiego poprzez wjazd między wjazdem do stacji paliw i supermarketu,
   - Zamknięcie dojazdu do osiedla od strony placu targowego, dojazd zostanie zapewniony poprzez projektowaną drogę dojazdową i ciąg pieszy,
   - Budowa oraz zmiana lokalizacji zatok autobusowych,
   - Budowa systemu odwodnienia drogi,
   - Remont ciągów pieszych wzdłuż ul. Grunwaldzkiej i dróg bocznych,
   - Usunięcie drzew 431 szt. oraz grup krzewów o powierzchni 932m^2 oraz przesadzenie 77sztuk drzew i 2m^2 krzewów,
   - Budowa ekranów akustycznych.
3. Przebudowa drogi krajowej DK79 od ul. Niemcewicza do granic administracyjnych miasta Wariant III:
   - Przebudowa i modernizacja drogi krajowej wzdłuż starego śladu ul. Krakowskiej,
   - Likwidacja skrzyżowania z ul. Niemcewicza,
   - Przebudowa i modernizacja skrzyżowań z ul. Żukowa, Rapackiego, Kaczeńców i Cezarówka Dolna,
   - Zamknięcie połączeń ul. Czystej z drogą krajową,
   - Budowa kładki dla pieszych w rejonie zlikwidowania skrzyżowania z ul. Czystą,

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010
data.....podpis.....
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
„Miasto Twoją do Autostrady"

- Budowa „nowym śladem" estakady nad Byczynką i ul. Gwardzistów dla wyniesienia odcinka drogi krajowej DK79 w rejonie doliny Byczynki,
- Budowa 2 nowych skrzyżowań w Byczynie dla połączenia przełożonego na estakadę śladu DK79 ze „starym śladem" ul. Krakowskiej,
- Wyburzenie kolidujących budynków mieszkalnych i gospodarczych,
- Likwidacja ok. 430,0m starodroża przy ul. Krakowskiej wyłączonego z użytkowania po wykonaniu odcinka drogi na nasypie i estakadzie,
- Likwidacja istniejącego zjazdu z drogi krajowej w lokalną drogę łączącą ul. Krakowską z ul. Kościelną i budową placu manewrowego do nawracania,
- Miejscowe poszerzenie korpusu drogi i budowa dodatkowych pasów ruchu umożliwiające wyprzedzanie n wzniesieniach,
- Skorygowanie istniejącego przekroju normalnego drogi poprzez poszerzenie pasów ruchu na całej długości do 3,50m,
- Wykonanie na odcinkach nieokrawężnikowanych obustronnych opasek zewnętrznych o szerokości 0,50m,
- Zwiększenie i ujednolicenie szerokości poboczy do 1,50m,
- Poszerzenie istniejących chodników,
- Oddzielenie nowoprojektowanych odcinków chodników od jezdni bocznym pasem dzielącym,
- Wyburzenie kolidujących budynków mieszkalnych i gospodarczych,
- Budowa przepustu ekologicznego na cieku bez nazwy w rejonie skrzyżowania z ul. Kaczeńców (km 4+500),
- Budowa systemu odwodnienia drogi,
- Budowa ekranów akustycznych,
- Budowa urządzeń ochrony wód (separatorów),
- Wycinka i nasadzenie zieleni,
- Dokonanie wykopu i podziału gruntów w pasie o szerokości minimum 25m.

4. Droga Współpracy Regionalnej:
   - Budowa Drogi Współpracy Regionalnej do granicy gminą Chełmek,
   - Budowa skrzyżowania skanalizowanego km 0+458,50, poprzez które Droga Współpracy Regionalnej łączy się z istniejącą ul. Krakowską oraz dla połączenia z lokalnymi ciągami ul. Chłopickiego i ul. Stromą,
   - Budowa kanalizacji dla ul. Chłopickiego,
   - Budowa w km 0+830,00 zjazdu na pobliską posesję,
   - Budowa skrzyżowania prostego z ul. Zelwerowicza wraz z przebudową tej ulicy na długości ok. 160m,
   - Budowa skrzyżowania z drogą lokalną w km 2+336,00,
   - Budowa skrzyżowania skanalizowanego w km 2+980,00 z ul. Wiosny Ludów wraz z przebudową tej drogi na odcinku ok. 230m,
   - Budowa w km 3+712,00 skrzyżowania skanalizowanego z przebudową łącznicą węzła,
   - Budowa łącznicy jako przedłużenie istniejącej jezdni łącznikowej obsługującej zjazd z autostrady A4 z kierunku Krakowa oraz wjazd na autostradę w kierunku Katowic, odcinek ten będzie miał długość ok. 210m,
   - Budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Wygoda z łącznicą węzła,
   - Budowa skrzyżowania w km 4+300 dla drogi granicznej i drogi do dzielnicy Dąb,
   - Budowa przepustów ekologicznych w km 3+280, 5+600, 6+300, 6+950,
   - Budowa przejścia dla zwierząt w km 4+280,
   - Budowa ekranów akustycznych,
   - Wycinka i nasadzenie zieleni,
   - Budowa ciągów pieszych,
   - Budowa zatok autobusowych,

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010
data.....podpis.....
Tomasz Łosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
„Miasto Twierdza do Autostrady"

- Budowa nowych obiektów inżynierskich (przepusty),
- Budowa urządzeń ochronnych wód (separatorów).

Inwestycja ma na celu poprawę jakości nawierzchni dróg, remontu lub przebudowy skrzyżowań, poboczy, pasa podziału, urządzeń odwadniających oraz elementów bezpieczeństwa ruchu.

Po przeprowadzeniu analizy pięciu wariantów przebiegu przedmiotowej drogi stwierdzono, że najkorzystniejszym przebiegiem jest wybór wariantu nr III ze względu na:

1. Umiarkowane oddziaływanie w zakresie planowanych wyburzeń obiektów mieszkalnych.
2. Umiarkowane oddziaływanie w aspekcie wpływu na rzeźbę terenu.
3. Najmniejsze zagrożenie związane z oddziaływaniem akustycznym oraz konsekwencji najmniejsza liczba wybudowanych ekranów akustycznych,
4. Najmniejsze oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego, zarówno według kryterium ochrony ludzi, jak i ochrony roślin,
5. Najmniejsze oddziaływanie w zakresie zmiany stosunków wodnych,
6. Najmniejsze zagrożenie wód podziemnych,
7. Najmniejsze zagrożenie gleb i rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
8. Najmniejsze zagrożenie przyrodnicze.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, przestrzenne oraz społeczne wskazuje się, że najkorzystniejszym wariantem do realizacji jest wariant III.

Wody opadowe z terenu projektowanego odcinka drogi będą odprowadzane z nawierzchni jezdni grawitacyjnie, do odbiornika po uprzednim ich podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych zespolonym z osadnikiem.

W związku z wystąpieniem uciążliwości związanej z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia, poza terenem inwestycji, w miejscach gdzie przewiduje się wystąpienie przekroczeń dopuszczalnego hałasu, zostaną zastosowane ekrany akustyczne i inne zabezpieczenia ochronne. Przewidziano również wykonanie wzdłuż trasy drogi pasów zieleni izolacyjnej.

Dodatkowo po uruchomieniu drogi zostanie wykonana analiza porealizacyjna, która potwierdzi skuteczność zastosowanych zabezpieczeń ochronnych.

W przypadku, gdy wynik analizy porealizacyjnej wykaże, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, poza pasem drogowym nie są dotrzymane standardy jakości środowiska, zostanie na tym terenie utworzony obszar ograniczonego użytkowania.

Wg przedstawionego „Raportu oddziaływania na środowisko" sporządzonego we wrześniu 2006r. przez Biuro Konsultingowe Ochrony Środowiska „EKOSYSTEM ŚLĄSK" z Mysłowic oraz Aneksu z marca 2007r. wynika, że przyjęte rozwiązania techniczne pozwolą na zminimalizowanie wpływu projektowanej drogi na środowisko i zdrowie ludzi.

Realizacja inwestycji zmniejszy natężenie ruchu na istniejącym odcinku DK79, zwłaszcza na odcinku ulicy Krakowskiej, poprawi stan drogi, zwiększy jej przepustowość i płynność ruchu, co wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń w stosunku do stanu aktualnego.

Główny wpływ na poprawę natężenia ruchu na istniejącym odcinku DK79 będzie miała realizacja dróg nowoprojektowanych (Drogi Przemysłowej i Drogi Współpracy Regionalnej).

Realizacja Drogi Przemysłowej pozwoli na zmianę natężenia ruchu na ul. Katowickiej na odcinku pomiędzy projektowanym węzłem „Katowicka", a skrzyżowaniem z ul. Wojska Polskiego, obecnie stanowiącym fragment DK79. Odcinek ten, przebiegający przez gęsto zabudowaną dzielnicę Dąbrowa Narodowa zostanie wyłączony z sieci dróg krajowych.

Podobne uwarunkowania niesie realizacja projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej dla odcinka DK79 (ul. Krakowskiej), na której prognoza wskazuje spadek natężenia ruchu od włączenia Drogi Współpracy Regionalnej do węzła „Byczyna", a co za tym idzie ograniczenie głównie wpływów DK79.

Zatwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
„Miasto Twoje do Autostrady"

W celu zapewnienia prawidłowych wymogów higienicznych i zdrowotnych konieczne jest spełnienie w/w warunków oraz zaleceń wynikających z „Raportu o oddziaływaniu na środowisko". Biorąc pod uwagę charakterystykę przedsięwzięcia i powyższe względy postanowiono jak w sentencji.

Na postanowienie niniejsze służy stronom zażalenie do Głównego Inspektora Sanitarnego w Warszawie za pośrednictwem Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach w terminie 7 dni od daty doręczenia.

PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY
W KATOWICACH

dr n. med. Zbigniew Świderek

PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY * W KATOWICACH *

Zał.: 1 egz. Raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Otrzymują:

1. Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach – Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa - 40-032 Katowice, ul. Jagiellońska 25.
2. Prezydent Miasta Jaworzna – 43-600 Jaworzno, ul. Grunwaldzka 33.
3. Pozostałe strony zawiadamiane zgodnie z art. 49 kpa.

Do wiadomości:

1. P P I S w Jaworznie.
2. OZNS a/a.

Potwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE 2010 podpis
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
„Miasto Tworzy do Autostrady"

RI.2222-3/3/2007
20 dkll

NACZELNIK
Wydziału Rozwoju i Inwestycji
Krzysztof Ciemniewski

Warszawa, dnia 30. 08. 2007 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

Jan Szyszko

R1
03.09.2007
ZASTĘPCA PREZYDENTA
Miasta
Jacek Nowak

Urząd Miejski w Jaworznie
KANCELARIA OGÓLNA
WPŁYNĘŁO
dnia 03 WRZ. 2007
L.dz. 72288 zał. –
PODPIS

DOOŚ-121D/218/2007/ER

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § 5 Kpa oraz art. 48 ust. 2 pkt 2 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 z późn. zm.)*, w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Budowie odcinków drogi krajowej nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna- układ planowany do realizacji w ramach etapu III, V oraz VI (dla przebiegu DK79 oraz projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu"

uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określam następujące warunki:

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1. Zorganizować zaplecza budowlane oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
2. Zaplecze techniczne budowy należy zlokalizować poza:
   - terenami leśnymi i terenami dolin rzecznych;
   - terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową;
   - bezpośrednim sąsiedztwem ujęć wodnych:
3. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne,

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010
data ..... podpis .....
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twoją do Autostrady"

jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją;

4. Ścieki socjalno- bytowe z zaplecza budowy należy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić je do najbliższej oczyszczalni;
5. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu;
6. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00);
7. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
8. Prace związane z wycinką drzew należy prowadzić poza okresem od 31 marca do 15 sierpnia;
9. Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód;

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Budowę ekranów akustycznych w celu ochrony terenów chronionych przed hałasem:
   a) wzdłuż Drogi Przemysłowej:
      - od ok. km 5+180 do km 5+508 po lewej stronie drogi;
   b) wzdłuż ul. Katowickiej:
      - od ok. km 0+180 do km 0+233 po lewej stronie drogi;
   c) wzdłuż ul. Grunwaldzkiej:
      - od ok. km 0+003 do km 0+017 po lewej stronie drogi;
      - od ok. km 0+016 do km 0+041 po lewej stronie drogi;
      - od ok. km 0+032 do km 0+091 po lewej stronie drogi;
      - od ok. km 0+050 do km 0+196 po prawej stronie drogi;
      - od ok. km 0+189 do km 0+245 po prawej stronie drogi;
      - od ok. km 0+912 do km 0+926 po lewej stronie drogi;
      - od ok. km 0+925 do km 1+107 po lewej stronie drogi;
      - od ok. km 1+203 do km 1+283 po lewej stronie drogi;
      - od ok. km 1+714 do km 1+773 po lewej stronie drogi;
      - od ok. km 1+771 do km 1+845 po lewej stronie drogi;

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE 2010 podpis Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

- od ok. km 1+837 do km 1+906 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 1+908 do km 1+944 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 1+937 do km 1+992,98 po prawej stronie drogi;

d) wzdłuż ul. Puszkina:

- od ok. km 0+019 do km 0+043,5;

e) wzdłuż ul. Szczakowskiej:

- od ok. km 0+019 do km 0+049;

f) wzdłuż ul. Cegielnianej:

- od ok. km 0+013 do km 0+033;

g) wzdłuż Łącznika N:

- od ok. km 0+022 do km 0+042;

h) wzdłuż DK 79 w Jaworznie od ul. Niemcewicza do granic administracyjnych miasta Jaworzna:

- od ok. km 0+038 do km 0+358 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 0+368 do km 0+514 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 1+850 do km 2+082 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 2+082 do km 2+600 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 2+600 do km 2+830 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 2+830 do km 2+955 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 2+955 do km 3+210 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 4+190 do km 4+392 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 4+410 do km 4+540 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 4+590 do km 4+940 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 5+090 do km 5+220 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 5+270 do km 5+480 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 0+030 do km 0+112 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 0+418 do km 0+522 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 0+586 do km 0+850 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 0+850 do km 1+050 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 1+050 do km 1+200 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 2+066 do km 2+600 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 2+600 do km 2+830 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 2+830 do km 2+900 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 2+900 do km 3+210 po lewej stronie drogi;

Potwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE 2010 podpis

Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Tworzące Autostrady"

- od ok. km 5+270 do km 5+460 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 5+470 do km 5+590 po lewej stronie drogi;
- od ok. km 5+615 do km 5+840 po lewej stronie drogi;

i) wzdłuż Drogi Współpracy Regionalnej:
- od ok. km 0+100 do km 0+600 po prawej stronie drogi;
- od ok. km 2+480 do km 2+620 po lewej stronie drogi;

2. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich sylwetki ptaków drapieżnych;
3. Zastosowanie odpowiednich systemów odwodnienia:

a) Odwodnienie Drogi Przemysłowej:
- na odcinku od km 0+420 do km 0+620 odprowadzanie wód opadowych do istniejącej kanalizacji deszczowej w ul. Orląt Lwowskich;
- na odcinku od km 0+620 do km 3+500 odprowadzanie wód opadowych do kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w chodniku lub pasie rozdziału, a następnie do trzech zbiorników odparowująco- retencyjnych;
- na odcinku od km 3+500 do km 5+500 odprowadzanie wód opadowych do istniejącego rowu wzdłuż ul. Wojska Polskiego;
- przed zbiornikami odparowująco- retencyjnymi oraz rowem wzdłuż ul. Wojska Polskiego należy zainstalować piaskowniki i separatory zanieczyszczeń;

b) Odwodnienie ul. Grunwaldzkiej:
- ujmowanie wód opadowych z przebudowywanej ul. Grunwaldzkiej poprzez wpusty deszczowe z osadnikami do kanalizacji deszczowej a następnie odprowadzanie do istniejących lub przebudowywanych kanałów;
- włączenie początkowego odcinka drogi (do km 0+530) w system odwodnienia Drogi Przemysłowej;
- odprowadzanie wód opadowych z odcinka od km 0+530 do km 1+360 do projektowanego zbiornika odparowująco- retencyjnego usytuowanego poniżej dawnych terenów kopalni Jan Kanty na wysokości wylotu skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej i Szczakowskiej;
- odprowadzanie wód opadowych z pozostałego fragmentu drogi do istniejącego kanału ogólnospławnego Dn1200 z miejscem włączenia w rejonie skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z ul. Cegielnianą;

c) Odwodnienie DK 79 na odcinku przebudowy do klasy GP

Potwierdzam zgodność z oryginałem
Data 30 CZE 2010 podpis
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarze do Autostrady"

- odprowadzanie wód opadowych od skrzyżowania z ul. Niemcewicza do skrzyżowania z projektowaną Drogą Współpracy Regionalnej za pomocą kanalizacji deszczowej prowadzonej następnie ulicami Bielańską i Tetmajera do istniejącego kanału przy ul. Niemcewicza;
- powierzchniowe odwodnienie pozostałego odcinka drogi do obustronnych rowów przydrożnych. Odbiornikami będą istniejące cieki powierzchniowe: od km 1+500 do km 3+400 „potok Byczynka" w rejonie skrzyżowania ul. Krakowskiej i ul. Gwardzistów oraz od km 3+400 do końca analizowanego odcinka ciek bez nazwy w rejonie km 4+500;
- z uwagi na przebieg drogi w obszarze Wysokiej Ochrony Wód Podziemnych wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiorników należy oczyścić w piaskownikach i separatorach;

d) Odwodnienie Drogi Współpracy Regionalnej:
- ze względu na przebieg początkowego odcinka drogi w obszarze Wysokiej Ochrony Wód Podziemnych wody opadowe do km 2+600 należy odprowadzać powierzchniowo, do szczelnych rowów przydrożnych lub za pomocą kanalizacji deszczowej;
- odwodnienie pozostałych odcinków projektowanej drogi do trawiastych rowów przydrożnych;

4. Wykonanie przejść dla drobnych zwierząt oraz płazów w postaci przepustów o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m na odcinkach:

a) Droga Przemysłowa:
- w ok. km 1+500;
- w ok. km 2+125;
- w ok. km 2+605;

b) DK79 od ul. Niemcewicza do granic miasta:
- w ok. km 4+500- ciek bez nazwy;

c) Droga Współpracy Regionalnej:
- w ok. km 3+280- ciek bez nazwy;
- w ok. km 4+280- Byczynka;
- w ok. km 6+300- ciek bez nazwy;
- w ok. km 6+950- ciek bez nazwy;

5. Wykonanie przejścia dla zwierząt w formie poszerzonego mostu nad Kanałem Matylda w km 5+600 Drogi Współpracy Regionalnej. Przejściem tym należy objąć

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010 podpis
Tomasz Tosza KIEROWNIK Projektu Inwestycyjnego „Miasto Tworzy do Autostrady"

szeroki pas brzegu powyżej poziomu zalewania, po obu stronach cieku, wraz z porastającą go roślinnością. Strefa udostępniona jako przejście dla zwierząt powinna mieć powyżej 3,5 m wysokości i 5 m szerokości (wymiary odnoszą się do jednego brzegu);

6. W przypadku przejść połączonych z ciekami wodnymi, co najmniej po jednej stronie należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody;
7. Zastosowanie zieleni dogęszczającej:
   a) Droga Przemysłowa
      - od ok. km 1+240 do km 3+560 po lewej stronie drogi;
      - od ok. km 0+740do km 0+840 zieleń dogęszczająca za drogą lokalną, strona prawa;
      - od ok. km 1+600 do 1+920 po prawej stronie drogi;
      - od ok. km 2+990 do km 3+430 po prawej stronie drogi;
      - od ok. km 4+040 do km 4+700- rejon węzła „Martyniaków" zieleń dogęszczająca obustronna;
      - zieleń dogęszczająca przy drogach łączących ul. Energetyków z ul. Wojska Polskiego;
   b) Droga DK79 od ul. Niemcewicza do granic administracyjnych miasta:
      - od ok. km 3+200 do km 4+000 po obu stronach drogi;
      - od ok. km 4+700 do km 5+600 po stronie lewej przy lesie (wzgórze Korzeniec);
   c) Droga Współpracy Regionalnej:
      - od ok. km 0+100 do km 1+050 po stronie prawej, rejon Pietruszkowej Góry;
      - od ok. km 0+550 do km 1+050 po stronie lewej, rejon Pietruszkowej Góry;
      - od ok. km 1+050 do km 2+480 po obu stronach drogi;
      - od ok. km 3+850 do km 4+300 po stronie lewej przy lesie;
      - od ok. km 4+400 do km 4+800 po stronie lewej przy lesie;
      - od ok. km 5+450 do km 7+550 po obu stronach drogi;
8. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń roślinności wzdłuż drogi. W doborze gatunków tworzących zieleń należy kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenia powietrza, susze, lekkie zasolenie gleby. Powinny to być gatunki o zwartych koronach, dużej powierzchni liści, w tym gatunki zimozielone. Należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne,

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010
data.....podpis.....
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Tworzą do Autostrady"

wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa;

III. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

Do Ministra Środowiska wpłynął wniosek Wojewody Śląskiego o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Budowie odcinków drogi krajowej nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna- układ planowany do realizacji w ramach etapu III, V oraz VI (dla przebiegu DK79 oraz projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu", na podstawie art. 48 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania postanowienia o uzgodnieniu przez Ministra Środowiska przedmiotowego przedsięwzięcia, przeanalizowano następujące dokumenty:

1) Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia złożony przez Prezydenta Miasta Jaworzna;
2) Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy odcinków drogi krajowej nr 79 w granicach administracyjnych miasta Jaworzna, sporządzony przez biuro konsultingowe ochrony środowiska Ekosystem Śląsk w Mysłowicach;
3) Mapę ewidencyjną z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na budowie odcinków drogi krajowej nr 79, zlokalizowanej w granicach administracyjnych miasta Jaworzna w województwie śląskim. Przez Jaworzno przebiega obecnie jedna droga krajowa (DK 79), od wschodniej granicy miasta (z miastem

Sosnowiec) w kierunku południowo- zachodnim do granicy z gminą Chrzanów. Prowadzona od węzła łączącego z trasą S1 ulicami: Orląt Lwowskich, Katowicką, Grunwaldzką i Krakowską DK79 przechodzi przez centrum miasta.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje:

- Budowę odcinka Drogi Przemysłowej,
- Przebudowę DK79 (ul. Grunwaldzka do klasy G2/2) na odcinku od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do początku Trasy Śródmiejskiej),
- Przebudowę DK79 na odcinku od ul. Niemcewicza do granic administracyjnych miasta Jaworzna (ul. Krakowskiej do klasy GP2/2 i GP1/2),
- Budowę projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej (zwanej również Drogą Regionalnego Rozwoju lub Drogą Obszarową), łączącej DK79 z DK44 w Oświęcimiu.

Łączna długość budowanych odcinków drogi krajowej wynosi ok. 21 km.

Droga Przemysłowa o długości 5,5 km wraz z drogami zbiorczymi i dojazdowymi przebiega początkowo w mieście Sosnowiec, śladem istniejącej ul. Orląt Lwowskich. Po przekroczeniu linii kolejowej (km 0+706) droga skręca w kierunku południowym wchodząc w tereny leśne w Jaworznie. W km 2+978,5 ponownie przetnie linię kolejową, a następnie w km 3+435 włączy się w istniejącą ul. Wojska Polskiego i biec będzie jej śladem w kierunku istniejącego ronda na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej, Katowickiej, Grunwaldzkiej i Wojska Polskiego. Droga ta kończy się w km 5+500 przed istniejącym przejściem podziemnym pod ul. Grunwaldzką.

Przebudowa ul. Grunwaldzkiej w Jaworznie odbywać się będzie na odcinku jej przebiegu pomiędzy końcem projektowanej Drogi Przemysłowej (w sąsiedztwie istniejącego pod ul. Grunwaldzką przejścia dla pieszych na wysokości os. Stałego), a początkiem Trasy Śródmiejskiej, w rejonie wysokiej zabudowy osiedla Podłęże. Projektowana trasa ul. Grunwaldzkiej pokrywa się z obecnym przebiegiem tej ulicy.

Przebudowa DK79 (ul. Krakowskiej) w Jaworznie na odcinku jej przebiegu od skrzyżowania z ul. Niemcewicza do granic miasta zakłada dostosowanie jej parametrów do klasy GP dla polepszenia warunków ruchu i bezpieczeństwa, a także obejmuje wykonanie połączenia z Drogą Współpracy Regionalnej.

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010 podpis Tomasz Tosza
KIEROWNIK Projektu Inwestycyjnego "Miasto Twarde do Autostrady"

Droga Współpracy Regionalnej przebiegać będzie całkowicie nowym śladem. Rozpoczyna się skrzyżowaniem z DK79 na wysokości ul. Podgórskiej. Początkowo biegnie przez osiedle „Okrągłe" do skrzyżowania z ul. Wiosny Ludów, następnie do przekroczenia węzła „Jeleń" autostrady A4, Kanału Matylda i dalej na południe przez kompleks leśny do granicy z gminą Chełmek.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano następujące warianty:

Odcinek Drogi Przemysłowej nie był wariantowany lokalizacyjnie, natomiast rozważano przebieg drogi względem układu kolejowego prowadzącego do elektrowni Jaworzno II i III w zakresie rozwiązań wysokościowych- nad lub pod linią kolejową oraz 3 warianty w zakresie włączenia Drogi Przemysłowej do skrzyżowania ulic Katowickiej i Grunwaldzkiej (wariant I- budowa zmodernizowanego ronda na zbiegu ulic Katowickiej i Grunwaldzkiej, wariant II- budowa podwójnego skrzyżowania ulic Katowickiej i Grunwaldzkiej, wariant III- budowa estakady w miejscu połączenia ulic Wojska Polskiego i Grunwaldzkiej). Do realizacji przyjęto wariant przejścia drogi DP w wykopie pod linią kolejową w km 2+978,5 oraz odcinka w ciągu ul. Wojska Polskiego w formie przejazdu kolejowego w km 4+647,3. Do realizacji połączenia Drogi Przemysłowej z układem dróg istniejących jako najkorzystniejszy dla środowiska wybrany został wariant II.

Zakres przebudowy odcinka ul. Grunwaldzkiej pokrywającej się lokalizacyjnie z obecnym przebiegiem tej ulicy nie był wariantowany.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozpatrzono trzy warianty przebudowy odcinka ul. Krakowskiej:

Wariant I zakładał, że droga krajowa będzie przebiegać istniejącym korytarzem ul. Krakowskiej z uwzględnieniem przebudowy istniejących skrzyżowań i budową bezkolizyjnego węzła na skrzyżowaniu ul. Krakowskiej i ul. Gwardzistów- Baranowskiego. W wariancie tym rozpatrzono dwa podwarianty przebiegu DK79 w dzielnicy Byczyna.

Wariant I A- zakładał przebieg istniejącym korytarzem ul. Krakowskiej z przeprowadzeniem DK79 w Byczynie na estakadzie węzła;

Wariant I B- zakładał przebieg istniejącym korytarzem ul. Krakowskiej z przeprowadzeniem DK79 w Byczynie jednopoziomowo z poprawą parametrów skrzyżowania i realizacją sygnalizacji świetlnej;

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010 podpis Tomasz Tosza KIEROWNIK Projektu Inwestycyjnego "Miasto Twój do Autostrady"

Wariant II- zakładał wykonanie drogi klasy G, z przebiegiem nowym korytarzem po śladzie zlikwidowanej towarowej linii kolejowej.

Wariant III- na znacznym odcinku pokrywał się z przebiegiem wariantu I, ze zmianą sposobu przejścia przez dolinę Byczynki (droga poprowadzona na pięcioprzęsłowej estakadzie);

Wariant II odrzucono, gdyż wiązałby się on z utratą cennych roślin i siedlisk chronionych, stanowiłby największe zagrożenie dla klimatu akustycznego środowiska i wiązłby się z koniecznością budowy największej liczby ekranów akustycznych. Miałby także negatywny wpływ na jakość powietrza atmosferycznego oraz na wody podziemne. Warianty I A i I B odrzucono ze względu na to, iż mogłyby spowodować największy sprzeciw społeczny, z powodu znacznych wyburzeń w dzielnicy Byczyna i w konsekwencji likwidacji centrum dzielnicy Byczyna.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, przestrzenne oraz społeczne do realizacji wybrano wariant III. Będzie się on wiązał z najmniejszym oddziaływaniem na środowisko, oraz będzie wymagał budowy najmniejszej liczby ekranów akustycznych.

Przeanalizowano także wariant „zero" polegający na nie podejmowaniu przedsięwzięcia. Niepodejmowanie przedsięwzięcia wiązałoby się z prowadzeniem ruchu po istniejącej ul. Krakowskiej, ze wzrostem emisji zanieczyszczeń do powietrza, emisji ścieków, odpadów, hałasu. Wariant ten jako niekorzystny dla środowiska i zdrowia ludzi został odrzucony.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpią korzystne zmiany zmniejszenia natężenia ruchu na odcinku drogi krajowej nr 79, zwłaszcza na odcinku ul. Krakowskiej. Projektowana Droga Przemysłowa będzie miała ogromny wpływ na zmianę natężenia ruchu a co za tym idzie prognozowanych oddziaływań ul. Katowickiej na odcinku pomiędzy projektowanym węzłem „Katowicka" a skrzyżowaniem z ul. Wojska Polskiego, obecnie stanowiącym fragment DK79. Odcinek ten, przebiegający przez gęsto zabudowaną dzielnicę Dąbrowa Narodowa zostanie wyłączony z sieci dróg krajowych. Podobne uwarunkowania niesie realizacja projektowanej Drogi Współpracy Regionalnej dla odcinka DK79, na której prognoza wskazuje spadek ruchu, a co za tym idzie ograniczenie wpływów DK79 na gęsto zaludnioną dolinę Byczyny i rozwijające się tereny zabudowy po wschodniej stronie drogi.

Zgodnie z zaleceniami, których celem jest ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne

Stwierdzam zgodność z oryginałem
30 CZE. 2010
Data.....podpis.....
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
„Miasto Twarzą do Autostrady"

korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, po zakończeniu prac teren zostanie zrekultywowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Zaplecza budowy zostaną zlokalizowane poza: obszarami leśnymi, obszarami dolin rzecznych, terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia koniecznym będzie zdjęcie warstwy gleby z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej, zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu prac budowlanych do rekultywacji terenu.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że podczas eksploatacji drogi można spodziewać się niewielkich przekroczeń zanieczyszczeń powietrza będą one jednak mieściły się w granicach pasa drogowego.

Budowa odcinka drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środków transportu w czasie budowy drogi. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się on będzie dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych ($6^{00} \div 22^{00}$) oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010 podpis.....
Tomasz Tosza
KIEROWNIK projektu inwestycyjnego
"Miasto Twoją do Autostrady"

Projektowane odcinki drogi w niektórych miejscach przebiegają w stosunkowo niewielkiej odległości od siedzib ludzkich. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na obszarze najbliżej zlokalizowanych terenów chronionych akustycznie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego przez ruch samochodowy. W celu ograniczenia ww. uciążliwości, zaprojektowano budowę ekranów akustycznych. Przy zastosowaniu ww. rozwiązań oddziaływanie hałasu środowisko nie powinno przekraczać wartości dopuszczalnych. Jednak w celu weryfikacji analiz akustycznych zawartych w raporcie zaleca się przeprowadzenie analizy porealizacyjnej. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Przedsięwzięcie leży w dorzeczu rzeki Przemszy. Zlewniami niższego rzędu są: zlewnia Wąwolnicy, Byczynki i kanału Matylda. Droga Współpracy Regionalnej będzie przekraczała Byczynkę oraz Kanał Matylda. Przy ul. Trzykrotek w przysiółku Szlaban znajdują się trzy stawy użytkowane przez Polski Związek Wędkarski. Wzdłuż nasypu dawnej linii kolejowej (na wysokości ul. Kaczeńców) ciągną się obszary z płytko zalegającym poziomem wód gruntowych.

W zasięgu terenu przeznaczonego pod budowę dróg wyodrębniono dwa główne poziomy wodonośne: karbonu i triasu. Karboński poziom wodonośny: GZWP- 457 Tychy-Siersza jest zbiornikiem o średnim stopniu odporności na zanieczyszczenia. W rejonie ul. Grunwaldzkiej znajduje się ujęcie wód podziemnych „Jan Kanty" (w ok. km 0+900). Triasowy poziom wodonośny to GZWP- 452 Chrzanów. Stopień zagrożenia zbiornika w części zajętej pod obwodnicę określono jako wysoki. W obrębie tego poziomu wodonośnego w sąsiedztwie analizowanych dróg znajdują się ujęcia wód podziemnych: ujęcie „Bielany" (ze strefą ochrony pośredniej), ujęcie przy ul. Trzykrotek oraz ujęcie w rejonie węzła ul. Dąb z autostradą A4. Zlokalizowano tu 7 studni znajdujących się w sąsiedztwie projektowanych odcinków dróg. Karboński poziom wodonośny ujęty został w ramach strefy zwykłej ochrony wód podziemnych (OZO), natomiast triasowy poziom wodonośny ujęty został w ramach strefy najwyższej i wysokiej ochrony wód podziemnych (ONO i OWO). Droga DK79 na odcinku przebudowy oraz Droga Współpracy Regionalnej do km 2+600 przebiegają przez Obszar Wysokiej Ochrony Wód Podziemnych.

Wody opadowe z projektowanych dróg odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej, zbiorników odparowująco- retencyjnych, rowów przydrożnych. Przed odprowadzeniem do odbiorników zostaną one poddane wstępnemu oczyszczeniu w piaskownikach i separatorach zanieczyszczeń. Na odcinkach, gdzie drogi przebiegać będą przez Obszar Wysokiej Ochrony Wód Podziemnych wody opadowe zostaną odprowadzone do kanalizacji deszczowej lub po wcześniejszym oczyszczeniu do uszczelnionych rowów przydrożnych. Dodatkowo place i zaplecza budowy zostaną zlokalizowane poza bezpośrednim sąsiedztwem ujęć wodnych.

W zakresie gospodarki ściekowej budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz budową urządzeń oczyszczających ścieki opadowe, jak również prawidłowa ich eksploatacja, pozwoli na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników a tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo-wodne.

Trasa Drogi Przemysłowej zlokalizowana jest częściowo w granicach terenu górniczego „Jan Kanty". Przebudowywana ul. Grunwaldzka przebiega przez obszary górnicze byłej kopalni „Jaworzno". Droga DK79 na początkowym odcinku do km 0+930 przebiega w obrębie Obszaru Górniczego Jaworzno I, następnie od ok. km 2+900 w granicach Obszaru Górniczego Jaworzno IV. Droga Współpracy Regionalnej od km 1+500 biegnie w graniach Obszaru Górniczego Jaworzno IV. Na obszarze objętym inwestycją stwierdzono występowanie złóż węgla kamiennego ujętych w bilansie krajowym: Złoże Niwka Modrzejów, Złoże Jan Kanty, Złoże Jaworzno, Złoże Libiąż- Dąb, Złoże Libiąż- Janina, Złoże KWK Janina. Ponadto po północno- wschodniej stronie zabudowań Baczyny i przebudowywanej DK79 (ul Krakowskiej) znajduje się przewidywane do eksploatacji złoże dolomitów triasowych „Byczyna", natomiast okolice stawów Trzykrotki to obszar złoża triasowych iłów „Byczyna". Ponadto przy projektowanej Drodze Współpracy Regionalnej, po południowej stronie ul. Wiosny Ludów znajduje się złoże triasowych iłów „Jeleń".

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi w ramach ustawy o ochronie przyrody w tym poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej zlokalizowane obszary Natura 2000 to Stawy w Brzeszczach (PLB12009), Dolina Soły (PLB12003), Dolinki Jurajskie (PLH20005). Znajdują się one w odległości od 11 do 23 km, nie przewiduje się zatem oddziaływania planowanej inwestycji na ww. obszary.

Analizowane odcinki leża poza obszarami wyznaczonymi w ramach koncepcji sieci ekologicznej ECONET. Dolina Przemszy i doliny innych potoków, min. Byczynki są

korytarzami ekologicznymi o znaczeniu lokalnym. W celu zachowania ciągłości szlaków oraz zapewnienia bezpiecznej migracji zwierząt, a także w celu zmniejszenia strat w stanie zwierzyny i ograniczenia do minimum liczby wypadków drogowych, do jakich dochodzi w wyniku nagłego wtargnięcia zwierzyny na drogę, zostaną wykonane przejścia dla drobnych zwierząt w postaci przepustów oraz przejście dla zwierząt małych i średnich pod poszerzonym mostem nad Kanałem Matylda.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Straty w zieleni zostaną uzupełnione poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń roślinności wzdłuż projektowanej drogi. W doborze gatunków tworzących zieleń izolacyjną należy kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenia powietrza, susze, lekkie zasolenie gleby. Powinny to być gatunki o zwartych koronach, dużej powierzchni liści, w tym gatunki zimozielone. Należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Pasy zieleni będą również pełniły funkcję izolacyjną.

W sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg zlokalizowano dwa stanowiska archeologiczne. Realizacja analizowanego przedsięwzięcia nie będzie z nimi kolidowała. W najbliższym otoczeniu analizowanych odcinków nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków. W pobliżu planowanej inwestycji znajdują się natomiast trzy obiekty sakralne o charakterze zabytkowym (kapliczka przy ul. Krakowskiej 119, kapliczka w rejonie Góry Pietruszowej, kaplica u zbiegu ulic Krakowskiej i Rapackiego). Ponadto w km 3+500 w przysiółku Koszówki oraz w okolicy skrzyżowania ul. Krakowskiej i ul. Kaczeńców (km 4+300) znajdują się krzyże przydrożne. Wszelkie prace ziemne należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym oraz zgodnie z przepisami ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz z zaleceniami Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Uwzględniając przedstawione wnioski, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, przy wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE 2010 podpis
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Tworzą Autostrady"

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie, jednakże strona niezadowolona z postanowienia, zgodnie z art. 127 § 3 Kpa w związku z art. 144 Kpa, może zwrócić się do Ministra Środowiska z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 7 dni od daty jego otrzymania.

Z up. Ministra
Podsekretarz Stanu
Agnieszka Bałasta

MINISTER ŚRODOWISKA

Otrzymują:

- Wojewoda Śląski;
- Prezydent Miasta Jaworzna;
- Pozostałe strony - zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 Kodeksu Postępowania Administracyjnego.

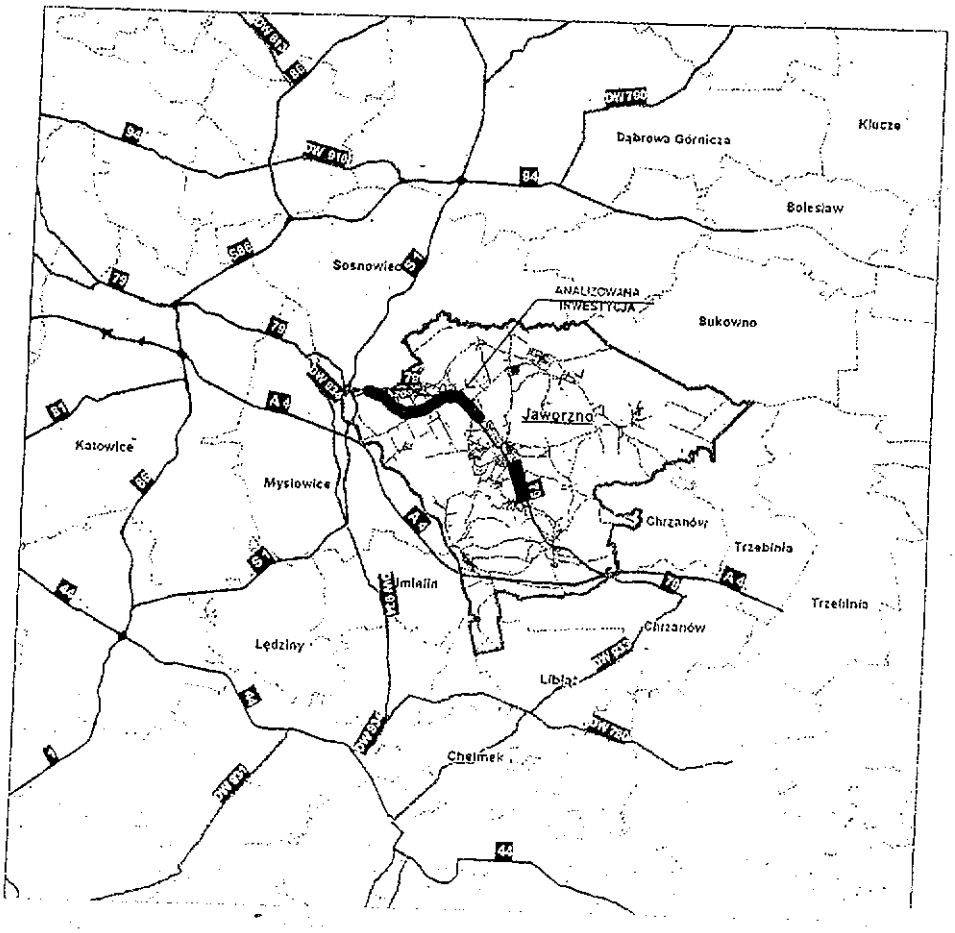
Stwierdzam zgodność z oryginałem
data 30 CZE. 2010 podpis.....
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
„Miasto Tworzą do Autostrady"

URZĄD MIEJSKI W JAWORZNIE
ul. Grunwaldzka 33
43-600 Jaworzno

RAPORT
Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
dla projektu

„Miasto Twarzą do Autostrady"

etap III, V, VI



Jaworzno, czerwiec – sierpień 2008 r.

STWIERDZAM ZGODNOŚĆ
Data 30 CZE. 2010 Podpis Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

Notatka

z konsultacji społecznych dotyczących projektu

„Miasto Twarzą do Autostrady"

etap III, V, VI

Cel konsultacji:

1. Zapoznanie mieszkańców z problematyką projektu.
2. Przedstawienie i omówienie dotychczas podejmowanych przez UM działań.
3. Przedstawienie zaprojektowanych rozwiązań.
4. Pozyskanie podczas otwartej debaty opinii, stanowisk i pomysłów mających wpływ projekt

Konsultacje społeczne to moment w życiu publicznym, w którym wszyscy mogą uczestniczyć i wyrazić swoje zdanie na temat projektu, zanim zostanie opracowany w szczegółach - stwarzają każdemu zainteresowanemu możliwość uczestniczenia w procesie podejmowania decyzji. Biorąc pod uwagę znaczenie projektu „Miasto Twarzą do Autostrady" dla miasta i jego mieszkańców, Urząd Miejski w Jaworznie przeprowadził konsultacje społeczne dotyczące oceny oddziaływania projektu na środowisko.

STWIERDZAM ZGODNOŚĆ

Data 30 CZE. 2010 Podpis

Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

Informacje o projekcie

W mieście Jaworzno droga krajowa nr 79 ma długość 15 km i jest prowadzona jest ul. Katowicką, ul. Grunwaldzką, Trasą Śródmiejską (w budowie) i ul. Krakowską. W większości są to odcinki substandardowe, przebiegające wśród intensywnej zabudowy oraz zużyte pod względem technicznym. Projektowane etapy MTdA jako fragmenty drogi krajowej nr 79 został po raz pierwszy uwzględnione w studium uwarunkowań przestrzennych w latach dziewięćdziesiątych XX wieku jako droga klasy Z (tzw. Droga Przemysłowa) obsługująca nowe, projektowane tereny inwestycyjne zlokalizowane na południu dzielnicy Dąbrowa Narodowa pomiędzy ulicami: Katowicką i Wojska Polskiego. Do wyżej wymienionej koncepcji wprowadzono szereg korekt podczas sporządzania kompleksowego Studium komunikacyjnego miasta Jaworzna w latach 2002 – 2003. Jednym z zasadniczych ustaleń była zmiana przebiegu drogi krajowej nr 79 od granicy administracyjnej z miastem Sosnowiec do rejonu stadionu miejskiego przy ul. Krakowskiej. Zmiany te miały na celu ograniczenie ruchu w obszarach o najwyższym stopniu urbanizacji. Najkorzystniejszym wariantem nowego przebiegu drogi krajowej w zachodniej części miasta okazało się wykorzystanie śladu przewidzianego wcześniej jako Droga Przemysłowa. Przedłużeniem Drogi Przemysłowej jest ul. Grunwaldzka, która na odcinku około 2 km ma przekrój dwujezdniowy, ale zbudowana została według nieaktualnych już dziś parametrów technicznych. Dlatego też przewidziano modernizację tego odcinka jako etap V MTdA i połączenie go z wybudowaną wcześniej tzw. Trasą Śródmiejską (etap I i II MTdA).

Odcinek drogi krajowej nr 79 przeznaczony do realizacji w ramach III etapu MTdA przebiega początkowo na terenach miasta Sosnowiec po istniejącej ul. Orląt Lwowskich od skrzyżowania z łącznicą drogi ekspresowej S1. Następnie droga odbija na południe i biegnie przez tereny poprzemysłowe przeznaczone na późniejsze inwestycje. W dalszym ciągu projektowana droga biegnie w śladzie ul. Wojska Polskiego aż do skrzyżowania z ul. Katowicką. Zaraz za skrzyżowaniem trasa etapu III łączy się z ul. Grunwaldzką i w tym miejscu się kończy etap III MtdA.

Etap III - Trasę zaprojektowano jako drogę klasy:

- GP2x2 na odcinku od km 0+420,00 (początek opracowania) do km 3+435,00 (przy skrzyżowaniu z ul. Wojska Polskiego),
- G2x2 na odcinku od km 3+435,00 (przy skrzyżowaniu z ul. Wojska Polskiego) do km 4+680,00 (za skrzyżowaniem z linią kolejową),
- G1x4 na odcinku od 4+680,00 (za skrzyżowaniem z linią kolejową) do km 5+010,00 (zjazd w ul. Inwalidów Wojennych),
- G2x2 od km 5+010,00 (zjazd w ul. Inwalidów Wojennych) do km 5+532,56 (włączenie do ul. Grunwaldzkiej)

STWIERDZAM ZGODNOŚĆ

Data 30 CZE. 2010 Podpis Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

Długość projektowanego na etapie III odcinka trasy wynosi 5080,00m.

Etap V - Odcinek drogi krajowej nr 79 stanowi istniejąca ul. Grunwaldzka na odcinku od włączenia ul. Wojska Polskiego (III etap) do włączenia tzw. Trasy Śródmiejskiej zrealizowanej w ramach I i II etapu MTdA.

Trasę na całym odcinku o długości 1993 m zaprojektowano jako G2x2 (droga główna 2 jezdnie po 2 pasy ruchu). Przewidziano drobne korekty przebiegu wynikające z konieczności dostosowania jej parametrów technicznych i użytkowych do klasy drogi G.

W ramach V etapu MTdA zostaną także wykonane 3 drogi serwisowe o łącznej długości 728 m.

Etap VI – Przebudowa istniejącej drogi oraz budowa drugiej jezdni na odcinku między skrzyżowaniem z ul. Niemcewicza a ul. Podgórską o długości 1200 m.
Droga została zaprojektowana jako klasy GP o przekroju poprzecznym 2x2 i kategorii obciążenia ruchem KR 5. Wzdłóż całej drogi zaprojektowano oświetlenie, ciąg pieszo rowerowy oraz ekrany akustyczne, zatoki autobusowe, kładkę dla pieszych.

STWIERDZAM ZGODNOŚĆ

Data 30 CZE. 2010 Podpis Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

Przebieg konsultacji:

Konsultacje prowadzono w okresie od 19 czerwca do 12 lipca 2008 r., ze względu na brak zainteresowania mieszkańców termin wydłużono do 31 lipca 2008 r.

W dniu 19 czerwca 2008 r. o godz. 15 na Sali Obrad w budynku głównym Urzędu Miejskiego, przy ul. Grunwaldzkiej 33, zaprezentowano szczegóły koncepcji projektu:

- Informacje podstawowe
  - Lokalizacja projektu
  - Charakterystyka
- Stan aktualny
- Zidentyfikowane problemy
- Cele projektu
- Zakres rzeczowy projektu
- Stan zaawansowania projektu
- Wpływ projektu na sfery:
  - środowiskową
  - infrastrukturalną
  - gospodarczą
  - społeczną
- Wartość projektu
- Czas realizacji inwestycji.

Prezentację przeprowadzoną 19 czerwca 2008 r. prowadził Pan Tomasz Tosza główny specjalista w Wydziale Inwestycji Miejskich, Urzędu Miejskiego w Jaworznie. Szczególny nacisk położono na zagadnienia dotyczące ochrony środowiska - prognozowane oddziaływania na środowisko projektowanej inwestycji oraz szczegóły zaproponowanych rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ. W przypadku tego typu inwestycji mamy do czynienia przede wszystkim z emisja hałasu, z emisja zanieczyszczeń do powietrza powodowana ruchem pojazdów oraz emisja zanieczyszczeń wprowadzanych za pomocą odprowadzanych ścieków opadowych. Przedstawiono także szczegółowe rozwiązania związane z nowym układem komunikacyjnym w Jaworznie, w tym obciążenie poszczególnych dróg oraz planowane budowy nowych ulic nie związane bezpośrednio z tym projektem ale mające wpływ na komunikację po Jaworznie.

Uczestnicy spotkania mieli możliwość bezpośredniego i publicznego zadawania pytań oraz zgłaszania swoich uwag w formie pisemnej, korzystając z wydrukowanych formularzy.

STWIERDZAM ZGODNOŚĆ
30 CZE. 2010
Data.....
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarze do Autostrady"

Uczestnicy spotkania nie zgłaszali żadnych uwag do zaprezentowanych założeń projektu.

W okresie od 20 czerwca 2008 r. do 31 lipca 2008 r. pełna dokumentacja projektu dostępna była do wglądu w Wydziale Inwestycji miejskich w pokoju 217, Plac Górników 5. Do udzielania informacji na temat projektu wyznaczono Pana Tomasza Toszę, przewidziano także udzielanie informacji telefonicznie pod nr 032 61 81 711.

Zestawienie wyników konsultacji społecznych.

Lp	*Wnioskodawca*	*Opis wniosku*	*Odpowiedź*
1.	Tomasz Sedor („Stowarzyszenie Młodzi Demokraci")	Stworzenie nowoczesnej strony www zawierającej dokładne opisy, prezentacje, wizualizacje na której można znaleźć dokładne informacje o wszystkich projektach unijnych wzorem strony projektu „Rynek od nowa" wraz z forum i odpowiedziami na najczęściej zadawane pytania.	Wniosek uwzględniono – termin umieszczenia informacji o projekcie na stronie serwisu www.jaworzno.pl - 2009 r.

Wnioski

Konsultacje społeczne projektu „Miasto Twarzą do Autostrady" pomimo informacji w prasie lokalnej oraz miejskim serwisie internetowym spotkała się z bardzo małym oddźwiękiem ze strony mieszkańców Jaworzna w tym radnych, jedyny przedłożony wniosek dotyczył stworzenia stron www prezentujących wszystkie realizowane przez miasto projekty „unijne" - dotyczył więc tylko pośrednio tego projektu. Nie wniesiono żadnych uwag i propozycji dotyczących rozwiązań technicznych. Projektowane rozwiązania komunikacyjne, ze względu na przebudowę istniejących dróg lub wykorzystanie na ich nowy przebieg terenów poprzemysłowych i nieużytków nie powodują kontrowersji w związku z powyższym zainteresowanie społeczne tym zagadnieniem jest bardzo małe. Wpływ na takie zachowanie społeczeństwa może mieć także kampania medialna prowadzona w związku z przebudową układu komunikacyjnego miasta realizowana poprzez druk broszur, artykuły w prasie lokalnej, bilbordy – mieszkańcy Jaworzna widzą potrzebę realizacji tego typu inwestycji, są informowani o nich więc nie czują potrzeby uczestniczenia w konsultacjach społecznych.

STWIERDZAM ZGODNOŚĆ
Data 30 CZE. 2010 Podpis
Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"

LISTA OBECNOŚCI

Konsultacje społeczne zorganizowane przez Prezydenta Miasta Jaworzna na temat głównych projektów inwestycyjnych planowanych do realizacji na terenie miasta Jaworzna przy finansowym wsparciu środków Unii Europejskiej

Urząd Miejski w Jaworznie, ul. Grunwaldzka 33;
sala obrad, 19.06.2008, godz. 17^{00}

dotyczy projektu: **„Miasto Twarzą do Autostrady – przebudowa Drogi Krajowej**

Lp.	Imię	Nazwisko	dane do kontaktu	podpis
1	Andrzej	Bierdak	—	
2	Tomasz	Sędor	—	
3	Paweł	Widera		
4	Janusz	Gryg		
5	Henryka	Jałowiecka		
6	DAWUTA	ROMANOWICZ		
7	MARIUSZ	HĄDZ		
8	Kazimierz	Orzeł		
9	Wacław	Chudzikiewicz		
10	Bogusław	Pawlik		
11	Stanisław	Rozmiarek		

PARK PÓŁNOCNY

STWIERDZAM ZGODNOŚĆ
30 CZE. 2010
Data.....

Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
„Miasto Twarzą do Autostrady"

12	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]
13	Magdalena	Makun		Makun
14	[illegible]	Bęzy		Bęzy
15	Zenon	Leszkowski		[illegible]
16	Kamil	Ciemniewski		[illegible]
17	Marcin	Tosz		Tosz
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				

PARK PÓŁNOCNY

STWIERDZAM ZGODNOŚĆ

Data 30 CZE. 2010 Podpis

Tomasz Tosza
KIEROWNIK
Projektu Inwestycyjnego
"Miasto Twarzą do Autostrady"