

21. Streszczenie

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa odcinka DK-1, budowa wiaduktu na skrzyżowaniu z DK-46 i realizacja połączenia z ul. Srebrną.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w granicach miasta Częstochowa i obejmuje istniejące skrzyżowanie:

- drogi krajowej nr 1 (DK-1 - Aleja Wojska Polskiego),
- drogi krajowej nr 46 (DK-46 - Aleja Jana Pawła II),
- ul. Drogowców (droga gminna klasy Z).

Ponadto teren inwestycji obejmować również będzie drogę gminną - ul. Srebrną, a także dorzecze rzeki Warty wraz z wałami przeciwpowodziowymi oraz terenami zalewowymi.

Większość terenu przeznaczonego pod inwestycję stanowią istniejące drogi. Nowe elementy planowanego układu drogowego przebiegać będą przez tereny nieużytków, tereny zadrzewień i zabudowy (również mieszkaniowej – w rejonie ul. Srebrnej i ul. Wodnej), które wymagać będą odpowiednio wycinki i wyburzeń.

W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego węzła drogowego oraz ul. Drogowców w większości znajdują się tereny zabudowy usługowej i handlowej wraz z infrastrukturą (parkingi, drogi dojazdowe i wewnętrzne).

Nowoprojektowany łącznik ul. Drogowców z ul. Srebrną przebiegać będzie po terenach niezabudowanych w rejonie dorzecza rzeki Warty, mających charakter terenów płaskich porośniętych trawą, krzewami oraz drzewami wysokimi. Wały przeciwpowodziowe są nieregularne i nieumocnione. Korona wału pokryta jest materiałem mineralnym (piasek, żwir).

Nowoprojektowane ciągi pieszo – rowerowe przebiegać będą wzdłuż projektowanych ulic, a także po lewobrzeżnym wale przeciwpowodziowym rzeki Warty.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- przebudowę skrzyżowania jednopoziomowego DK-1 (Al. Wojska Polskiego) i DK-46 (Al. Jana Pawła II) z sygnalizacją świetlną na skrzyżowanie bezkolizyjne (węzeł drogowy) wraz z przebudową fragmentów ww. dróg,
- budowę estakady na skrzyżowaniu Al. Wojska Polskiego z Al. Jana Pawła II i ul. Drogowców,
- przebudowę dodatkowej jezdni biegnącej wzdłuż wschodniej jezdni DK-1,
- przebudowę ulic Drogowców i Srebrnej wraz z udową rond i połączenia z ul. Kamienną,

- budowę nowego połączenia ul. Drogowców i ul. Srebrnej wraz ze zjazdem na międzywale,
- budowę łącznika pomiędzy ul. Drogowców a dodatkową jezdnią biegnącą wzdłuż wschodniej jezdni DK-1,
- budowę kładki dla pieszych nad Al. Wojska Polskiego,
- budowę mostu nad rzeką Wartą,
- budowę dojazdu z łącznika ul. Drogowców – ul. Srebrna do drogi biegnącej po koronie wału zachodniego rzeki Warta,
- budowę ciągów pieszo – rowerowych,
- budowę najazdów na istniejący punkt ważenia pojazdów zlokalizowany wzdłuż drogi serwisowej DK-1,
- budowę ekranów akustycznych,
- zastosowanie cichej nawierzchni.

Ponadto realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie wyburzeń budynków, wycinki drzew i krzewów oraz budowy i przebudowy istniejących sieci infrastruktury:

- przebudowy systemu odwodnienia projektowanej infrastruktury drogowej,
- przebudowy oświetlenia projektowanej infrastruktury drogowej,
- przebudowy lub zabezpieczenie istniejącej sieci infrastruktury podziemnej i nadziemnej kolidującej z projektowaną infrastrukturą drogową,
- budowy systemu zarządzania ruchem i osłony meteorologicznej z wykorzystaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego: tablic zmiennej treści, stacji meteorologicznej, stacji pomiaru ruchu oraz systemu monitoringu kamerowego.

W raporcie określono wpływ realizacji inwestycji na poszczególne komponenty środowiska oraz przedstawiono zalecenia mające na celu zminimalizowanie negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Wykaz zmian w stosunku do zapisów dotyczących rodzaju i miejsca realizacji przedsięwzięcia zamieszczonych w pkt 1 wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z uzasadnieniem wprowadzenia zawiera poniższa tabela. Zmiany te dotyczą głównie rozwiązań i szczegółów technicznych, które są nieistotne z punktu widzenia ochrony środowiska.

Tabela Nr 16 Tabela zmian zawartości Projektu Budowlanego w stosunku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji na środowisko

Elementy inwestycji ujęte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	Elementy inwestycji ujęte w Projekcie Budowlanym	Uzasadnienie wprowadzonych zmian
Przebudowa DK-1 (Aleja Wojska Polskiego)	Przebudowa DK-1 (Aleja Wojska Polskiego)	brak zmian
Budowa wiaduktu drogowego na skrzyżowaniu Alei Wojska Polskiego (DK-1) z Aleją Jana Pawła II (DK-46) i ulicy Drogowców.	Budowa estakady na skrzyżowaniu Al. Wojska Polskiego z Al. Jana Pawła II i ul. Drogowców.	W raporcie o oddziaływaniu na środowisko (ROŚ) projektowany obiekt inżynierski na skrzyżowaniu DK-1 z DK-46 nazwany był, jako: wiadukt W1 (nad częścią zachodnią DK-1), wiadukt W2 (nad częścią wschodnią DK-1 i rzeką Wartą) i wiadukt W3 (nad częścią wschodnią DK-1 i ul. Drogowców). Obiekty te w sumie stanowią jedną przeprawę mostową. W PB projektowany obiekt inżynierski opisano jako estakada, która zawiera w sobie wszystkie 3 ww. wiadukty. Nazwa estakada jest nazwą poprawną dla całości przeprawy. Nazwa nie zmienia cech obiektu. Wiadukt W1, W2 i W3 wg ROŚ odpowiada projektowanej estakadzie wg PB.
Budowa kładki dla pieszych nad Aleją Wojska Polskiego o szerokości użytkowej 3,0 m.	Budowa kładki dla pieszych nad Aleją Wojska Polskiego o szerokości użytkowej 3,0 m.	brak zmian
Budowa mostu nad rzeką Wartą o długości 86,0 m i szerokości całkowitej 13,12 m.	Budowa mostu nad rzeką Wartą o długości w skrajnych osiach podpór 88,0 m, odległości między dylatacjami 89,0 m, długości całkowitej 106,4 m i całkowitej szerokości 13,28 m.	Zwiększenie długości pomostu wyniknęło z przesunięcia przyczółków poza obrys istniejących wałów oraz wykonania zjazdu technologicznego zgodnie z żądaniem RZGW Poznań. Długość całkowita od skrajnych elementów skrzydeł w załączniku graficznym do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej nie była określona. Warunki hydrauliczne przepływu oraz warunki przejść dla zwierząt wzdłuż tarasów międzywała nie uległy zmianie. Zmiana szerokości wynika tylko i wyłącznie z zastosowania innych barier energochłonnych (zastosowano bariery zgodnie z obowiązującymi przepisami). Szerokości użytkowe na obiekcie nie uległy zmianie w stosunku do ROŚ. Zmiany długości i szerokości obiektu nie są zmianami funkcjonalnymi i nie wpływają na zmianę oddziaływania na środowisko.
Przebudowa ulic Drogowców i Srebrnej.	Przebudowa ulic Drogowców i Srebrnej wraz z budową rond i połączenia z ul. Kamienną.	Zapis w Raporcie jest bardziej szczegółowy niż w decyzji środowiskowej. Rozwiązania drogowe są identyczne w ROŚ i PB.

Elementy inwestycji ujęte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	Elementy inwestycji ujęte w Projekcie Budowlanym	Uzasadnienie wprowadzonych zmian
Poszerzenie wiaduktu W1 i W2 o dodatkowy pas ruchu.	–	Zapis w decyzji środowiskowej dotyczy łącznicy na przedłużeniu wiaduktu W1 i W2 oraz istniejącego mostu nad rzeką Wartą (w ciągu DK-1). Istniejący most nad rzeką Wartą został przebudowany wcześniej z odpowiednim dostosowaniem szerokości i kontrakt nie obejmuje jego ponownej przebudowy. Jednakże zwiększono ilość pasów ruchu o 1, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Szerokość łącznicy zaprojektowano zgodnie z zapisami decyzji środowiskowej.
Budowa punktu ważenia pojazdów wzdłuż drogi serwisowej DK-1.	Budowa najazdów na istniejący punkt ważenia pojazdów zlokalizowany wzdłuż drogi serwisowej DK-1.	Punkt ważenia pojazdów istnieje na poboczu DK-1. W PB wykorzystano go projektując do niego dojazd. Rozwiązanie końcowe jest identyczne w zarówno w ROŚ, jak i PB.
–	Przebudowa dodatkowej jezdni biegnącej wzdłuż wschodniej jezdni DK-1.	Przebudowa dodatkowej jezdni biegnącej wzdłuż DK-1 była objęta zakresem ROŚ oraz wnioskiem i załącznikami graficznymi do wniosku o decyzję środowiskową. Nie była wymieniona literalnie w treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ale jezdnia ta istnieje i jest integralną częścią DK-1 i układu węzła. Nie stanowi żadnej zmiany w stosunku do ROŚ. W Raporcie ponownym uszczegółowiono zapis.
Realizacja połączenia ze Srebrną.	Budowa nowego połączenia ul. Drogowców i ul. Srebrnej wraz ze zjazdem na międzywale.	Połączenie ul. Drogowców z ul. Srebrną zaprojektowano zgodnie z załącznikiem graficznym do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Nowym elementem w stosunku do ROŚ jest zjazd na międzywale. Jego budowa jest efektem uzgodnień z RZGW Poznań. Jest to dodatkowy zjazd, a nie skrzyżowanie.
–	Budowa łącznika pomiędzy ul. Drogowców a jezdnią dodatkową biegnącą wzdłuż DK-1.	Przebudowa łącznika była objęta zakresem przedstawionym w załączniku graficznym do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. W Raporcie ponownym uszczegółowiono zapis.
–	Budowę dojazdu z łącznika ul. Drogowców – ul. Srebrna do drogi biegnącej po koronie wału zachodniego rzeki Warta.	Projektowany dojazd na wał jest nowym elementem w stosunku do ROŚ. Jego budowa jest efektem uzgodnień z RZGW Poznań. Nie jest to element zmieniający układ komunikacyjny. Służyć będzie służbom przeciwpowodziowym i utrzymaniu międzywala. Jest elementem ochrony środowiska i ochrony przeciwpowodziowej.
–	Budowa ciągów pieszo – rowerowych.	Zapis dotyczy ciągu pieszo – rowerowego po koronie wału przeciwpowodziowego. Ciąg pieszo – rowerowy po koronie wału ujęty był w załączniku graficznym do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ujęto także działki przeznaczone pod ten zakres robót.

Elementy inwestycji ujęte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	Elementy inwestycji ujęte w Projekcie Budowlanym	Uzasadnienie wprowadzonych zmian
Decyzja środowiskowa obejmuje tylko realizację odwodnienia przebudowanej/budowanej drogi.	Przebudowa: - sieć elektroenergetyczna: kable i linie napowietrzne niskiego i średniego napięcia, - sieć gazowa: gazociągi niskiego i średniego ciśnienia, - sieć ciepłownicza: ciepłociągi magistralne c.o.f2x600 i c.o.f2x250 oraz ciepłociąg w technologii preizolowanej c.o.f2x273/400, - sieć wodociągowa: wodociągi wf100, - sieć kanalizacyjna: kolektory kanalizacyjne ksf1800, ksf1000 i ksf600, kanalizacja sanitarna ksf200, kolektor kanalizacji sanitarnej tłocznej ksf2x800 przechodzący w kolektor f1200, kanalizacja sanitarna tłoczna ksf110, kanalizacja deszczowa, które będą wymagały przebudowy.	Uszczegółowiono zapisy w Raporcie ponownym w stosunku do zapisów w decyzji środowiskowej. Zakres pokazany na załączniku graficznym do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej obejmował przebudowę infrastruktury kolidującej z nowoprojektowanym układem drogowym. Infrastruktura była ujęta w załączniku graficznym do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Przebudowy te wynikają tylko i wyłącznie z projektowanej inwestycji drogowej.

Wpływ na powietrze

Wyniki przeprowadzonych obliczeń rozprzestrzeniania się substancji zanieczyszczających w powietrzu wykazały, że ponadnormatywne oddziaływanie analizowanego układu drogowego wystąpi wzdłuż odcinka drogi DK-1, w zakresie stężeń średniorocznych dwutlenku azotu. Zasięg ponadnormatywnego oddziaływania wyniesie maksymalnie około 25 m od krawędzi pasa drogowego w kierunku zachodnim oraz około 15 m od krawędzi pasa drogowego w kierunku wschodnim. W zasięgu tym znajdują się tereny usługowe oraz nieużytki, nie występuje tam zabudowa mieszkaniowa.

W przypadku pozostałych substancji, zarówno w zakresie stężeń maksymalnych jednogodzinowych, jak i średniorocznych nie wystąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych.

Obliczone stężenia maksymalne jednogodzinne wszystkich analizowanych substancji przy najbliższej położonej zabudowie mieszkaniowej (analizowanych budynków) nie przekroczą wartości dopuszczalnych.

Wpływ na klimat akustyczny

Wyniki symulacji komputerowych rozprzestrzeniania się hałasu wykazały, że ekrany akustyczne oraz cicha nawierzchnia przewidziane do realizacji w projekcie budowlanym zapewniają dotrzymanie wartości dopuszczalnych poziomu hałasu przy zabudowie chronionej akustycznie zlokalizowanej w sąsiedztwie w sąsiedztwie analizowanego układu drogowego.

W związku z tym, że symulacje komputerowe rozprzestrzeniania się hałasu wykonane zostały na podstawie prognozowanego natężenia ruchu, które w warunkach rzeczywistych może być inne niż te przyjęte w obliczeniach, decyzja środowiskowa nakłada obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej dla analizowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z decyzją środowiskową analizę porealizacyjną należy sporządzić w zakresie umożliwiającym porównanie przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiz i wyników obliczeń dotyczących rozprzestrzeniania się hałasu z rzeczywistym oddziaływaniem określonym metodami pomiarowymi oraz przedłożyć w Urzędzie Miasta Częstochowy, w terminie nie później niż dwanaście miesięcy od oddania do użytku planowanego przedsięwzięcia. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wraz z analizą porealizacyjną wnioskodawca przedstawi propozycję rozwiązań i środków technicznych w zakresie ochrony akustycznej przedmiotowych terenów.

Wpływ na środowisko gruntowo - wodne

Wody opadowe i roztopowe pochodzące z odwodnienia projektowanego układu drogowego ujęte zostaną poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących i projektowanych wpustów deszczowych, a następnie do istniejącej lub projektowanej kanalizacji deszczowej.

Bezpośrednimi odbiornikami wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z projektowanego układu drogowego będą istniejące kolektory deszczowe a następnie rzeka Warta (poprzez istniejące wyloty) lub bezpośrednio rzeka Warta – poprzez projektowany wylot.

Wody opadowe zebrane z projektowanych i istniejących dróg, objętych planowaną inwestycją, przed wprowadzeniem do odbiorników zostaną oczyszczone w separatorach koalescencyjnych, zabudowanych bezpośrednio przed wylotami. Rozwiązanie to zapewni oczyszczenie całości wód prowadzonych szczelnymi systemami odwodnienia w zakresie zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych.

W zakresie gospodarki wodno-ściekowej oraz wpływu na środowisko gruntowo – wodne budowa i użytkowanie projektowanej drogi wraz z przebudową towarzyszącej infrastruktury technicznej, przy prawidłowej eksploatacji nawierzchni drogi, urządzeń odprowadzających i oczyszczających wody opadowe oraz pozostałej przebudowywanej infrastruktury technicznej, nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe i podziemne oraz na gleby.

Gospodarka odpadami

Budowie jak i eksploatacji analizowanych odcinków dróg towarzyszyć będzie wytwarzanie odpadów. Odpowiednie zagospodarowanie odpadów wytwarzanych w czasie budowy i bieżące ich usuwanie z terenu budowy nie spowoduje uciążliwości dla środowiska.

Usuwanie wytwarzanych w okresie eksploatacji odpadów (z czyszczenia ulic, odpady ze studzienek kanalizacyjnych i osadników oraz odpadów stanowiących zawartość separatorów substancji ropopochodnych) zajmują się podmioty wykonujące prace związane z utrzymaniem drogi

Podmioty te na podstawie zapisów Ustawy o odpadach, jako świadczące usługę są wytwórcami odpadów powstającymi w wyniku świadczenia tych usług, odpowiedzialnymi za prawidłowe zagospodarowanie wytworzonych odpadów.

Gospodarowanie odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie ochrony środowiska, nie spowoduje pogorszenia jakości środowiska.

Wpływ na środowisko przyrodnicze

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obrębie obszarów chronionych bądź w ich bezpośrednim sąsiedztwie nie koliduje też z siedliskami kumaka nizinnego, którego miejsca rozrodu znajdują się w odległości kilkuset metrów o teren inwestycji.

W rejonie inwestycji (również w bezpośrednim sąsiedztwie) znajdują się jednakże tereny cenne pod względem przyrodniczym, które powinny zostać całkowicie wyłączone z jakichkolwiek prac inwestycyjnych (jak organizowanie zaplecza budowlanego, dróg dojazdowych, składów materiałów).

Konieczna będzie wycinka drzew i krzewów, którą należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, trwającym od marca do sierpnia.

Projektowane obiekty mostowe nie będą wpływać znacząco na drożność korytarza ekologicznego doliny Warty. Oddziaływanie przebudowanego układu drogowego na środowisko przyrodnicze będzie zbliżone do stanu istniejącego.

Podsumowanie

Realizacja inwestycji umożliwi sprawne i bezkolizyjne powiązanie komunikacyjne Al. Jana Pawła II (DK-46) z Al. Wojska Polskiego (DK-1) i ul. Drogowców oraz połączenie wschodniej części miasta, poprzez budowę łącznika ul. Srebrnej z ul. Drogowców, bezpośrednio z głównymi arteriami komunikacyjnymi Częstochowy, jakimi są DK-1 i DK-46.

Ponadto inwestycja przyczyni się do:

- poprawy przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu i komfortu podróżowania,
- poprawy warunków życia mieszkańców miasta,
- zwiększenia atrakcyjności gospodarczej i inwestycyjnej Częstochowy dzięki temu, że w perspektywie budowy autostrady A1 analizowane drogi krajowe połączone bezkolizyjnym węzłem staną się główną trasą dojazdową do węzła autostrady A1,
- skrócenia czasu przejazdu i oszczędności ekonomicznych,
- usprawnienia ruchu pieszego i rowerowego dzięki budowie chodników, ścieżek rowerowych.

Dodatkowo należy zaznaczyć, że dla inwestycji będącej przedmiotem niniejszego opracowania wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, nakazująca wykonanie analizy porealizacyjnej, w której w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu przedstawione zostaną dodatkowe środki zaradcze w stosunku do zaprojektowanych ekranów akustycznych i cichej nawierzchni, mające na celu ochronę terenów chronionych akustycznie.

Biorąc pod uwagę powyższe, można stwierdzić, że realizacja inwestycji zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców w rejonie analizowanego układu drogowego.

Uwzględniając powyższe można stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia jest w pełni uzasadniona i konieczna.