



**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
we Wrocławiu**
WOOŚ.4210.31.2013.BZ.35.

Wrocław, dnia 18 grudnia 2016 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Województwa Dolnośląskiego, z upoważnienia którego działa Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu z siedzibą przy ul. Krakowskiej 28 we Wrocławiu, reprezentowana przez pełnomocnika Pana Marka Husarza, z dnia 12.08.2013 r., znak: 1787/W/P201001/AK/AK/2013 (data wpływu 14.08.2013 r.),

u s t a l a m

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Połączenie drogi wojewódzkiej nr 340 w miejscowości Bukowice z drogą S5 w Węźle Trzebnica w ramach zadania „Koncepcja skomunikowania A4 z S5 wraz z budową obwodnicy Obornik Śląskich”, w proponowanym przez Inwestora wariantcie I (tzw. czerwonym) i jednocześnie określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane zamierzenie inwestycyjne będzie polegało na budowie nowej drogi mającej połączyć drogę wojewódzką nr 340 (w okolicach miejscowości Bukowice) z drogą szybkiego ruchu S5 w węźle Trzebnica na odcinku między wsią Bukowice, a miastem Trzebnica.

Planowana inwestycja będzie obejmować:

- budowę nowej drogi i przebudowę fragmentów istniejących dróg,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- budowę lub przebudowę istniejącej infrastruktury
- budowę obiektów inżynierskich (w tym: przepusty, przejścia dla zwierząt, most nad rzeką Jodłówka, wiadukt nad linią kolejową),
- wycinkę drzew i krzewów bezpośrednio zagrażających bezpieczeństwu na drodze oraz kolidujących z projektowaną inwestycją,
- kolizje z sieciami (w obszarze pasa drogowego).

W założeniu będzie to droga jednojezdniowa o dwóch pasach ruchu, planowanej długości ok. 21,8 km.

Parametry projektowanej drogi przyjęto jako:

- klasę drogi G 1/2 (główna);

- szerokość jezdni 7 m,
- pobocza utwardzone 2,0 m i pobocza gruntowe 0,75 m;
- szerokość korony drogi 12,5 m,
- szerokość minimalna w liniach rozgraniczających – 30 m,
- założona prędkość projektowa: $V_p = 70$ km/h.

W związku z przyjętą kategorią drogi, a co za tym idzie w związku z ograniczeniem dostępności do niej, zaplanowano również budowę ok. 1,5 km sieci dróg serwisowych zapewniających dostęp wszystkim użytkownikom działek znajdujących się w obszarze inwestycji do dróg publicznych. Z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się również konieczność usunięcia znajdujących się w granicach pasa drogowego kolizji, tj. przebudowy uzbrojenia terenu, m.in.: sieci elektroenergetycznych, sieci gazowych i sieci wodociągowej, sieci telekomunikacyjnej.

Przedmiotowa inwestycja stanowi część zadania inwestycyjnego polegającego na połączeniu autostrady A4 z planowaną drogą ekspresową S5. Zlokalizowana jest na terenie gmin: Trzebnica, Oborniki Śląskie i Brzeg Dolny, powiaty: trzebnicki i wołowski, województwo dolnośląskie. Przebiega w sąsiedztwie miejscowości: Bukowice, Rościszewice, Oborniki Śląskie, Wilczyn, Kowale, Borkowice i Droszów, do węzła Trzebnica.

Tab.1. Przebieg inwestycji (wg. kilometrażu)

Kilometraż	Sposób zagospodarowania terenu
0+000 – 1+640	Droga wojewódzka nr 340
1+100	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1344D
1+640 – 2+620	Tereny ogrodowe sady
2+620 - 4+924	Droga wojewódzka nr 340
4+924 – 6+440	Tereny rolne
5+000	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1345D
6+440 – 6+940	Tereny leśne
6+940	Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 340
6+940 – 7+900	Tereny leśne
7-900 – 8+030	Tereny rolne (rejon ujęcia wody pitnej)
8+030 – 8+975	Tereny leśne
8+975 – 9+777	Tereny rolne
9+257	Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 342
9+417	Linia kolejowa Wrocław-Poznań
9+777 – 10+577	Tereny aktywności gospodarczej (wg. MPZP)
10+577 – 13+177	Tereny leśne (11+225 – 11+375 Rejon oczyszczalni ścieków komunalnych)
13+177 – 13+677	Droga wojewódzka nr 340
13+677 – 16+477	Tereny rolne
15+727	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1358D
16+477 – 17+777	Tereny leśne
17+777 – 18+977	Droga wojewódzka nr 340
18+977 – 19+527	Tereny leśne
19+527 – 21+017	Tereny rolne
21+017 – 21+814	Droga wojewódzka nr 340
21+814	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1353D

Do realizacji wskazano wariant I (tzw. czerwony)

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji.

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

A. Na etapie realizacji:

1. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, w tym wykonanie działań minimalizujących w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego prowadzić pod nadzorem specjalistów ze dziedziny herpetologii, ornitologii, botaniki, zoologii, entomologii i chiropterologii. Szczególny nadzór winien obejmować prace dotyczące: wycinki drzew i krzewów, rekultywacji oraz działań minimalizujących negatywne oddziaływania. Zadaniem nadzoru będzie analizowanie na bieżąco prowadzonych prac i wnoszenie ewentualnych uwag umożliwiających ochronę miejsc najcenniejszych pod względem przyrodniczym, m.in. poprzez ewentualne modyfikacje działań minimalizujących oddziaływania, technik i terminów wykonania prac.
2. Place budowy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu, w sposób gwarantujący jak najmniejszą ingerencję w teren znajdujący się poza obszarem inwestycji. W trakcie prowadzenia prac unikać wjeżdżania ciężkim sprzętem na tereny przyległe pokryte zielenią i tereny podmokłe poza wyznaczonym pasem drogowym. Zaplecza i drogi techniczne, składy materiałów budowlanych i sprzętu lokalizować w odległości większej niż 100 m od cieków wodnych. W przypadku gdy lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza socjalnego oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska wodno-gruntowego w pobliżu cieków jest niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji w zakresie budowy obiektów inżynierskich, podłoże ewentualnej bazy materiałowej powinno zostać uszczelnione geomembraną i pokryte płytami betonowymi, a zaplecze musi być wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji szkodliwych oraz szczelne sanitariaty, z których ścieki bytowe będą regularnie wywożone do oczyszczalni ścieków.
3. Przed podjęciem zasadniczych prac niwelacyjnych zdjąć wierzchnią próchniczą warstwę gleby (średnio do głębokości 30 cm) i zmagazynować ją w sąsiedztwie obszaru objętego budową, na osobnych przyzmach zabezpieczonych przed przesuszeniem oraz zmieszaniem ze skałą rodzimą, w celu jej późniejszego wykorzystania w pracach rekultywacyjnych. Optymalnie powyższe prace prowadzić w okresie od 1 października do końca lutego, a jeżeli nie będzie możliwości realizacji prac w wyznaczonym terminie, prace te prowadzić pod ścisłym nadzorem specjalisty zoologa;
4. Wycinkę drzew ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Wycinkę w okresie od 15 marca do 15 sierpnia prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej dokonaniem dokona oględzin drzew pod kątem obecności ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 16 sierpnia do 14 marca) ww. nadzór nie jest wymagany.
5. Wycinkę zakrzaczeń tarniny przeprowadzić w okresie od 16 lipca do 15 sierpnia.
6. Prace ziemne oraz karczowanie korzeni w miejscu po wyciętych zaroślach tarninowych prowadzić po 15 września.

7. Usunięcie drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm prowadzić przy udziale specjalisty chiropterologa, który przed wycinką dokona oględzin pod kątem obecności nietoperzy, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalne terminy i sposoby prowadzenia wycinki.
8. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, poprzez:
 - obłożenie pni miękkim, elastycznym materiałem (np. grubymi matami słomianymi) i ich odeskowanie do wysokości 2,5 - 3 m od poziomu gruntu (dolna część desek opierać się ma na podłożu);
 - wykonywanie prac w obrębie brył korzeniowych w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w miarę możliwości ręcznie. W okresie upałów maksymalnie skrócić czas narażenia korzeni na przesuszenie, owinać je miękką tkaniną i regularnie zraszać wodą w czasie prowadzenia prac w okresie, natomiast w okresie zimowym chronić przed przemrożeniem przez obłożenie matami słomianymi. W przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część czystym, ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym;
 - unikanie zmian poziomu gruntu oraz zagęszczania gleby w odległości 3-5 m od pnia poprzez wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych.
9. Wykonać przejścia dla zwierząt i przepusty z funkcją przejścia dla zwierząt, w tym płazów, gadów i nietoperzy, w następującym kilometrażu drogi: PG3 w km 12+395, PD1 w km 12+572, PD2 w km 13+210, PD3 w km 13+410, PD4 w km 13+610, PD5 w km 14+443, PD6 w km 14+768, PD7 w km 15+105, PD8 w km 18+045, PD9 w km 18+447.
10. Przejścia PD1 do PD8 winny mieć minimalną szerokość (światło poziome) – co najmniej 2 m, wysokość (światło pionowe) – co najmniej 1,5 m oraz współczynnik względnej ciasnoty – co najmniej 0,07.
11. Przejście PD9 winno mieć minimalną szerokość (światło poziome) co najmniej 15 m, wysokość (światło pionowe) – co najmniej 3,5 m, współczynnik względnej ciasnoty – co najmniej 1,5.
12. Do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt dostosować również most MD-1 w km 19+019 obejmujący strefy brzegowe cieku, stanowiące powierzchnie przeznaczone dla zwierząt, z zachowaną naturalną pokrywą roślinną lub odtworzoną wraz z kształtowaniem odpowiednich warunków środowiskowych oraz wiadukt nad linią PKP W-1 w km 9+346.
13. Po obu stronach wlotów do przejść P1 - P8, na odcinkach długości min. 50 m, wprowadzić systemem ogrodzeń naprowadzająco – ochronnych, które będą wykonane z siatki stalowej lub plastikowej o oczkach nie większych niż 0,5 cm ewentualnie z gotowych elementów prefabrykowanych, o wysokości ≥ 50 cm. Górne krawędzie ogrodzeń winne być gładko zakończone i odgięte w kierunku otaczającego terenu (na zewnątrz drogi) pod kątem 45–90°, tworząc daszek o długości min. 5 cm. Ogrodzenia zagłębić pod powierzchnią gruntu na głębokość min. 15 -20 cm, a także szczelnie połączyć pomiędzy elementami tworzącymi ogrodzenie oraz z obiektami inżynierskimi stanowiącymi przejścia dla zwierząt, a wolne końce uformować w kształt litery U.

14. Przy przejściach dla zwierząt, w szczególności przy PG3, PD9, W-1 wprowadzić zielen naprowadzającą, w postaci nasadzeń wzdłuż drogi skierowanych w kierunku przejść. Do nasadzeń zastosować sadzonki drzew o wysokości minimum 1,5 m, obwodzie pnia 6-8 cm i prawidłowym uformowaniu – z zachowaniem charakterystycznego dla gatunku i odmiany pokroju, wysokości, średnicy i długości pędów oraz dobrze wykształconym, zwartym systemem korzeniowym.
15. W miarę możliwości terenowych, technicznych oraz wymogów bezpieczeństwa wprowadzić pasy zieleni izolacyjnej wzdłuż drogi. Do nasadzeń wykorzystać rodzime gatunki krzewów, odpornych na suszę, a układ nasadzeń winien zapewnić kształtowanie pasów rozwiniętych piętrowo.
16. Nie rzadziej niż raz dziennie (w trakcie realizacji inwestycji) kontrolować wykopy związane z budową kanalizacji deszczowej i wymianą przepustów drogowych oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
17. W przypadku gdyby droga miała zostać oświetlona, do oświetlenia drogi zastosować lampy LED lub lampy niskosodowe o jak najniższym natężeniu światła i o niskiej wartości promieniowania UV, z odpowiednio ukształtowanymi kloszami kierującymi światło na drogę i zapobiegającymi nadmiernemu rozpraszaniu światła.
18. Stosować rozwiązania organizacyjno-techniczne, mające na celu zmniejszenie zagrożenia wystąpienia zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych i ziemi oraz zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności:
 - a) uszczelnić (materiałami stosowanymi w budownictwie do izolacji gruntu) nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników, itp.;
 - b) teren budowy wyposażać w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych; zaplecza budowy wyposażać w szczelne bezodpływowe zbiorniki, których zawartość będzie przekazywana uprawnionym podmiotom;
 - c) nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów substancjami ropopochodnymi; w przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje należy jak najszybciej zebrać i wywieźć do jednostek zajmujących się ich unieszkodliwianiem lub unieszkodliwić na miejscu za pomocą sorbentów przeznaczonych do chemicznego unieszkodliwiania, natomiast ziemię należy zebrać i traktować jak odpad niebezpieczny;
 - d) napraw sprzętu (za wyjątkiem przypadków awaryjnych), tankowania maszyn i środków transportu dokonywać poza terenem realizacji inwestycji, na terenach do tego przeznaczonych;
 - e) w przypadku konieczności odwadniania wykopów budowlanych, stosować rozwiązania, które ograniczą zmianę stosunków wodnych do rozmiarów niezbędnych, a czas ich trwania do okresu niezbędnego ze względu na specyfikę przedsięwzięcia;

- f) do podbudowy stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy. Racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi.
19. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo - gazowych do powietrza podjąć następujące działania:
- a) ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy przez stosowanie do podbudowy gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach;
 - b) masy mineralno – bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltów;
 - c) drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie;
 - d) przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie ich optymalnej wilgotności;
 - e) stosować plandeki na samochodach przewożących materiały sypkie;
 - f) w okresach suszy teren zraszać wodą, a pyliste materiały sypkie zabezpieczyć przed rozwiewaniem, np.: poprzez przykrycie plandekami, folią;
 - g) roboty nawierzchniowe prowadzić w miarę możliwości (o ile pozwoli na to harmonogram prac budowlanych) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych.
20. Ograniczyć emisję hałasu. W tym celu:
- a) prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów aktualnie zabudowanych, w tym transport materiałów budowlanych, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, chyba, że przy technologii wykonywania poszczególnych obiektów niezbędna jest praca ciągła w szerszym niż podany wymiarze godzin;
 - b) unikać w miarę możliwości jednoczesnej pracy ciężkiego sprzętu budowlanego i urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu;
 - c) przewidzieć lokalizację zaplecza budowlanego, bazy materiałowo – sprzętowej i miejsca gromadzenia odpadów w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi;
 - d) minimalizować ilość przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w bliskiej odległości od budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej i innych terenów wymagających ochrony przed hałasem;
 - e) stosować nowoczesny sprzęt i urządzenia o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażone w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania. Nie dopuszczać do przeciążania sprzętu oraz do przeładowywania pojazdów, które w takim stanie tworzą jeszcze większy hałas aniżeli w czasie wykonywania standardowych funkcji;
 - f) maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.
21. W zakresie ochrony gleby:
- a) zdeponować warstwę próchniczą gleby zdjętą z pasa robót, a po zakończeniu prac wykorzystać ją do humusowania skarp, rekultywacji terenu i urządzania zieleni;
 - b) tereny zajęte pod tymczasowe drogi dojazdowe (technologiczne) na czas budowy oraz

- zaplecza drogowe uporządkować po zakończeniu budowy.
22. Gospodarkę odpadami prowadzić w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska.
 23. Przed rozpoczęciem prac budowlanych ustalić miejsca przeznaczone do gromadzenia odpadów oraz sposoby gospodarowania odpadami zgodnie z przepisami obowiązującego w tym zakresie prawa.
 24. Terenom niekorzystnie przekształconym, takim jak: zaplecza budowy, bazy transportowe, po zakończeniu kolejnych etapów budowy, nadać i/lub przywrócić wartości użytkowe, np. poprzez właściwe ukształtowanie rzeźby terenu, uregulowanie stosunków wodnych, itp.
 25. Na całym obszarze zainwestowania przeprowadzić stały nadzór archeologiczny i (w razie konieczności) ratownicze badania archeologiczne. Przeprowadzenie wyprzedzających inwestycję ratowniczych badań archeologicznych wymagane jest także na obszarze znanych stanowisk archeologicznych.

B. Na etapie eksploatacji

1. Przez cały okres użytkowania drogi w terminie późnozimowym (luty, marzec) wykonywać coroczne, jednokrotne kontrole szczelności ogrodzeń naprowadzająco – ochronnych obejmujące dokonywanie kontroli stanu utrzymania ogrodzeń (wraz z usunięciem roślinności przy ogrodzeniu), szczelności w miejscach połączeń z elementami konstrukcyjnymi obiektów, sposobu zamocowania siatki i ewentualnych śladów podkopów wykonanych przez zwierzęta. Zaobserwowane uszkodzenia i nieprawidłowości niezwłocznie usuwać.
2. Prowadzić okresowe kontrole drożności i sprawności systemów odwodnienia (kanalizacji deszczowej, zbiorników urządzeń oczyszczających wody opadowe, rowów przydrożnych). Przeglądy osadników i studzienek przeprowadzać nie rzadziej niż raz na pół roku, w tym po wiosennych roztopach i przed sezonem zimowym, a także każdorazowo po wystąpieniu awaryjnego dopływu ścieków.
3. Regularnie prowadzić prace pielęgnacyjne w przydrożnych rowach odwadniających i przy przepustach (wycinka roślinności) oraz bieżące naprawy skarp.
4. Prowadzić regularne remonty dróg, aby w sposób maksymalny wyeliminować zaistnienie istotnych uszkodzeń nawierzchni.
5. W celu zmniejszenia stężenia chlorków w ściekach drogowych racjonalnie stosować środki odladzające, zawierające chlorki.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

1. Na odcinkach zlokalizowanych w km: ok.: 4+600 – 5+200, 7+600 – 8+405, 18+800 – 19+200 zastosować szczelny system odwodnienia drogi w postaci kanalizacji deszczowej. Przed wylotem kanalizacji do cieków zamontować separatory substancji ropopochodnych wraz z osadnikiem. Na pozostałych odcinkach drogi wody odprowadzać do przydrożnych rowów trawiastych.

2. Zastosować urządzenia podczyszczające pozwalające na redukcję węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej do wartości dopuszczalnych.
3. Wyloty kanalizacji deszczowej oraz rowów przydrożnych do cieków powierzchniowych wyposażyć w zamknięcia umożliwiające zatrzymanie zanieczyszczeń w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnych.
4. Konstrukcja mostu przecinającego dolinę ma umożliwić swobodny przepływ wód szczególnie w okresach wezbraniowych, tj. nie powodować kumulowania się spływających z prądem gałęzi itp., powodujących możliwość piętrzenia się wód.
5. Na odcinku od km 2+000 do km 2+900 zastosować nawierzchnię ścieralną typu SMA 0/8 G (modyfikowaną gumą), zmniejszającą hałas o min. 3 dB., w stosunku do nawierzchni określanych mianem „klasyczne”.
6. W km od 9+500 do km9+700, po lewej stronie drogi, pozostawić rezerwę terenową pod budowę środków ochrony akustycznej.
7. Krawędzie nasypów i ich okolice (o ile to możliwe) obsadzić zielenią (np.:trawy, krzewy).
8. Kolorystyka obiektów inżynierskich powinna nawiązywać do otoczenia (zaleca się zastosowanie barw naturalnych (szary, zielony, brązowy).

IV. Warunki kompensacji przyrodniczej:

1. W krajobrazie rolniczym utworzyć zwarty pas zakrzaczeń, na łącznej długości ok. 8 km, o szerokości co najmniej 2,5 m lub we fragmentach w odległości od siebie ok. 200 m, na sąsiadujących ze sobą działkach. Do nasadzeń wykorzystać rodzime gatunki/rodzaje krzewów np. głogu *Crataegus sp.*, tarniny *Propus spinosa*, dzikiej róży *Rosa canina* z domieszką jarzębiny *Sorbus aucuparia* i trzmieliny *Euonymus europaeus* oraz pojedynczych egzemplarzy rodzimych gatunków drzew owocowych.
2. W krajobrazie rolniczym, na obszarze o powierzchni co najmniej 1 ha i szerokości od 10 do 50 m, wykorzystując naturalne, wilgotne lub podmokłe obniżenie terenu utworzyć/odtworzyć warunki siedliskowe sprzyjające rozwojowi roślinności wilgociolubnej i szuwarowej (np. turzyce *Carex sp.*, pałka wodna *Typha*). Dodatkowo wprowadzić 10 kęp, o powierzchni 1 ara każde, w oddaleniu od siebie o co najmniej 30 m, rodzimych, nisko rosnących wierzb *Salix sp.*
3. W krajobrazie rolniczym na łącznej powierzchni ok. 1,5 ha wprowadzić zadrzewienia śródpolne, winno one mieć kształt podłużny o szerokości od 40 do 100 m, w odległości co najmniej 200 m od najbliższego zwanego zadrzewienia. Do nasadzeń wykorzystać rodzime gatunki drzew liściastych.
4. Przedmiotowe działania, o których mowa w pkt. II.1-3 przeprowadzić przy udziale specjalistów: botanika i ornitologa, w obrębie działek o numerach ewidencyjnych: 204/8, 56/10, 202, obręb Godzięcin, działkach o numerach ewidencyjnych: 223/9, 224/1, obręb Lipnica, działce o numerze ewidencyjnym 1286, obręb Uraz i działce o numerze ewidencyjnym 736/49 obręb Pęgów.
5. Po zakończeniu fazy budowy przedsięwzięcia, w okresie wczesnowiosennym, na terenie i w sąsiedztwie miejsca inwestycji wywiesić 100 skrzynek lęgowych dla nietoperzy. Budki wywiesić w grupach po 6 – 8 sztuk. Szczegółową lokalizację skrzynek oraz model skrzynki winien wskazać specjalista chiropterolog, który pełnić winien również bezpośredni nadzór

w czasie ich wieszania, a także nadzór nad ich konserwacją na etapie eksploatacji inwestycji. Konserwację skrzynek ograniczyć do ich naprawy poprzez poprawienie ich szczelności oraz uzupełnienie brakujących elementów (nie wolno stosować żadnych środków chemicznych do ich konserwacji), a także oczyszczenia budek z odchodów. W przypadku poważniejszego uszkodzenia lub zniszczenia skrzynki wymienić ją na nową. Kontrole skrzynek należy rozpocząć rok po wywieszeniu i prowadzić je przez minimum lat, raz w roku w okresie od końca lipca do końca sierpnia.

V. Monitoring:

1. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania, przez okres 2 lat prowadzić monitoring skuteczności zastosowanych zabezpieczeń minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na gatunki zwierząt, obejmujący ocenę funkcjonalności wykonanych przejść dla zwierząt (tj. ssaki i płazy) i ocenę śmiertelności zwierząt (tj. płazy, gady i ssaki – w tym nietoperze) w zakresie:
 - a) wykonania – przy udziale specjalisty zoologa-herpetologa – bezpośrednich obserwacji migrujących osobników płazów w obrębie obiektów PG-3, MD-1, PD-1, PD-2, PD-3, PD-4, PD-5, PD-6, PD-7, PD-8, PD-9. Obserwacje winny polegać na oznaczeniu i liczeniu wszystkich osobników płazów stwierdzonych na powierzchni przejścia. Badania przeprowadzić w okresach charakterystycznych dla migracji letnich (od 1 lipca do 15 lipca) i jesiennych (od 1 września do 15 października). W każdym z ww. okresów w trakcie pory wieczornej lub nocnej przeprowadzić, na każdym z obiektów, przynajmniej 4 kontrole w odstępach 5-10 dniowych (uzależnionych od warunków pogodowych i aktywności płazów), razem nie mniej niż 8 kontroli na każdym z obiektów;
 - b) wykonania – przy udziale specjalisty zoologa-chiropterologa – bezpośrednich obserwacji całonocnej aktywności nietoperzy w okresie wiosenno-letnim, w obrębie obiektów M-1, PG3. Badania wykonać z wykorzystaniem odpowiednich urządzeń detekcyjnych wraz rejestrowaniem ultradźwięków – prowadząc obserwację aktywnych zwierząt, a następnie przeprowadzając analizę nagranych sygnałów wraz z oznaczeniem gatunków nietoperzy. W ciągu 1 roku wykonać minimum 15 kontroli, w formie transektów wykonywanych w odległości ok. 15-25 m od krawędzi każdego obiektu po obu jego stronach, poruszając się w tempie powolnego marszu. Monitoring prowadzić w okresie jesiennych migracji nietoperzy z uwzględnieniem okresu rojenia oraz intensywnego żerowania, tj. w okresie pomiędzy 1 października a 15 listopada, a także w okresie ciąży i laktacji nietoperzy, tj. w terminie pomiędzy 1 maja a 30 czerwca – w odpowiednich warunkach atmosferycznych (bez opadów, mgły i silnego wiatru);
 - c) wykonania – przy udziale specjalisty zoologa-teriologa - bezpośrednich obserwacji aktywności ssaków w okresie wiosennym i jesiennym, w obrębie obiektów M-1 i PG3. W ciągu 1 roku wykonać minimum 10 kontroli, w odległości ok. 100 m od krawędzi każdego obiektu po obu jego stronach, poruszając się w tempie powolnego marszu;
 - d) poszukiwania – przy udziale zespołu specjalistów zoologów – ewentualnych martwych osobników zwierząt padłych w wyniku kolizji z pojazdami poruszającymi się po drodze. Kontrole prowadzić w terminie od marca do lipca kilkakrotnie w ciągu tygodnia (3-4 razy), a w terminie od lipca do października z niższą częstotliwością (1-2 na tydzień).

2. W przypadku stwierdzenia śmiertelności zwierząt w granicach i w najbliższym sąsiedztwie pasa drogowego oraz innych zaburzeń lub braku efektywności zastosowanych rozwiązań minimalizujących, niezwłocznie zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wykonać wskazane przez specjalistów działania dodatkowe w celu właściwego naprowadzenia zwierząt do przepustów i zmniejszenia ich śmiertelności.
3. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania, przez okres 3 lat przy udziale specjalistów botanika i ornitologa dokonać oceny wykonanych prac związanych kompensacją w zakresie ochrony ptaków. Jeśli proces kompensacji nie będzie przebiegał prawidłowo, należy zmodyfikować i wydłużyć okres monitoringu na dalsze lata, w celu obserwacji procesu sukcesji i odtworzenia warunków do bytowania i rozrodu gatunków ptaków i ewentualnej modyfikacji działań kompensacyjnych.
4. Wyniki analiz, o których mowa w pkt. V.1a-d, i pkt. V.3 przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu po okresie 42 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.

VI. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia: oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Uzasadnienie

W dniu 14 sierpnia 2013 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu wpłynął wniosek Pana Marka Husarza – pełnomocnika działającego w imieniu i na rzecz Inwestora - Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z siedzibą przy ul. Krakowskiej 28 we Wrocławiu, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Połączenie drogi wojewódzkiej nr 340 w miejscowości Bukowice z drogą S5 w Węźle Trzebnica w ramach zadania „Koncepcja skumulowania A4 z S5 wraz z budową obwodnicy Obornik Śląskich”, planowanego do realizacji w granicach administracyjnych gminy: Trzebnica, Oborniki Śląskie i Brzeg Dolny, powiatu trzebnickiego i wołowski, województwa dolnośląskiego.

Do wniosku dołączono Kartę informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej *Kip*) wraz z załącznikami.

Z uwagi na fakt, że podanie nie spełniało wymagań formalnych, tutejszy organ pismem z dnia 16 sierpnia 2013 r., wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji (załączników do wniosku) na podstawie art. 64 § 2 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*. Pismem z dnia 23 sierpnia 2013 r. pełnomocnik Inwestora uzupełnił brakujące dokumenty.

Rodzaj oraz parametry techniczne planowanej drogi zaliczają ją do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane, tj. o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale*

społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwanej dalej „ustawą oos”), wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z tym, iż przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie działek kolejowych stanowiących teren zamknięty, w myśl Decyzji Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MliR, poz. 25 z późn. zm.), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest, zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

W oparciu o przedłożoną w sprawie dokumentację ustalono, że liczba stron w niniejszym postępowaniu administracyjnym przekracza 20. Wobec powyższego, o czynnościach organu strony były zawiadamiane obwieszczeniami, umieszczonymi na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu przy pl. Powstańców Śląskich 1, opublikowanymi w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ we Wrocławiu (www.rdos.wroclaw.gov.pl) oraz umieszczonymi na tablicach ogłoszeń urzędów: Urzędu Miasta w Brzegu Dolnym, Urzędu Miasta w Obornikach Śląskich i Urzędu Miasta w Trzebnicy.

Obwieszczeniem z dnia 2 września 2013 r., znak: WOOS.4210.31.2013.BZ.3, tutejszy organ poinformował strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie, przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, organach właściwych do wydania opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, jak również możliwości złożenia uwag i wniosków do sprawy.

Dane o wniosku zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem 344/2013 (www.ekoportal.gov.pl).

Strony nie skorzystały z możliwości wglądu do akt sprawy, jak również nie wniosły uwag i wniosków do sprawy.

W toku postępowania, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 „ustawy oos”, wystąpiono do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego: w Trzebnicy (pismo z dnia 3 września 2013 r, znak: WOOS.4210.31.2013.BZ.7) i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wołowie (pismo z dnia 3 września 2013 r, znak: WOOS.4210.31.2013.BZ.8), o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wołowie, postanowieniem z dnia 13 września 2013 r., znak: ZNS-601-19/JK/13, jak również Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Trzebnicy, postanowieniem z dnia 17 września 2013 r., znak: ZNS.61-46/WR/13, wskazali na potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, działając zgodnie z art. 65 ust. 3 „ustawy ooś” przeanalizował wszystkie materiały zgromadzone na tym etapie postępowania w przedmiotowej sprawie (w tym opinie sanitarne), uwzględniając łącznie szczegółowe uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 „ustawy ooś”, i uznał, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia pn.: „Połączenie drogi wojewódzkiej nr 340 w miejscowości Bukowice z drogą S5 w Węźle Trzebnica w ramach zadania „Koncepcja skomunikowania A4 z S5 wraz z budową obwodnicy Obornik Śląskich” może znacząco oddziaływać na środowisko i tym samym wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym, postanowieniem z dnia 12 września 2013 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.10, stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustalił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodny z art. 66 „ustawy ooś”. Dane o postanowieniu zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod nr: 357/2013. Na postanowienie służyło stronom zażalenie.

Strony postępowania zostały poinformowane o wydaniu ww. postanowienia oraz o ww. opiniach organów sanitarnych poprzez obwieszczenie z dnia 20 września 2013 r., znak: WOOŚ.4210.31.2014.BZ.11. Obwieszczenie zostało podane stronom do wiadomości przez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń i stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ (www.wroclaw.rdos.gov.pl) oraz przesłane Burmistrzowi Brzegu Dolnego, Burmistrzowi Obornik Śląskich i Burmistrzowi Trzebnicy celem wywieszenia na tablicy ogłoszeń urzędów (potwierdzenia wywieszenia obwieszczeń na tablicach ogłoszeń urzędów znajdują się w aktach sprawy). W ustawowo przewidzianym terminie żadna ze stron nie złożyła zażalenia na postanowienie.

W myśl art. 63 ust. 5 „ustawy ooś”, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, postanowieniem z dnia 14 października 2013 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.12, zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Strony postępowania zostały poinformowane o wydaniu postanowienia poprzez obwieszczenie z dnia 14 października 2013 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.13.

W dniu 10 października 2014 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył *Raport o oddziaływaniu na środowisko* dla przedsięwzięcia pn.: „Połączenie drogi wojewódzkiej nr 340 w miejscowości Bukowice z drogą S5 w Węźle Trzebnica w ramach zadania „Koncepcja skumulowania A4 z S5 wraz z budową obwodnicy Obornik Śląskich”, wykonany przez firmę proGEO Sp. z o.o. z Wrocławia na zlecenie firmy Biprogeo-Projekt Sp. z o.o. z Wrocławia (obecnie Egis Poland Sp. z o.o., Departament Projektowy we Wrocławiu), opracowany przez: Sławomira Chybińskiego, Andrzeja Krzyśków oraz zespół w składzie: Paweł Lewicki, Krzysztof Kręciproch, Tomasz Pajączkowski, Krzysztof Świerkosz, data opracowania: wrzesień 2014 r. – zwany dalej *Raportem*, wraz z jego *Streszczeniem* w języku niespecjalistycznym oraz załącznikami.

W związku z ustąpieniem przyczyn uzasadniających zawieszenie postępowania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, postanowieniem z dnia 16 października 2014 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.14, podjął z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego

przedsięwzięcia. Dane o *Raporcie* zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod nr: 671/2014.

Obwieszczeniem z dnia 20 października 2014 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.14, tutejszy organ powiadomił strony postępowania o podjęciu zawieszonego postępowania i wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy w związku z koniecznością zapoznania się z przedłożonym *Raportem o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko* oraz przeprowadzeniem dalszych czynności administracyjnych wynikających z przepisów obowiązującego prawa.

Wypełniając dyspozycję ustawową zawartą w art. 77 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2 „ustawy ooś”, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wołowie (pismo z dnia 21 października 2014 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.17) oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Trzebnicy (pismo z dnia 21 października 2014 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.18) o zaopiniowanie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po analizie *Raportu* oraz dodatkowego materiału dowodowego, tj. pisma pełnomocnika Inwestora z dnia 3 grudnia 2014 r., znak: 1918/W/P201001/MH/MH/2014, stanowiącego odpowiedź na wezwanie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wołowie do uzupełnienia braków w *Raporcie* (wezwanie organu sanitarnego z dnia 17 listopada 2014 r., znak: ZNS-61-4/JK/14), tutejszy organ działając na podstawie art. 50 § 1 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, pismem z dnia 7 stycznia 2015 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.19, wezwał do uzupełnienia oraz weryfikacji treści *Raportu* w zakresie aspektów środowiskowych (m.in.: emisji hałasu, oddziaływania skumulowanego, środowiska gruntowo – wodnego, gospodarki wodno – ściekowej, kolizji), jak również w zakresie przyrodniczym (m.in.: przejść dla zwierząt, ekranów/osłon akustycznych dla ptaków, działań kompensujących za zniszczenie siedlisk przyrodniczych).

Uzupełnienie *Raportu* (data wpływu 30 listopada 2015 r.), nie czyniło zadość zakresowi ww. wezwania. Pismem z dnia 28 grudnia 2015 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.25, ponownie wezwano do uzupełnienia oraz wyjaśnienia i/lub doprecyzowania treści *Raportu* w zakresie aspektów środowiskowych i w zakresie przyrodniczym.

Ponieważ kolejne uzupełnienie (pismo pełnomocnika Inwestora z dnia 26 kwietnia 2016 r.), nadal nie wyjaśniało kwestii związanych z zaproponowanymi w *Raporcie* do wykonania ekranami akustycznymi lub osłonami (długości ok. 10 km) w celu ochrony stwierdzonych w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji stanowisk chronionych gatunków ptaków, pismem z dnia 24 maja 2016 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.27, kolejny raz wezwano do przedłożenia stosownych wyjaśnień.

W dniu 24 czerwca 2016 r. wpłynęło uzupełnienie dotyczące m.in. analizy krajobrazowej planowanych ekranów i osłon przyrodniczych.

Z uwagi na przedłożenie przez Inwestora istotnych wyjaśnień i uzupełnień treści *Raportu*, tutejszy organ wystąpił ponownie do:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Trzebnicy (pismo z dnia 9 sierpnia 2016 r. znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.30) o zaopiniowanie warunków realizacji planowanej inwestycji (organ na ww. wystąpienie tutejszego organu z dnia 21 października 2014 r. nie zajął stanowiska w sprawie)'
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wołowie (pismo z dnia 9 sierpnia 2016 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.30) o zaopiniowanie warunków realizacji planowanej inwestycji bądź o podtrzymanie stanowiska zawartego w postanowieniu z dnia 30 grudnia 2014 r., znak: ZNS-61-4/JK/14.

Zgodnie z art. 79 ust.1 „ustawy ooś” przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadzono procedurę udziału społeczeństwa. Obwieszczeniem z dnia 16 sierpnia 2016 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.32, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, na podstawie art. 33 ustawy ooś i art. 10 §1 Kpa podał do publicznej wiadomości informacje i jednocześnie ponownie poinformował wszystkie strony postępowania o:

- przedmiocie decyzji,
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii,
- postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu stwierdzającym konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustalającym zakres raportu,
- postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o zawieszeniu postępowania do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- o przedłożeniu przez pełnomocnika Inwestora *Raportu*,
- postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o podjęciu z urzędu zawieszonego postępowania,
- umieszczeniu danych o wniosku, postanowieniu o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i zakresie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie;
- możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym została ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków we wskazanym 21 - dniowym terminie;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Dokumenty dotyczące przedmiotowego postępowania zostały wyłożone do wglądu w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu przy pl. Powstańców Warszawy 1 we Wrocławiu, w pokoju 3245. W dniach od 1 września 2016 r. do 21 września 2016 r., w godzinach od 8⁰⁰ do 14⁰⁰, każdy mógł zgłaszać uwagi i wnioski dotyczące przedmiotowego postępowania. Uwagi i wnioski mogły być wnoszone w formie pisemnej pod ww. adresem, ustnie do protokołu lub w formie elektronicznej na adres e-mail: sekretariat@rdos.wroclaw.pl, bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem

elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o *podpisie elektronicznym* (Dz. U. z 2013 r. poz. 262 z późn. zm.).

Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków był Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Społeczeństwo zostało powiadomione, że uwagi i wnioski wniesione po wyznaczonym terminie pozostaną bez rozpatrzenia. Natomiast Strony postępowania, że mogą brać czynny udział w każdym etapie postępowania, mogą zapoznawać się z materiałami zgromadzonymi w przedmiotowej sprawie w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, pl. Powstańców Warszawy 1, 50 – 153 Wrocław, pokój 3245 w godzinach od 8⁰⁰ do 14⁰⁰, oraz składać uwagi i wnioski do postępowania. Uwagi i wnioski mogą być wnoszone w formie pisemnej, ustnie do protokołu pod w/w adresem.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 „ustawy ooś” obwieszczenie zostało podane stronom i społeczeństwu do wiadomości przez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń i stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ (www.wroclaw.rdos.gov.pl) oraz przesłane Burmistrzowi Brzegu Dolnego, Burmistrzowi Obornik Śląskich i Burmistrzowi Trzebnicy celem wywieszenia na tablicy ogłoszeń urzędów lub o podanie do publicznej wiadomości w inny zwyczajowo przyjęty sposób w dniach od 1 września 2016 r. do 21 września 2016 r.. Informacje zawarte w ww. obwieszczeniu zostały skutecznie doręczone społeczeństwu zgodnie z art. 49 *Kodeksu postępowania administracyjnego* (potwierdzenia wywieszenia obwieszczeń - we wskazanym w obwieszczeniu terminie na tablicach ogłoszeń urzędów znajdują się w aktach sprawy). Podczas trwającej procedury z udziałem społeczeństwa w tutejszej dyrekcji nikt nie zapoznał się z zebranymi dokumentami w sprawie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wołowie pismem z dnia 24 sierpnia 2016 r.. znak: ZNS-61-7/JK/16 (data wpływu 29.08.2016 r.), po przeanalizowaniu wyjaśnień i uzupełnień do *Raportu* uznał, że przedsięwzięcie nie wymaga ponownego zaopiniowania środowiskowych uwarunkowań jego realizacji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych (organ podtrzymał stanowisko zawarte w postanowieniu własnym z dnia 30 grudnia 2014 r., znak: ZNS-61-4/JK/14), w którym zaopiniował pozytywnie środowiskowe uwarunkowania realizacji części przedsięwzięcia leżącej na obszarze Powiatu Wołowskiego, pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Trzebnicy, postanowieniem nr 27/16 (wpłynęło 19 września 2016 r., pismo znak: ZNS-61-39/WR/16), zaopiniował pozytywnie środowiskowe uwarunkowania jego realizacji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych z zastrzeżeniem uwzględnienia zaleceń zawartych w *Raporcie* (i jego uzupełnieniach).

W dniu 22 września 2016 r. wpłynęło pismo Burmistrza Obornik Śląskich, znak: RIOŚ.6220.10. 2013 – 2016, wnoszące o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w trybie art. 36 „ustawy ooś”, mającej na celu przedstawienie zakresu inwestycji, przebiegu planowanej drogi w zaproponowanych przez Inwestora wariantach inwestycyjnych oraz wysłuchanie zainteresowanego planowanym przedsięwzięciem społeczeństwa. Z uwagi na fakt, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu w toku prowadzonego postępowania administracyjnego podjął szereg czynności zmierzających do prawidłowego przeprowadzenia postępowania administracyjnego i zgromadzenia materiału dowodowego w stopniu wystarczającym do prawidłowego rozpoznania wniosku o wydanie

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia (przeprowadzono postępowanie wyjaśniające w celu zebrania całości materiału dowodowego, przeprowadzono postępowanie z udziałem społeczeństwa), uznano, mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, oraz obecny etap postępowania (zebranie materiału dowodowego przed wydaniem decyzji), tutejszy organ nie widział potrzeby przeprowadzenia dodatkowej rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. W ocenie organu, przeprowadzenie rozprawy nie zwiększyłoby efektywności udziału społecznego, ani nie zmieniło wiedzy społeczeństwa na temat stanu faktycznego sprawy i nie zagwarantowało, że zastosowane środki wyjaśniające doprowadzą do przekonania o celowości przedmiotowego przedsięwzięcia. Za brakiem potrzeby przeprowadzenia rozprawy przemawia również fakt, iż podczas trwającej procedury z udziałem społeczeństwa w tutejszej dyrekcji nikt nie skorzystał z możliwości zapoznania się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz z niezbędną dokumentacją sprawy; społeczeństwo nie zgłosiło żadnych uwag i wniosków.

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu zapewnił stronom czynny udział w postępowaniu. Poprzez obwieszczenie z dnia 7 października 2016 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.34, powiadomił strony postępowania o zebraniu całego materiału dowodowego i umożliwił wypowiedzenie się stronom co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji, czym wypełnił obowiązek wynikający z art. 10 § 1 Kpa. Obwieszczenie zostało podane stronom do wiadomości przez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń i stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ (www.wroclaw.rdos.gov.pl) oraz przesłane Burmistrzowi Brzegu Dolnego, Burmistrzowi Obornik Śląskich i Burmistrzowi Trzebnicy celem wywieszenia na tablicy ogłoszeń urzędów (potwierdzenia wywieszenia obwieszczeń na tablicach ogłoszeń urzędów znajdują się w aktach sprawy).

Przed wydaniem niniejszej decyzji żadna ze stron nie wypowiedziała się i nie skorzystała z możliwości zapoznania się ze zgromadzonymi w tej sprawie dokumentami.

W trakcie prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu kilkakrotnie informował Wnioskodawcę, a także strony postępowania o konieczności przedłużenia terminu załatwienia sprawy, każdorazowo wskazując przyczynę zwłoki (m.in. pisemne prośby pełnomocnika o zmianę wyznaczonego przez tutejszy organ terminu uzupełnienia dokumentacji, konieczność przeprowadzenia czynności administracyjnych wynikających z przepisów obowiązującego prawa, w tym skuteczne dostarczenie obwieszczeń, analiza obszernego materiału dowodowego w sprawie).

W dniu 12 grudnia 2016 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie dokumentacji w postaci wykazów numerów działek koniecznych do przeprowadzenia prac przygotowawczych, w tym m.in. wycinki drzew i krzewów. Wykazy: nr 2 i nr 3 stanowią załączniki do niniejszej decyzji.

Przed wydaniem niniejszej decyzji przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, obejmującą w szczególności: weryfikację *Raportu* i jego uzupełnień, uzyskanie wymaganej ustawą opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Trzebnicy

i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wołowie oraz zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Dla przedmiotowej inwestycji na wstępnych etapach koncepcyjnych rozważano szereg wariantów lokalizacyjnych przedmiotowej inwestycji. Wariantowanie polegało na lokalizacji korytarza, którym będzie przebiegać droga w celu ominięcia zabudowy (obejścia) miejscowości Droszów, Wilczyn, Oborniki Śląskie, Rościszewice i Bukowice. Na pozostałym odcinkach warianty przebiegają prawie identycznie w tym głównie po śladzie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 340. Na potrzeby prowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w *Raporcie* przedstawiono i poddano analizie dwa warianty lokalizacyjne planowanej inwestycji: warianty 1 (czerwony-preferowany) i 3 (niebieski-alternatywny).

Porównanie wariantów 1 i 3 wskazuje, że:

- nie różnią się one istotnie jeżeli chodzi o prognozowane stężenie zanieczyszczeń w wodach opadowych. Spowodowane jest to przyjętą jednakową prognozą ruchu. W obu wariantach mogą być notowane przekroczenia normatywów w zakresie zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych (nieznaczne);
- rodzaje wytwarzanych odpadów na etapie budowy i eksploatacji dla obu wariantów będą podobne. Niewielka różnica wystąpi natomiast w ilości wytwarzanych odpadów. Związane jest to z faktem, iż wariant 1 jest o ok. 500 m (3%) dłuższy od wariantu 3 - można zatem przyjąć, że podobna różnica wystąpi w ilości wytwarzanych odpadów na etapie budowy i eksploatacji;
- przeprowadzone analizy akustyczne wykazały, że oba analizowane warianty mogą być realizowane. Wykonanie inwestycji zarówno w wariantcie 1 jak i 3 nie spowoduje konieczności realizacji dodatkowych zabezpieczeń akustycznych;
- w ramach przeprowadzonych obliczeń z zakresu emisji substancji do powietrza nie stwierdzono w żadnym z analizowanych wariantów możliwości występowania stężeń wyższych od wartości odniesienia uśrednionych zarówno do godziny jak i roku;
- wariant 1 jest korzystniejszy z uwagi na kolizje ze stanowiskami archeologicznymi (2 kolizje w wariantcie 1 i 6 kolizji wariantcie 3);
- oddziaływanie poszczególnych wariantów inwestycji na pozostałe aspekty środowiska (krajobraz, klimat itp.) wykazuje, że również w tym przypadku oba porównywane warianty lokalizacyjne można traktować jako równorzędne.

Ponadto ustalono, że zakres oddziaływania na rośliny, zwierzęta, siedliska w obu wariantach jest podobny. W każdym przypadku nowa droga będzie stanowiła barierę odgraniczającą migracje zwierząt. Realizacja przedsięwzięcia będzie w każdym wariantcie wiązała się z częściowym obniżeniem bioróżnorodności terenów przyległych. Realizacja planowanej inwestycji w wariantcie 3 wiązałaby się ze znaczącym oddziaływaniem na siedliska przyrodnicze: 6510 świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris*, 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*). Natomiast budowa drogi w wariantcie 1 spowoduje niewielkie oddziaływanie na ww. siedliska przyrodnicze.

Przeanalizowano również tzw. wariant „zerowy” (bezinwestycyjny) polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Wyżej opisane przedsięwzięcie ma na celu przede wszystkim odciążenie istniejącego układu drogowego (obecnie ruch pojazdów o charakterze ponadlokalnym prowadzony jest przez centra miejscowości leżących na jego trasie, oraz miasta Oborniki Śląskie), co spowoduje poprawę warunków akustycznych oraz stanu jakości powietrza w tych miejscowościach. Przyjęcie wariantu „zerowego” uniemożliwiłoby osiągnięcie zakładanych celów.

Tutejszy organ przychylił się do wniosku Inwestora realizacji przedsięwzięcia w wariantcie 1 (czerwonym) - który uznano za wariant najkorzystniejszy dla środowiska, stąd wariant preferowany przez inwestora jest przedmiotem analizy niniejszej decyzji

Jak wynika z treści *Raportu* i jego uzupełnień, ocenę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono przy użyciu metod obliczeniowych dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji komunikacyjnych, za jakie uznaje się oddziaływanie na klimat akustyczny, stan sanitarny powietrza atmosferycznego, oraz wody. Czynnikiem oddziaływującym na poszczególne elementy środowiska będą: hałas o charakterze liniowym związany z ruchem pojazdów, drgania i wibracje, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego, którego źródłem będzie emisja komunikacyjna, ścieki deszczowe, odpady, w tym komunalne i niebezpieczne (odpady powstające głównie podczas budowy). Analizie poddano obszary chronione zlokalizowane w sąsiedztwie planowanej inwestycji.

Teren inwestycji w przeważającej części objęty jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (jedynie miejscowość Droszów nie została objęta planem miejscowym). Na tej podstawie określono kwalifikację akustyczną poszczególnych obszarów i obiektów podlegających prawnej ochronie na trasie drogi:

- obszar obrębu Bukowice objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przyjętym uchwałą Rady Miejskiej w Brzegu Dolnym z dnia 19 grudnia 2002r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Brzeg Dolny. Zgodnie z dokumentami planistycznymi dla miejscowości Bukowice projektowana droga przebiega głównie w sąsiedztwie terenów rolnych i przemysłowych. Na północ od drogi wyznaczone zostały tereny mieszkalne (MR/MN - zabudowa zagrodowa i jednorodzinna), które obecnie wykorzystywane są rolniczo;
- miejscowość Rościszewice objęta jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przyjętym uchwałą Rady Miejskiej w Obornikach Śląskich z dnia 15 grudnia 2005r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla gminy Oborniki Śląskie dla obrębów Jary, Lubnów, Rościszewice, Uraz. Projektowany korytarz drogi, w wariantcie preferowanym do realizacji, przebiega po północnej stronie miejscowości, przez tereny rolne. Tereny mieszkalne (MN - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej) znajdują się w znacznym oddaleniu od drogi i są obecnie wykorzystywane rolniczo;
- dalej projektowana droga przebiega na południe od miejscowości Oborniki Śląskie. Teren ten objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przyjętym uchwałą Rady Miejskiej w Obornikach Śląskich z dnia 7 lipca 2005r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z dokumentami

planistycznymi korytarz drogi został poprowadzony przez tereny leśne, z zachowaniem strefy buforowej pomiędzy projektowanym terenem zabudowy jednorodzinnej (MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna), który obecnie użytkowany jest rolniczo;

- dalej projektowana droga przebiega północną stroną miejscowości Wilczyn. Teren ten objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przyjętym uchwałą Rady Miejskiej w Obornikach Śląskich z dnia 19 stycznia 2006r. w sprawie *miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Gminy Oborniki Śląskie dla obrębów: Gołędzinów, Kotowice, Paniowice, Pęgów, Wilczyn, Zajączków*. Zgodnie z planem, projektowana droga przebiega głównie przez tereny rolne. Na bardzo krótkim fragmencie w pobliżu drogi, po stronie południowej, zaprojektowano tereny mieszkalne (MN - tereny zabudowy jednorodzinnej), które aktualnie wykorzystywane są rolniczo;
- na dalszym odcinku droga biegnie na południe od miejscowości Kowale. Teren ten objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przyjętym uchwałą Rady Miejskiej w Obornikach Śląskich z dnia 24 listopada 2005r. w sprawie *miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla gminy Oborniki Śląskie dla obrębów: Borkowice, Kowale, Kuraszków, Piekary, Przecławice*. Sama droga nie przebiega przez teren objęty planem, a najbliższe tereny mieszkalne, objęte planem, znajdują się w znacznej odległości od drogi, wykluczającej wpływ oddziaływania akustycznego;
- dalej droga przebiega na północ od miejscowości Borkowice. Teren ten objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przyjętym uchwałą Rady Miejskiej w Obornikach Śląskich z dnia 24 listopada 2005r. w sprawie *miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla gminy Oborniki Śląskie dla obrębów Borkowice, Kowale, Kuraszków, Piekary, Przecławice*;
- na odcinku od km 3+300 do km 3+550 dochodzi do bezpośredniego sąsiedztwa drogi z terenami mieszkalnymi (MN - tereny zabudowy jednorodzinnej). Tereny te są w części zabudowane istniejącymi budynkami mieszkalnymi, a częściowo nadal wykorzystywane rolniczo;
- na dalszym odcinku projektowana droga omija miejscowość Droszów po jej południowej stronie. Teren ten, jako teren jedynej miejscowości na analizowanym odcinku, nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W km 2+400, 2+550 oraz 2+650 dochodzi do zbliżenia drogi do pojedynczych zabudowań mieszkalnych.

W związku z realizacją planowanej inwestycji nie będą konieczne wyburzenia obiektów mieszkalnych i innych. Trasa omija istniejącą zabudowę.

Analizując materiał dowodowy zgromadzony w prowadzonym postępowaniu, stwierdzono co następuje.

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą typowych maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz ruchem pojazdów transportujących materiały i surowce oraz wywożących odpady. Na etapie realizacji inwestycji spodziewać się można również wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie drgań mechanicznych w związku z pracą ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, dowozu materiałów budowlanych itp. Pracujące maszyny (np. walce wibracyjne,

ciężkie samochody ciężarowe) mogą wywoływać drgania ciągłe o niskiej i wysokiej częstotliwości. Na wielkość tych uciążliwości będzie mieć wpływ głównie jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń na stosunkowo niewielkim obszarze oraz czas realizacji procesu inwestycyjnego. Jak wynika z zapisów *Raportu*, zasięg uciążliwości akustycznej może dochodzić do ok. 70 m w zależności od intensywności prowadzonych prac. Ponieważ analizowana inwestycja będzie realizowana poza obszarem zamieszkałym (najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 400 m od planowanej drogi) nie zachodzi konieczność wdrażania rozwiązań ograniczających emisję hałasu związaną z jego realizacją. Wyżej wskazane uciążliwości występować będą tylko w fazie realizacji inwestycji i mieć będą charakter miejscowy oraz okresowy, a po zakończeniu prac całkowicie ustaną. Ze względu na krótki czas ich występowania nie powinny spowodować trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Na etapie eksploatacji przedmiotowa droga będzie stanowiła liniowe źródło emisji hałasu o zmiennych wartościach poziomu dźwięku, uzależnionych od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również płynności ruchu.

W celu określenia oddziaływania akustycznego planowanego połączenia drogi wojewódzkiej nr 340 w m. Bukowice z drogą S5 w węźle Trzebnica w ramach zadania „Koncepcja skomunikowania A4 z S5, wykonano obliczenia prognostyczne poziomu hałasu w środowisku, dla dwóch horyzontów czasowych: dla roku 2022, tj. zakładanego roku oddania przedsięwzięcia do użytkowania, oraz dla roku 2032, tj. dziesięć lat po zakończeniu budowy. Prognozę ruchu sporządzono na podstawie pomiarów ruchu generalnych ruchu w latach : 1985, 1990, 1995, 2000, 2010 oraz prognozy ruchu wykonaną przez firmę Transprojekt Warszawa dla GDDP (GDDKiA), współczynników wzrostu dla przyjętych horyzontów czasowych: 2015, 2020, 2025, 2030, analizy planów zagospodarowania przestrzennego poszczególnych miejscowości, strategii rozwoju transportu Państwa, struktury rodzajowej ruchu.

Prognozowane natężenie ruchu dla roku 2020 wynosi:

- na odcinku drogi pomiędzy Obornikami Śląskimi a Trzebnicą: w porze dziennej 3587 pojazdów lekkich i 717 pojazdów ciężkich; w porze nocnej 633 pojazdy lekkie i 127 pojazdów ciężkich; średnie dobowe natężenie ruchu - 5064 pojazdy;
- na odcinku drogi pomiędzy Obornikami Śląskimi a Bukowicami: w porze dziennej 3682 pojazdy lekkie i 916 pojazdów ciężkich; w porze nocnej 650 pojazdów lekkich i 162 pojazdy ciężkie; średnie dobowe natężenie ruchu - 5410 pojazdów.

Prognozowane natężenie ruchu dla roku 2032 wynosi:

- na odcinku drogi pomiędzy Obornikami Śląskimi a Trzebnicą: w porze dziennej 4636 pojazdy lekkie i 926 pojazdów ciężkich; w porze nocnej 818 pojazdy lekkie i 163 pojazdów ciężkich; średnie dobowe natężenie ruchu - 6543 pojazdy;
- na odcinku drogi pomiędzy Obornikami Śląskimi a Bukowicami: w porze dziennej 4759 pojazdów lekkich i 1152 pojazdy ciężkie; w porze nocnej 840 pojazdów lekkich i 203 pojazdy ciężkie; średnie dobowe natężenie ruchu - 6954 pojazdy.

Do obliczeń poziomu hałasu uwzględniono wykonanie nawierzchni ścieralnej projektowanego układu komunikacyjnego z mieszanki mineralno – asfaltowej typu SMA nie posiadającej specjalnych własności tłumiących dźwięk powstający na styku koło – nawierzchnia.

Z przedstawionych w *Raporcie* wyników obliczeń (w 19 punktach obliczeniowych zlokalizowanych na granicy istniejących budynków mieszkalnych poszczególnych miejscowości) oraz izolinii obrazujących rozkład poziomu hałasu przedstawionych na załącznikach graficznych (dla dwóch horyzontów czasowych – roku 2020 i 2030) wynika, że po zastosowaniu działań ograniczających emisję hałasu (koniecznych do podjęcia w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu), tj. zastosowaniu na odcinku od km 2+000 do km 2+900 nawierzchni ścieralnej typu SMA 0/8 G (modyfikowanej gumą) zmniejszającej hałas o 3 dB w stosunku do typowych nawierzchni SMA, prognozowane oddziaływanie projektowanego układu drogowego nie będzie powodowało przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku.

Mając na uwadze powyższe, tutejszy organ uznał, że nie ma potrzeby wykonania analizy porealizacyjnej.

Z uwagi na prognozowane dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem inwestycji, nie widzi się również konieczności wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania. Warunkiem braku negatywnego oddziaływania drogi na środowisko jest jednak zastosowanie środków minimalizujących, o których mowa powyżej.

Ruch pojazdów na projektowanej inwestycji nie powinien wzbudzać drgań, które mogłyby powodować uszkodzenia nośnych elementów budynków. Konieczne jest jednak prowadzenie regularnych remontów dróg w fazie jej funkcjonowania, aby w sposób maksymalny wyeliminować zaistnienia istotnych uszkodzeń nawierzchni.

W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń gazowych do powietrza (m.in. z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych głównie NO_x , SO_2), pyłu oraz metali ciężkich w pyłe. Największa intensywność oddziaływania w zakresie emisji pyłów różnej granulacji będzie miała miejsce, szczególnie w suche dni, przy przemieszczaniu mas ziemi i wykonywaniu głębszych wykopów. Ze względu na charakter projektowanej inwestycji nie ma możliwości całkowitego wyeliminowania emisji na etapie jej realizacji, należy ją jednak zminimalizować poprzez zorganizowanie optymalnej technologii wykonywania prac. Zwrócić należy uwagę, iż stan zwiększonej emisji, zarówno substancji gazowych, jak i pyłu będzie stanem przejściowym, który ustanie z chwilą zakończenia realizacji przedsięwzięcia.

W ocenie tutejszego organu, emisja zanieczyszczeń na tym etapie będzie miała charakter emisji niezorganizowanej o lokalnym zasięgu, występować będzie okresowo z różnym natężeniem w sposób przemijający, nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. Również skala występujących na tym etapie emisji gazów cieplarnianych nie będzie wymagała działań minimalizujących w tym zakresie.

Dla etapu eksploatacji analizowany *Raport* przedstawia prognozę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza emitowanych z pojazdów samochodowych dla następujących substancji: dwutlenku azotu (NO_2), tlenku węgla (CO), węglowodorów alifatycznych, węglowodorów aromatycznych, pyłu zawieszonego (PM_{10} oraz $\text{PM}_{2,5}$). Z uwagi na fakt iż emisja do powietrza związana będzie głównie ze spalaniem paliw w silnikach pojazdów substancją decydującą o zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia jest NO_2 . Jak

wynika z zapisów *Raportu*, emisję ww. zanieczyszczeń obliczono na podstawie prognozowanego natężenia ruchu pojazdów i struktury potoku ruchu dla roku 2020 i 2030. W obliczeniach uwzględniono m.in.: tło zanieczyszczeń, warunki meteorologiczne, charakterystykę aerodynamiczną rozpatrywanego terenu, prognozowane wielkości emisji zanieczyszczeń. Analizując przedstawione w przedłożonej dokumentacji wyniki obliczeń rozprzestrzeniania się w powietrzu atmosferycznym ww. zanieczyszczeń w analizowanych horyzontach czasowych stwierdzono, że ewentualne ponadnormatywne emisje zanieczyszczeń do powietrza nie powinny wykroczyć poza teren, objęty planowanym zamierzeniem budowlanym, a więc wartości odniesienia substancji w powietrzu poza tym terenem będą dotrzymane. W związku z powyższym nie stwierdzono konieczności realizacji środków mających na celu ograniczanie wielkości emisji zanieczyszczeń atmosferycznych.

Analizując zapisy *Raportu*, stwierdzić można również, że wartości stężeń średniorocznych tlenków azotu, normowane z uwagi na ochronę roślin nie zostaną przekroczone, co oznacza, że emisja zanieczyszczeń pochodzących z projektowanej drogi nie będzie miała znaczącego wpływu na roślinność w analizowanym obszarze.

Z analizowanego *Raportu* wynika również że podczas każdej fazy inwestycji, jak i jej późniejszej eksploatacji i ewentualnej likwidacji uwzględnione zostaną ww. działania zmierzające do obniżenia zawartości CO₂, co winno ograniczyć wpływ planowanej inwestycji na klimat.

Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia, w tym: wykonywanie robót budowlanych, praca maszyn, urządzeń i pojazdów budowlanych może powodować zagrożenie dla środowiska wodno - gruntowego. Spodziewać się można nietrwałego pogorszenia jakości wód powierzchniowych. Szczególnie niebezpieczny może być wyciek ropopochodnych (oleje napędowe, smary, benzyny) lub innych związków chemicznych szkodliwych dla zdrowia ludzi i środowiska w miejscach obniżen terenowych (przede wszystkim tych, w których stagnuje woda) oraz bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych. W takiej sytuacji spodziewać się należy znacznego zasięgu negatywnych oddziaływań i możliwości bardzo szybkiej migracji zanieczyszczeń bezpośrednio do cieków naturalnych oraz wód podziemnych (gruntowych, wgłębnych), a w konsekwencji zanieczyszczenia znacznego obszaru. W *Raporcie* wskazano działania mające na celu zabezpieczenie przed dostaniem się do gleb, wód powierzchniowych i podziemnych różnych zanieczyszczeń: silniki spalinowe, podręczny magazyn paliwa i smarów zostanie odizolowany od gruntu przez wyścielenie odpowiednią folią używaną do ekranizacji materiałów ropopochodnych, paliwa i smary będą przechowywane w szczelnych zbiornikach i w odpowiednio zabezpieczonym magazynie odizolowanym od otoczenia, inne produkty stosowane do budowy jak papa, farby, smoła, znajdować się będą w pomieszczeniach zadaszonych zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi oraz przed podmywaniem terenu.

W wyniku prowadzonych prac ziemnych polegających na tworzeniu wykopów oraz nasypów związanych z koniecznością posadowienia drogi i związanych z nią obiektów inżynierskich ziemnych mogą wystąpić zagrożenia powierzchni ziemi na trasie i w sąsiedztwie projektowanej drogi (przemieszczanie gruntów pochodzących z wykopów, przemieszczanie

warstwy humusu, zagrożenia typu fizykochemicznego). Będą to jednak zagrożenia o charakterze tymczasowym, trwającym do czasu zakończenia prac budowlanych.

Po zakończeniu prac teren w sąsiedztwie drogi przywrócony zostanie do stanu poprzedniego.

W ocenie tutejszego organu, opisany w przedłożonej dokumentacji reżim prowadzenia prac budowlanych wraz z nałożonymi w niniejszej decyzji warunkami realizacji przedsięwzięcia zminimalizuje oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na etapie jego budowy na powierzchnię ziemi, wody powierzchniowe i podziemne (inwestycja nie zmieni reżimu przepływu wód powierzchniowych i wód podziemnych).

Przy prawidłowym zaprojektowaniu drogi, nie przewiduje się jej oddziaływania na powierzchnię ziemi na etapie eksploatacji. Zagrożeniem mogą być ewentualne awarie, katastrofy lub wypadki z udziałem pojazdów samochodowych poruszających się po analizowanej drodze i przewożących substancje niebezpieczne, powodujące skażenie powierzchni terenów przyległych do trasy drogowej. Potencjalne zagrożenie obejmuje również zanieczyszczenie gruntu substancjami przenoszonymi przez wodę bądź powietrze, a pochodzącymi z eksploatacji pojazdów i nawierzchni drogi (np.: spaliny, pyły powstające podczas hamowania, przy ścieraniu nawierzchni drogi, opon i okładzin ściernych układów hamulcowych). Zaplanowane do wykonania urządzenia podczyszczające uniemożliwią przedostanie się zanieczyszczeń wraz z wodą opadową i roztopową do gruntu.

Ścieki socjalno-bytowe powstawać będą jedynie na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia w związku z bytowaniem na przedmiotowym terenie pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w przenośne i szczelne sanitariaty przystosowane do transportu kołowego, objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w przedmiotowym zakresie zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości. Z uwagi na charakter inwestycji na żadnym z jej etapów nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania. Ścieki powstające na terenie budowy, związane są głównie ze stanem awaryjnym sprzętu technicznego. Ich ilość będzie relatywnie mała.

Na etapie eksploatacji przedmiotowa inwestycja stanowić będzie źródło emisji ścieków ze spływów opadowych i roztopowych z powierzchni szczelnej drogi, zawierających metale ciężkie, związki azotu, węglowodory i pyły zawarte m.in. w produktach ścierania opon i nawierzchni, rozproszonych w czasie transportu materiałach sypkich i płynnych, chemikaliach do zwalczania gołodzi oraz paliwach, smarach, olejach itp. Źródła ww. zanieczyszczeń mogą mieć charakter stały, sezonowy lub przypadkowy wynikający z sytuacji awaryjnych. Zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego będzie realizowane poprzez zastosowanie rowów trawiastych, które przyczynią się do usuwania zawiesin i częściowo substancji ropopochodnych zawartych w wodach spływających z drogi (ich szacowana skuteczność wynosi od 40-90% usuwania zawiesiny i 20-90 % w przypadku substancji ropopochodnych zawartych w wodach spływających z drogi) oraz zbiorników odparowujących. Na obiektach inżynierskich zaprojektowano odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej (systemów odprowadzania z użyciem np. wpustów deszczowych z osadnikami, ścieków przykrawężnikowych itp.). Dodatkowo z uwagi na położenie inwestycji na terenach wrażliwych

(JCWPd, JCWP, okolice planowanych stref ochrony ujęć wód podziemnych, obszary cenne przyrodniczo) zastosowana będzie kanalizacja deszczowa na odcinkach: od km 4+600 do km 5+200, od km 7+600 do km 8+405, od km 18+800 do km 19+200. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych będą istniejące cieki wodne oraz dopięcie do systemu odwodnienia drogi ekspresowej S-5. Przed wylotem kanalizacji do cieków zaplanowano zamontowanie separatorów substancji ropopochodnych wraz z osadnikiem. Jak wynika z zapisów *Raportu*, w celu zminimalizowania oddziaływania analizowanej inwestycji na środowisko gruntowo-wodne na etapie eksploatacji drogi dla urządzeń podczyszczających zastosowane zostaną takie rozwiązania, które pozwolą na redukcję węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej do wartości dopuszczalnych.

W ocenie tutejszego organu, zaprojektowany system odprowadzania wody opadowej z powierzchni przedmiotowej drogi powinien zabezpieczyć środowisko gruntowo – wodne przed potencjalnym negatywnym wpływem inwestycji w czasie normalnych warunków eksploatacji drogi, a właściwa eksploatacja systemu odwodnienia zapewnić osiągnięcie zakładanego efektu oczyszczania.

Teren inwestycji odwadniany jest przez dopływy rzeki Odry: Jodłówkę, Strużnię i Lubniówkę. W pobliżu planowanej inwestycji występują niewielkie zbiorniki wód otwartych, zlokalizowane w miejscowościach: Rościszewice, Gołędzinów, Jary, Wilczyn i Oborniki Śląskie. W rejonie inwestycji występują również systemy melioracyjne oraz sieci rowów i kanałów. Inwestycja nie zmienia warunków wodnych regionu (nie pobiera wód, a odprowadza wody opadowe, które są elementem zasilania zlewni). Potencjał ekologiczny cieków odwadniających teren opracowania nie powinien ulec pogorszeniu.

W bezpośrednim pobliżu analizowanej inwestycji znajdują się planowane granice stref ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych (czwartorzędowych i trzeciorzędowych) w Obornikach Śląskich i Wilczynie. Granice tych stref nie będą jednak kolidowały z planowaną inwestycją. Przebieg drogi został tak dobrany, aby omijał w jak największej odległości te obiekty.

Trasa planowanej drogi prowadzona jest poza granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Planowana inwestycja położona jest w regionie wodnym Środkowej Odry w granicach Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP):

PLRW60001714429 o nazwie: Głęboki Rów, typie: Potok nizinny piaszczysty, statusie: silnie zmieniona część wód, ocenie stanu: zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;

- PLRW600017144549 o nazwie Strużyna, typie: Potok nizinny piaszczysty, statusie: naturalna część wód, ocenie stanu: zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;
- PLRW6000171374 o nazwie Lubniówka, typie: Potok nizinny piaszczysty, statusie: silnie zmieniona część wód, ocenie stanu: zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;

- PLRW60001713752 o nazwie Strużnia, typie: Potok nizinny piaszczysty, statusie: naturalna część wód, ocenie stanu: zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;
- PLRW60001713756 o nazwie Jodłówka, typie: Potok nizinny piaszczysty, statusie: silnie zmieniona część wód, ocenie stanu: zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;
- PLRW60001713758 o nazwie Lutynia, typie: Potok nizinny piaszczysty, statusie: naturalna część wód, ocenie stanu: zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się także w obrębie jednolitych części wód podziemnych JCWPd 95 o kodzie PLGW600095 oraz JCWPd 79 o kodzie PLGW600079. Zagrożenie nieosiągnięcia celów środowiskowych dotyczy JCWPd 95. Nie jest ono jednak związane z analizowaną inwestycją. Odstępstwo w tym przypadku dotyczy bowiem prowadzenia eksploatacji złóż miedzi (KGHM, zakłady przeróbcze wzbogacania rud, hutnictwo, galwanizernie); ascenzja słonych i kwaśnych wód kopalnianych w wodonośnych pięter mezozoiku na terenach kopalń LGOM. Długotrwałe odwodnienia związane z oddziaływaniem górnictwa miedzi (obszary górnicze Lubin, Rudna, Polkowice i Sieroszowice).

W celu oceny wpływu inwestycji na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w opublikowanym w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 6 grudnia 2016 r. Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (poz. nr 1967), tutejszy organ przeanalizował wpływ inwestycji na elementy biologiczne, wspierające je elementy hydromorfologiczne, elementy fizykochemiczne, jakość wód. Złożoność oddziaływania na powierzchniowe części wód ogranicza się do mogącego wystąpić jedynie na etapie realizacji inwestycji wpływ na jakość wód cieków. Uwzględniając uwarunkowania wynikające z przepisów ochrony środowiska, po przeanalizowaniu zaproponowanych w *Raporcie zabezpieczeń* (m.in.: szczelne nawierzchnie dróg; budowa odwodnienia zapewniająca całkowity odbiór wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi, lokalizacja placu budowy w bezpiecznej odległości od koryt rzek, odpowiednio zorganizowanego, aby nie powodować zagrożenia) można stwierdzić, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na środowisko wodne, jak również nie będzie powodować zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

Odnosząc się do zapisów art. 81 ust. 3 *ustawy* oś stwierdzono, że przedmiotowa inwestycja ze względu na swój charakter i skalę nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych, zawartych w „*Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry*”.

W trakcie prowadzenia prac budowlano - montażowych związanych z realizacją planowanej inwestycji będą wytwarzane odpady typowe dla budowy dróg (głównie z grupy 17). Zadeklarowany sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów oraz poddanie odpadów w pierwszej kolejności odzyskowi przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania między innymi poprzez składowanie.

Na etapie użytkowania przedmiotowej drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi

na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym.

Analizując obszar objęty inwestycją można stwierdzić, iż krajobraz terenów, na których planuje się zlokalizować inwestycję, należy zaliczyć do typu krajobrazu naturalno-kulturowego. Są to obszary głównie rolnicze, otwarte tereny pól oraz obszary nieużytków (porośnięte kępami drzew i krzewów). Na sporym fragmencie (łącznie ok. 6,5 km) trasa przebiega po istniejących drogach (krajobraz kulturowy zdegradowany) oraz po terenach leśnych - ok. 6,9 km (krajobraz zbliżony do naturalnego). Na odcinku między Trzebnicą a Obornikami wyróżnić można krajobraz Wzgórz Trzebnickich. Analizowana droga przechodzi przez jeden z najwyższych szczytów wzgórz – Farną Górę o wysokości 257 m n.p.m. Na krajobraz składają się lasy, pola uprawne oraz sady (na stokach w okolicach Trzebnicy).

Podczas realizacji przedsięwzięcia możliwe jest obniżenie jakości wizualnej krajobrazu (budowa drogi spowoduje trwałe zajęcie terenu pod trasę i czasowe pod drogi dojazdowe, place składowe, i inne), a także jego struktury, w przypadku usuwania czy też zmian w stosunku do elementów zieleni. Zasięg przestrzenny oddziaływania na krajobraz dotyczyć będzie terenu realizacji przedsięwzięcia jak i obszaru, z którego poszczególne prace i budowany układ komunikacyjny będą widoczne. Będzie zatem miejscowy i/lub pozamiejscowy – lokalny. Przy czym w fazie budowy drogi nie będzie obserwować się nagłej zmiany dotychczasowych elementów krajobrazu, ale proces zmian będzie stale postępował, a zmiany będą pojawiały się stopniowe związku z etapowym przebiegiem prac budowlanych. Jak wynika z zapisów *Raportu* prace prowadzone będą w sposób zapewniający zajęcie terenu oraz wycinkę drzew w stopniu ograniczonym do niezbędnego minimum. Dodatkowo w ramach działań minimalizujących Inwestor może podejmować próbę odtwarzania poszczególnych komponentów krajobrazu np.: poprzez wprowadzanie nasadzeń zieleni oraz taką aranżację otoczenia drogi aby w jak największym stopniu złagodzić powstałe zakłócenia w percepcji krajobrazu, będące następstwem realizacji inwestycji.

Wpływ na walory krajobrazowe w fazie eksploatacji analizowanej drogi będzie następstwem fazy realizacji, będzie widoczny ponieważ powstaną nowe elementy w istniejącym, utrwalonym typie krajobrazu (poza rejonami gdzie przebiega po śladzie dróg istniejących), zaburzając jego dotychczasową strukturę. Wpływ inwestycji na otaczający krajobraz jest zróżnicowany w zależności od wielu czynników. Z uwagi na stosunkowo duże urozmaicenie rzeźby terenu w rejonie trasy oraz wymogi przyrodniczo-środowiskowe, konieczne będzie wykonanie przekształceń terenu – głównie nasypów oraz wielu obiektów inżynierskich: mostu na Jodłówkę (M-1), wiaduktu (W-1) nad linią kolejową (o długości ok. 240 m) oraz górnych i dolnych przejść dla zwierząt. Najsilniej ingerujące w otoczenie będą te fragmenty trasy, które poprowadzone zostaną na wysokim nasypie (wiadukt na linią kolejową) oraz górne przejścia dla zwierząt. Zbocza nasypów będą odcinać się od otaczającego krajobrazu, który charakteryzuje się zwykle łagodnymi formami (poza rejonem Trzebnicy) i brakiem ostrych kształtów. Oddziaływanie na krajobraz w dużej mierze będzie zależało od przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych, zastosowanych materiałów i estetyki ich wykonania.

Na układ komunikacyjny w obrębie planowanego połączenia składa się zarówno układ drogowy w postaci dróg wojewódzkich nr 340 (połączenie pomiędzy miastami Małowice –

Oborniki Śląskie-Trzebnica –Oleśnica) oraz 342 (umożliwia połączenie (poprzez odcinek drogi 339) pomiędzy m. Żmigród a Wrocławiem) jak również linii kolejowej magistralnej E-59 Wrocław – Poznań. Analizując zapisy *Raportu* nie stwierdzono w rejonie planowanej drogi znaczących oddziaływań skumulowanych w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, nie przewiduje się również oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do środowiska gruntowo-wodnego.

Przedmiotowa droga, stanowić będzie przedsięwzięcie znajdujące się w grupie przedsięwzięć szczególnie narażonych na wpływ ekstremalnych czynników atmosferycznych ze względu na czasookres eksploatacyjny wynoszący powyżej 20 lat, kiedy to prawdopodobieństwo wystąpienia i konsekwencje zmian klimatycznych będą najbardziej odczuwalne. Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Transport drogowy ze względu na przestrzenny charakter jest szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów mogą się w przyszłych latach nasilać. Analogiczne zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstszym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej, nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczanie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie przez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni. Należy jednak mieć na uwadze to, że skutki zmian klimatu są problemem globalnym, w związku z tym wpływ emisji nie zależy od lokalizacji emisji. W zakresie zmian klimatycznych prawidłowe funkcjonowanie sektora transportu może być zagwarantowane tylko wtedy, gdy będą uwzględnione czynniki klimatyczne poprzez adaptację/zaprojektowanie elementów infrastrukturalnych z uwzględnieniem warunków ekstremalnych, tj. projektowanie/adaptowanie rozwiązań projektowych opartych nie na przeszłości (wzory pogodowe), lecz na przewidywanych zmianach trendów pogodowych w przyszłości, gdyż ocena wpływu zmian klimatycznych wykorzystuje jako poziom odniesienia dla prognozowanych wartości klimatycznych wartości tych elementów, które obecnie stanowią podstawę obowiązujących przepisów technicznych. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, w ramach analizowanego przedsięwzięcia dokonano rozpoznania w zakresie występowania tego typu zjawisk (w szczególności w zakresie występowania zagrożenia powodziowego oraz warunków geotechnicznych) oraz podjęto właściwe rozwiązania przeciwdziałające tego typu zjawiskom jeszcze przed realizacją inwestycji (np. właściwe posadowienie obiektów jak i konstrukcji całej budowli, minimalne światło mostu i przepustów , zapewniające swobodę maksymalnego przepływu rocznego bez spowodowania nadmiernego spiętrzenia wody w cieku oraz bez spowodowania nadmiernych rozmyć koryta cieku, zastosowanie nawierzchni o zwiększonej odporności na spękania, starzenie i działanie czynników klimatycznych, w szczególności niskich temperatur). Stan techniczny drogi i obiektów inżynierskich będzie

stale monitorowany (obiekty budowlane poddawane przeglądowi technicznemu wynikającym z przepisów budowlanych, które pozwolą na ich monitorowanie również w warunkach zmian klimatu). Zarówno jezdnia jak i wszystkie obiekty inżynierskie zostaną dostosowane do osiągnięcia możliwie najwyższych parametrów przejezdności.

Z analizy przedłożonej dokumentacji wynika, że planowana inwestycja nie znajduje się na terenach zagrożonych ruchami masowymi ziemi, zatem wystąpienie zjawiska trzęsień ziemi na opisywanym terenie jest bardzo mało prawdopodobne.

Teren inwestycji przecinają rzeki Jodłówka, Stróżnia oraz szereg mniejszych cieków. W pobliżu przepływa także rzeka Lubniówka. Na terenie inwestycji ewentualnie mogą wystąpić lokalne podtopienia, głównie w wyniku gwałtownych opadów atmosferycznych oraz gwałtownego topnienia dużych ilości śniegu. Wystąpienie podtopień na terenie inwestycji jest uzależnione od panujących warunków atmosferycznych. Nie przewiduje się zalania gospodarstw. Ryzyko wystąpienia powodzi na terenie inwestycji jest znikome. Teren inwestycji nie znajduje się na terenie zagrożonym powodzią. Zagrożenie pożarowe w okolicy inwestycji jest akceptowalne ale analizuje się je ze względu na występowanie w okolicy inwestycji wielu kompleksów leśnych i zadrzewień. Do decydujących czynników powodujących zagrożenie pożarowe zaliczyć należy, nieostrożność ludzi podczas wypraw turystycznych, występowanie długotrwałych okresów bez opadów w miesiącach letnich, wypalanie traw oraz pozostałości roślinnych na polach graniczących z lasami. Ryzyko wystąpienia pożaru wzrasta szczególnie w okresie letnim. Czynnikiem zwiększającym zagrożenie mogą być czynniki niezależne od człowieka np. wyładowania atmosferyczne. Wystąpienie zjawiska pożaru jest zatem mało prawdopodobne. Gwałtowne zjawiska atmosferyczne mogą wystąpić na całym terenie inwestycji. Klęska śnieżycy może znacznie lub całkowicie okresowo unieruchomić, ewentualnie utrudnić komunikację drogową. Huragany z ulewami mogą utrudnić warunki jazdy, powalić konary drzew, zerwać linie energetyczne wysokiego napięcia, a także spowodować straty w przyrodzie. Klimat na obszarze opracowania jest przejściowy, kontynentalno-morski, charakteryzujący się przewagą wpływów oceanicznych, słabymi wiatrami, niewielkimi opadami śniegu, mniejszymi od przeciętnych amplitudami temperatur, wczesną wiosną, długim ciepłym latem, łagodną i krótką zimą oraz malejącymi opadami w kierunku centrum kraju, niewielkimi prędkościami wiatrów, jest to rejon jeden z cieplejszych w kraju. W związku z powyższym przewiduje się, że planowana inwestycja nie będzie narażona na występowanie gwałtownych zjawisk takich jak huragany, susze, silne mrozy, śnieżycy czy ulewne deszcze. W związku z panującymi warunkami klimatycznymi wystąpienie zjawisk klęsk żywiołowych na opisywanym terenie są mało prawdopodobne. W związku z wyżej przedstawionymi argumentami stwierdza się, iż teren przedsięwzięcia jak i samo przedsięwzięcie charakteryzuje się wysoką odpornością na ewentualne wystąpienie klęsk żywiołowych. Wystąpienie gwałtownych zjawisk atmosferycznych na analizowanym terenie jest mało prawdopodobne, w związku z czym realizacja planowanej inwestycji nie jest zagrożona ww. czynnikami.

Działania związane z likwidacją kolizji w granicach pasa drogowego z istniejącymi sieciami infrastrukturalnymi (siecią kanalizacyjną i wodociagową, siecią gazową, linią elektroenergetyczną, siecią teletechniczną) nie będą stwarzały istotnego zagrożenia dla środowiska zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji pod warunkiem wykonywania ich

zgodnie z warunkami narzuconymi przez właściwych gestorów tych sieci. Oddziaływania podczas likwidacji tych kolizji (etap budowy) będą bardzo zbliżone do tych występujących podczas budowy drogi (np. czasowe zajęcie terenu, wykopy, emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, powstawanie odpadów itp.).

Z uwagi na to, iż likwidacja kolizji odbywać się będzie w granicach pasa drogowego oddziaływania tych fragmentów sieci na etapie eksploatacji nie da się wyróżnić spośród całościowego oddziaływania drogi.

Ewentualna likwidacja planowanej inwestycji wiąże się z analogicznymi obciążeniami jak etap jej budowy. Obecnie nie można przewidzieć, czy kiedykolwiek dojdzie do całkowitej likwidacji dróg i obiektów inżynierskich. Można natomiast założyć, że budowana droga po kilkudziesięciu latach eksploatacji będzie wymagała remontu lub całkowitej modernizacji. Występujące wówczas oddziaływania będą podobne do opisanych w niniejszej decyzji. Oddziaływanie w fazie budowy będzie związane głównie z pracą urządzeń mechanicznych, składowaniem i przemieszczaniem materiałów sypkich oraz utrudnieniami wynikającymi z nowej organizacji ruchu.

W obrębie oddziaływania inwestycji stwierdzono miejsca gniazdowania i żerowania gatunków ptaków m. in. Ierka *Lullula arborea*, gąsiorka *Lanius collurio*, jarzębatki *Sylvia nisoria*, ortolana *Emberiza hortulana*, łożówki *Acrocephalus palustris*, dzięcioła średniego *Dendrocopos medius*, świerszczaka *Locustella naevia*. W celu ochrony stwierdzonych stanowisk chronionych gatunków ptaków, na wskazanych odcinkach wzdłuż planowanej drogi Autorzy Raportu wskazali na potrzebę zastosowania na odcinku ok. 10 km ekranów akustycznych (ochronnych) lub osłon. W przedłożonym Raporcie wskazano wykonanie powyższych ekranów z materiałów nieprzejrzystych oraz pochłaniających w znacznym stopniu emitowane dźwięki. Należy jednak zauważyć, że budowa drogi stanowić będzie nowy element krajobrazu, który niewątpliwie zaburzy obecny charakter krajobrazu. Dodatkowo zastosowanie – wskazanych w Raporcie - planowanych ekranów lub osłon może przyczynić się do pogorszenia walorów krajobrazowych w najbliższym sąsiedztwie przedsięwzięcia. Ponadto uwzględniając fakt, iż planowana inwestycja zlokalizowana będzie głównie w obszarze rolniczym, otwartych pól, nieużytków i część przedmiotowej drogi przebiega po śladzie istniejących dróg oraz zważając na rangę drogi nie uznano za konieczne zastosowanie przedmiotowego rozwiązania. W obrębie planowanej drogi w ramach możliwości technicznych i terenowych zastosowana będzie zieleń izolacyjna, która zminimalizuje negatywne oddziaływanie drogi na miejsca bytowania gatunków zwierząt, w szczególności ptaków.

W ramach realizacji inwestycji zaplanowano budowę trzech przejść górnych dla zwierząt w okolicach miejscowości Rościśławiec – Oborniki Śląskie oraz Oborniki Śląskie – Wilczyn. Dwa pierwsze przejścia zaplanowano w odległości ok. 800 m od siebie, w km 6+673 (PG-1) i 7+494 (PG-2). Przejście PG-2 zaplanowano w bliskiej odległości od terenów motocrossowych oraz funkcjonującej linii kolejowej. Przejście PG-1 planowane jest również w sąsiedztwie przedmiotowej linii kolejowej. Bariera w postaci linii kolejowej oraz hałas generowany przez ww. elementy antropogeniczne może przyczynić do niewykorzystywania tych przejść przez zwierzęta. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż nie jest to droga o najwyższej randze, a także mając na względzie znaczne koszty finansowe związane z ich budową, tutejszy organ

odstąpił od konieczności budowy przedmiotowych przejść. Natomiast tutejszy organ uznał za konieczne budowę jednego przejścia górnego PG-3 w km 12+395, które będzie miało na celu zachowanie lokalnego korytarza migracyjnego dla zwierząt. Ponadto należy zaznaczyć, iż w ramach realizacji inwestycji zaplanowano budowę mostu i wiaduktu, które również będą pełnić funkcję przejść dla dużych zwierząt.

Ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów chronionych wymienionych w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody* (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 z późn. zm.), w tym poza obszarami Natura 2000 (najbliżej położony obszar Natura 2000: obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Jodłowice PLH020106 znajduje się w odległości ok. 1,3 km).

Jak wynika z przedłożonego *Raportu* i jego uzupełnień, planowane przedsięwzięcie – przy zastrzeżeniu przestrzegania warunków wskazanych w niniejszej decyzji – nie będzie wywierać znaczącego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. formy ochrony przyrody oraz ciągłość i funkcjonalność lokalnych korytarzy migracyjnych, a także nie będzie miało znaczącego wpływu na krajobraz oraz czynniki mające wpływ na różnorodność biologiczną, tj.: utratę i fragmentację siedlisk, nadmierną eksploatację i niewłaściwe wykorzystanie zasobów naturalnych, zanieczyszczenia, inwazyjne gatunki obce oraz zmiany klimatu, na etapie jego realizacji, eksploatacji. Realizacja prac nie spowoduje możliwości pogorszenia stanu/potencjału ekologicznego. W szczególności przedsięwzięcie nie spowoduje znaczących oddziaływań na elementy biologiczne poszczególnych JCWP.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, po przeprowadzonej analizie oddziaływań i potencjalnych zagrożeń środowiska związanych z realizacją i eksploatacją inwestycji, zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 1 „ustawy ooś”, w sentencji niniejszej decyzji określił, warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 „ustawy ooś”, które mają na celu zminimalizowanie i zrekompensowanie oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko.

Warunek określony w punkcie II.A.1 na celu zagwarantowanie, że prace realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i zostaną one wykonane bez szkody dla siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk i siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt. Obecność specjalistów ma zapewnić także właściwą reakcję w przypadku sytuacji nagłych, nieprzewidzianych na etapie planowania inwestycji, co zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na ww. elementy przyrodnicze.

Aby ograniczyć ingerencję w tereny cenne przyrodniczo znajdujące się poza obszarem inwestycji, w szczególności poprzez ochronę wrażliwego na zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego i ograniczenie bezpośrednich zniszczeń szaty roślinnej określono warunek wskazany w punkcie II.A.2.

Warunek określony w punkcie II.A.3 jest wypełnieniem zapisów art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2016 r. poz. 672 z późn. zm.) i wprowadzono je w celu ochrony warstwy próchnicznej gleby i przyspieszenia regeneracji pokrywy roślinnej, a jednocześnie aby ograniczyć wprowadzenie roślin inwazyjnych, dla których uszkodzenie pokrywy roślinnej może tworzyć warunki dogodne do rozprzestrzenienia się,

a przez to przyczynić się do pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych. Natomiast wskazany termin wykonywania prac ma na celu ograniczenie negatywnego wpływu na zwierzęta mogące bytować w okresie wiosenno-letnim na obszarze objętym pracami.

Z uwagi na fakt, iż w rejonie inwestycji stwierdzono siedlisko barczatki katas *Eriogaster catax*, warunkami określonymi w punktach II.A.5 i II.A.6, wskazano działania minimalizujące oddziaływanie planowanych prac na ww. gatunek bezkręgowca.

Warunki określone w punktach II.A.4 i II.A.7 nałożono, aby wykluczyć wykonywanie wycinki drzew i krzewów, w trakcie okresu rozrodczego zwierząt. Działanie to winno zminimalizować negatywne oddziaływania na zwierzęta, w szczególności ptaki i nietoperze. Ponadto wskazany sposób postępowania ze ściętymi drzewami mierzącymi powyżej 50 cm obwodu ma na celu zapewnienie możliwości wylotu z dziupli zasiedlających je nietoperzy.

Zapisy warunku punktu II.A.8 stanowią wypełnienie art. 87a ustawy o ochronie przyrody. Mają one na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia konarów, pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałaniu nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszeniu napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

Warunki określone w punktach II.A.9, II.A.10, II.A.11, II.A.12, II.A.13 i II.A.14 wprowadzono w celu zminimalizowania efektu bariery dla zwierząt, w tym płazów, gadów, nietoperzy i dużych zwierząt – jakie może stwarzać nowo wybudowana droga. Wskazano kilometrów miejsc, gdzie zostaną wykonane przejścia dla ww. grup zwierząt wraz systemem ogrodzeń naprowadzających i nasadzeniami zieleni oraz określono parametry zapewniające ich funkcjonalność. Natomiast w punkcie II.B.1 wskazano konieczność dokonywania regularnych kontroli szczelności ogrodzeń, tak aby pełniły one właściwie swoją funkcję.

Warunek określony w punkcie II.A.15 wprowadzono w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasu na awifaunę rozpatrywanego terenu poprzez zastosowanie pasów zieleni izolacyjnej. Określony rodzaj sadzonek i ich skład gatunkowy winien zapewnić wysoką udatność nasadzeń (w trudnych warunkach wynikających w szczególności z zimowego utrzymania drogi), a jednocześnie pozwoli uniknąć tworzenia pułapki ekologicznej (w przypadku gdyby owoce krzewów stanowiły atrakcyjny pokarm, mogłoby to wabić ptaki w pobliże drogi, co stwarzałoby zagrożenie ich uśmiercenia przez przejeżdżające samochody).

Warunek określony w punkcie II.A.16 nakładający obowiązek odławiania zwierząt z wykopów i przenoszenia ich poza obszar inwestycji ma na celu ograniczenie śmiertelności płazów (i innych drobnych zwierząt) w trakcie realizacji inwestycji.

Aby ograniczyć zanieczyszczenie światłem w obrębie inwestycji, które mogłoby negatywnie wpływać na zwierzęta, w tym m. in. zakłócać dotychczasowy sposób bytowania owadów, nietoperzy i ptaków wskazano warunek określony w punkcie II.A.17.

Warunki określone w punkcie II.A.18 wskazują na konieczność zastosowania podczas budowy drogi rozwiązań organizacyjno-technicznych, mających na celu zmniejszenie zagrożenia wystąpienia zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych i ziemi oraz zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych na etapie realizacji inwestycji.

Ponieważ budowa drogi będzie przyczyną powstawania zanieczyszczeń pyłowych – gazowych, w punkcie II.A.19 nałożono warunki mające na celu ograniczenie ich emisji do powietrza atmosferycznego.

Warunki określone w punkcie II.A.20 mają na celu ograniczyć emisję hałasu powstającego podczas robót budowlanych.

W celu ochrony gleby wskazano warunki określone w punkcie II.A.21.

Warunek mający na celu racjonalne gospodarowanie odpadami budowlanymi został określony w punktach II.A.22 i II.A.23.

W celu przywrócenia wartości użytkowych terenom niekorzystnie przekształconym, takim jak: zaplecza budowy, bazy transportowe nałożono warunek określony w punkcie II.A.24.

Ponieważ planowana droga koliduje lub znajduje się поблизу zinwentaryzowanych stanowisk archeologicznych (przebiega w rejonie występowania intensywnego osadnictwa pradziejowego, średniowiecznego i nowożytnego), nałożono warunek określony w punkcie II.A.25.

Warunki określone w punktach II.B.2 i II.B.3 nakładają obowiązek dbałości o stan funkcjonowania systemu odwodnienia dróg i urządzeń podczyszczających wody opadowe, jak również konieczność prowadzenia stałych kontroli ich sprawności.

W celu zminimalizowania oddziaływań na klimat wibroakustyczny na etapie eksploatacji drogi nałożono warunek określony w punkcie II.B.4.

W celu zmniejszenia stężenia chlorków w ściekach drogowych nałożono warunek określony w punkcie II.B.5.

W celu ochrony wód podziemnych i obszarów cennych przyrodniczo na odcinkach drogi wskazanych w punkcie III.1 nałożono obowiązek zastosowania kanalizacji deszczowej.

W punkcie III.2 nałożono warunek mający na celu ochronę środowiska wodnego i gleby.

Aby umożliwić zatrzymanie zanieczyszczeń do cieków powierzchniowych w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnych nałożono warunek określony w punkcie III.3.

Warunek określony w punkcie III.4 ma na celu umożliwienie swobodnego przepływu wód szczególnie w okresach wezbraniowych.

Warunek określony w punkcie III.5 wskazuje działania ograniczające konieczne do podjęcia w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach przewidzianych pod zabudowę mieszkaniową.

W celu ochrony w przyszłości terenów, które zostały przeznaczone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod funkcję mieszkalną, a obecnie użytkowane są rolniczo, wskazano konieczność zapewnienia rezerwy terenowej – warunek nałożony w punkcie III.6.

W związku z realizacją inwestycji zaplanowano wykonanie nasypów. W celu zminimalizowania wpływu tych przekształceń na otaczający krajobraz, tj. właściwego ich wkomponowania w otaczający krajobraz nałożono warunek określony w punkcie III.7.

W celu złagodzenia efektu zmian wywołanych wprowadzaniem nowych elementów w krajobrazie, nałożono warunek określony w punktach III.8.

Z uwagi na fakt, iż inwestor na mocy art. 75 ust. 3 *ustawy Prawo ochrony środowiska*, w przypadku gdy ochrona elementów przyrodniczych nie jest możliwa, zobowiązany jest do podejmowania działań mających na celu naprawienie wyrządzonych szkód, warunkiem pkt. IV.1, IV.2 i IV.3 nałożono obowiązek wykonania kompensacji przyrodniczej. Mają one na celu

zrekompensowanie strat w środowisku przyrodniczym spowodowanym wycinką drzew i krzewów i ograniczenia oddziaływania inwestycji na otaczający krajobraz. Warunki te wynikają głównie z bezpośredniego zniszczenia lub zaniku stanowisk gatunków ptaków. Jak wynika z Raportu dotyczy to: czterech par jarzębatki, piętnastu par gąsiorka, pięciu par turkawki, dwunastu par łożówki i jedenastu par potrzuszcza (nie jest to kompensacja przyrodnicza w rozumieniu art. 35 ustawy o ochronie przyrody). Określony skład gatunkowy oraz wskazany sposób prowadzenia działań winien zapewnić ich wysoką udatność. Ponadto warunki mają na celu (w dłuższej perspektywie czasowej) stworzenie nowych miejsc bytowania dla gatunków zwierząt, które utraciły swoje siedliska w związku z realizacją inwestycji. Działki wskazane w warunku pkt. IV.4 zostały podane przez Inwestora jako teren przeznaczony do przeprowadzenia działań kompensacyjnych w zakresie ochrony ptaków.

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia stwierdzono występowanie nietoperzy m. in. takich jak: nocek duży *Myotis myotis*, mopek *Barbastella barbastellus*, borowiec wielki *Nyctalus noctula*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, nocek rudy *Myotis daubentonii*. W ocenie specjalistów realizacja inwestycji spowoduje niszczenie siedlisk nietoperzy i ich tereny żerowania, jak również przecinać będzie ich trasy migracji, głównie spowodowaną przez wycinkę drzew – w związku z tym jako kompensację przyrodniczą zalecono warunkiem punktu IV.5 wywieszenie i późniejszą konserwację 100 budek dla nietoperzy.

Warunek pkt V.1 nakłada obowiązek wykonania monitoringu w celu sprawdzenia prawidłowości wykonania rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej, w postaci przejść dla zwierząt i rozwiązań wpływających na efektywność działania przejść (ogrodzenia naprowadzające, nasadzenia roślinności). Punkt V.1a umożliwi ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony płazów i utrzymania możliwości ich sezonowych migracji podczas eksploatacji drogi. Punkt V.1b umożliwi ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu utrzymanie możliwości przelotów nietoperzy do miejsc rozrodu i żerowania. Punkt V.1c umożliwi ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie utrzymania możliwości migracji dużych zwierząt podczas eksploatacji drogi. Natomiast pkt. V.1d umożliwi ocenę śmiertelności zwierząt wskutek kolizji z przejeżdżającymi drogą samochodami. W sytuacji, gdy monitoring wykaże, że podjęte działania są niewystarczające do realizacji założonych celów, warunkiem pkt. V.2 wskazano na konieczność wykonania dodatkowych zabezpieczeń lub wprowadzenia zmian w zastosowanych rozwiązaniach technicznych. Warunek pkt. V.3 ma na celu kontrolę efektywności wykonanych działań związanych z realizacją i eksploatacją inwestycji na możliwość wykorzystania terenu przez gatunki ptaków. Wyniki monitoringu będą także – w przypadku zaistnienia takiej potrzeby – podstawą do wprowadzenia modyfikacji w zastosowanych działaniach.

Warunek pkt V.4 nałożono w celu uzyskania przez organ wydający decyzję informacji na temat wyników monitoringu – co stanowić będzie uzupełnienie dokumentacji dotyczącej realizacji przedsięwzięcia i pozwoli zweryfikować wskazane w decyzji warunki realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016, poz. 138), planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia oraz wielkość i zakres jego oddziaływania na środowisko pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko. Tutejszy organ analizując zebrany w sprawie materiał dowodowy i ustalając na jego podstawie charakter i skalę przedsięwzięcia oraz wielkość i zakres jego oddziaływania na środowisko uznał, że nie jest konieczne nałożenie na inwestora obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 „ustawy ooś” (pkt VI. sentencji decyzji).

Na podstawie przedłożonych dokumentów nie stwierdzono również obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji organ ochrony środowiska jako dowód dopuścił wszystko, co mogło przyczynić się do właściwego rozstrzygnięcia sprawy, co do istoty, a podstawą do jej rozstrzygnięcia była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 75 § 1 i art. 80 Kpa.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i szczegółowym przeanalizowaniu specyfiki planowanego przedsięwzięcia, orzeczono jak w sentencji decyzji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od daty doręczenia niniejszej decyzji.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Michał Jęcz

Na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. – o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1827) Wnioskodawca zwolniony jest z opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej – wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Załącznik nr 1: Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Załącznik nr 2: Wykaz działek stanowiących własność Skarbu Państwa (z wyłączeniem Lasów Państwowych)

Załącznik nr 3: Wykaz działek stanowiących własność Skarbu Państwa oraz zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

Otrzymują:

1. Pełnomocnik - Pan Marek Husarz, Biprogeo Projekt Sp. z o.o., ul. Bukowskiego 2, 52-418 Wrocław
2. Strony, zgodnie z art. 49 *Kpa*
3. aa

Otrzymuje do wiadomości :

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Trzebnicy, ul. Obrońców Pokoju 7, 55- 100 Trzebnica
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wołowie, ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 36, 56-100 Wołów

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu
z dnia 29 grudnia 2016 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.35

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowa inwestycja stanowi część zadania inwestycyjnego polegającego na połączeniu autostrady A4 z planowaną drogą ekspresową S5. Przedmiotowy odcinek trasy ma łączyć drogę wojewódzką 340 (w okolicach miejscowości Bukowice) z drogą S5 (w rejonie miejscowości Trzebnica) i stanowić jednocześnie obwodnicę miast Oborniki Śląskie.

Preferowany do realizacji wariant 1 (tzw. czerwony) inwestycji biegnie w większości przez tereny rolnicze (przeważają grunty rolnicze: pola uprawne i łąki). Na omawianym terenie znajdują się również duże ilości obszarów leśnych, w tym cenne przyrodniczo grądy środkowoeuropejskie, kwaśne dąbrowy i łągi olchowo-jesionowe. Na terenie przecinanym przez projektowane warianty drogi, znajdują się również ważne siedliska ssaków (np. nietoperze), ptaków, bezkręgowców i płazów. Projektowane warianty trasy omijają tereny zabudowane. Układ komunikacyjny przedmiotowego terenu tworzy istniejąca droga wojewódzka nr 340 oraz sieć dróg powiatowych i gminnych.

Tabela. Przebieg inwestycji (wg. kilometrażu)

Kilometraż	Sposób zagospodarowania terenu
0+000 – 1+640	Droga wojewódzka nr 340
1+100	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1344D
1+640 – 2+620	Tereny ogrodowe sady
2+620 – 4+924	Droga wojewódzka nr 340
4+924 – 6+440	Tereny rolne
5+000	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1345D
6+440 – 6+940	Tereny leśne
6+940	Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 340
6+940 – 7+900	Tereny leśne
7-900 – 8+030	Tereny rolne (rejon ujęcia wody pitnej)
8+030 – 8+975	Tereny leśne
8+975 – 9+777	Tereny rolne
9+257	Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 342
9+417	Linia kolejowa Wrocław-Poznań
9+777 – 10+577	Tereny aktywności gospodarczej (wg. MPZP)

10+577 – 13+177	Tereny leśne (11+225 – 11+375 Rejon oczyszczalni ścieków komunalnych)
13+177 – 13+677	Droga wojewódzka nr 340
13+677 – 16+477	Tereny rolne
15+727	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1358D
16+477 – 17+777	Tereny leśne
17+777 – 18+977	Droga wojewódzka nr 340
18+977 – 19+527	Tereny leśne
19+527 – 21+017	Tereny rolne
21+017 – 21+814	Droga wojewódzka nr 340
21+814	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1353D

1. Zakres robót budowlanych:

- usunięcie obiektów kolidujących z inwestycją (drzewa i krzewy, budynki i budowle jeżeli będzie to konieczne) przy użyciu ciężkiego sprzętu (np. ładowarki, koparki i specjalistyczny sprzęt burzący) lub ręcznie (np. pilarki),
- usunięcie istniejących nawierzchni drogowych lub ich frezowanie (w miejscach włączenia do dróg i ich poszerzenia) przy użyciu równiarek lub frezarek,
- wykonanie koryta pod konstrukcję jezdni (przy użyciu spychaczy, równiarek itp.),
- wykonanie wykopów poprzez wywiezienie urobku na składowisko lub pozostawienie w obrębie pasa drogowego celem wykorzystania do budowy nasypów,
- wykonanie nasypów pod konstrukcję jezdni, które będą wykonywane etapowo poprzez przywiezienie materiału wywrotkami i następnie wbudowaniu go przy użyciu sprzętu ciężkiego (ładowarki, spychacze, walce, równiarki),
- wykonanie konstrukcji drogi, która polegać będzie na dowozie wywrotkami kolejno: piasku jako warstwy odsączającej, następnie kruszywa łamanego jako podbudowy i na końcu betonu asfaltowego,
- zagęszczenie przy użyciu walca drogowego i ręcznej ubijarki lub w miejscach trudnodostępnych płytami wibracyjnymi.

Roboty budowlane wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego lub ręcznie w zakresie następujących branż:

- drogowej: budowa nasypów, budowa konstrukcji nawierzchni do uzyskania założonej nośności, budowa ciągu pieszo-rowerowego, przebudowa skrzyżowań, budowa dróg dojazdowych,
- konstrukcyjnej: budowa obiektów inżynierskich,
- sanitarnej: budowa elementów odwodnienia trasy,
- wodociągowej: przebudowa kolidującej sieci wodociągowej (jeżeli będzie taka konieczność),
- gazowej: przebudowa kolidującej sieci gazowej (jeżeli będzie taka konieczność),
- elektrycznej: przebudowa istniejących linii energetycznych (w tym wysokiego napięcia) kolidujących z inwestycją (jeżeli będzie taka konieczność),

- zieleni: wycinka drzew kolidujących z projektowaną inwestycją, nasadzenia zieleni.
2. Parametry techniczne planowanej drogi:
- klasa drogi: G (główna),
 - przekrój drogi: G 1/2 (jednia jezdnia o 2 pasach ruchu),
 - prędkość projektowa $V_p=70$ km/h
 - prędkość miarodajna $V_m=90$ km/h
 - szerokość pasa ruchu 3,5 m
 - jednostronny ciąg pieszo – rowerowy szerokości 3,5 m zlokalizowany za rowem drogowym (teren miejski)
 - obustronne pobocza utwardzone 1,50 m
 - szerokość pobocza gruntowego 1,00 m
 - dopuszczalne obciążenie na oś 115kN
 - maksymalne pochylenie niwelety $i=6,0\%$
 - długość drogi - ok. 21,8 km

Średnia szerokość linii rozgraniczających inwestycję (poza obszarem skrzyżowań) wynosi 50 m. Ostateczna szerokość linii rozgraniczających zostanie ustalona na etapie opracowania projektu budowlanego. Obecna szerokość jest orientacyjna z uwagi na etap opracowania dokumentacji – prace przedprojektowe.

W związku z przyjętą kategorią drogi, a co za tym idzie w związku z ograniczeniem dostępności do niej konieczne będzie na etapie opracowywania projektu budowlanego zaprojektowanie sieci dróg serwisowych zapewniając tym samym dostęp wszystkim użytkownikom działek znajdujących się w obszarze inwestycji do dróg publicznych. Przewidywana długość dróg serwisowych wynosi ok. 1,5 km. Drogi serwisowe zlokalizowane są w zakresie inwestycji (pas o szerokości 50 m)

3. Obiekty inżynierskie:

- Przejścia dla zwierząt i przepusty z funkcją przejścia dla zwierząt, w tym płazów, gadów i nietoperzy, w następującym kilometrażu drogi:
 - PG3 w km 12+395, dla dużych i średnich zwierząt,
 - PD1 w km 12+572, dla małych zwierząt,
 - PD2 w km 13+210, PD-3 w km 13+410, PD-4 w km 13+610, dla małych zwierząt,
 - PD5 w km 14+443, dla małych zwierząt,
 - PD6 w km 14+768, dla małych zwierząt,
 - PD7 w km 15+105, dla małych zwierząt,
 - PD8 w km 18+045, dla małych zwierząt,
 - PD9 w km 18+447, dla dużych, średnich i małych zwierząt.
- W-1- wiadukt nad linią PKP wraz z zapewnieniem korytarza dla zwierząt dużych, średnich i małych w kilometrażu drogi 9+346, (długość 240m, szerokość obiektu wraz z chodnikiem: 14m),
- M-1- obiekt mostowy (rzeka Jodłówka) wraz z zapewnieniem korytarza dla zwierząt dużych, średnich i małych w kilometrażu drogi 19+019 (światło poziome (szerokość) 20 m i wysokość (światło pionowe) 5 m, szerokość obiektu wraz z chodnikiem: 14 m).
- Przepusty w następującym kilometrażu drogi: 2+849 (P1), 3+962 (P2), 4+840 (P3),

5+615 (P4), 6+461 (P5), 7+881 (P6), 9+112 (P7), 11+268 (P8), 11+355 (P9), 12+536 (P10).

Po obu stronach wlotów do przejść P1 - P8, na odcinkach długości min. 50 m, wprowadzić systemem ogrodzeń naprowadzająco – ochronnych, które będą wykonane z siatki stalowej lub plastikowej o oczkach nie większych niż 0,5 cm ewentualnie z gotowych elementów prefabrykowanych, o wysokości ≥ 50 cm. Górne krawędzie ogrodzeń winne być gładko zakończone i odgięte w kierunku otaczającego terenu (na zewnątrz drogi) pod kątem 45–90°, tworząc daszek o długości min. 5 cm. Ogrodzenia zagłębić pod powierzchnią gruntu na głębokość min. 15 -20 cm, a także szczelnie połączyć pomiędzy elementami tworzącymi ogrodzenie oraz z obiektami inżynierskimi stanowiącymi przejścia dla zwierząt, a wolne końce uformować w kształt litery U.

Przy przejściach dla zwierząt, w szczególności przy PG3, PD9, W-1 wprowadzić zieleni naprowadzającą, w postaci nasadzeń wzdłuż drogi skierowanych w kierunku przejść. Do nasadzeń zastosować sadzonki drzew o wysokości minimum 1,5 m, obwodzie pnia 6-8 cm i prawidłowym uformowaniu – z zachowaniem charakterystycznego dla gatunku i odmiany pokroju, wysokości, średnicy i długości pędów oraz dobrze wykształconym, zwartym systemem korzeniowym.

W miarę możliwości terenowych, technicznych oraz wymogów bezpieczeństwa wprowadzić pasy zieleni izolacyjnej wzdłuż drogi. Do nasadzeń wykorzystać rodzime gatunki krzewów, odpornych na suszę, a układ nasadzeń winien zapewnić kształtowanie pasów rozwiniętych piętrowo.

4. Oświetlenie drogi - lampy LED lub lampy niskosodowe o jak najniższym natężeniu światła i o niskiej wartości promieniowania UV, z odpowiednio ukształtowanymi kloszami kierującymi światło na drogę i zapobiegającymi nadmiernemu rozpraszaniu światła.
5. Odwodnienie dróg:
 - za pomocą trapezowych rowów przydrożnych (szerokość dna rowu min 0,4 m, głębokość 0,50 m, przy pochylenie skarp rowu 1:1,5),
 - kanalizacja deszczowa na obiektach inżynierskich na odcinkach zlokalizowanych w km: ok.: 4+600 – 5+200, 7+600 – 8+405, 18+800 – 19+200. Przed wylotem kanalizacji do cieków separatory substancji ropopochodnych wraz z osadnikiem.
6. Środki związane z ograniczeniem hałasu:
 - na odcinku od km 2+000 do km 2+900 - nawierzchnia ściernalna typu SMA 0/8 G (modyfikowaną gumą), zmniejszająca hałas o min. 3 dB w stosunku do typowych nawierzchni SMA,
 - rezerwa terenowa pod budowę środków ochrony akustycznej w km od 9+500 do km9+700, po lewej stronie drogi.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Michał Jęcz

Załącznik nr 2 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu
z dnia 18 grudnia 2016 r., znak: WOŚ.4210.31.2013.BZ.35

Wykaz działek stanowiących własność Skarbu Państwa (z wyłączeniem Lasów
Państwowych)

LP	Numer działki	Arkusz mapy	Obręb	Powierzchnia zajmowana	właściciel
1	304/2	1	Radecz	(DSDiK – droga poza skrzyżowaniem)	Skarb Państwa
2	103/4	1	Bukowice	2341	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
3	126	1	Bukowice	6489	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
4	147/4	1	Bukowice	1311	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
5	257	2	Bukowice	104	Skarb Państwa Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych we Wrocławiu
6	478/315	1	Rościszewice	0	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
7	351/5	1	Rościszewice	41686	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
8	353	1	Rościszewice	15967	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
9	74/2	1	Rościszewice	44928	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
10	535/198	1	Lubnów	4426	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
11	294	1	Lubnów	126	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
12	6/12	45	Oborniki Śląskie	17190	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
13	8	45	Oborniki Śląskie	791	Powiat Trzebnicki
14	11/2	45	Oborniki Śląskie	17639	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
15	1	30	Oborniki Śląskie	2583	Skarb Państwa Polskie Koleje Państwowe
16	26	35	Oborniki Śląskie	1153	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
17	20	35	Oborniki Śląskie	18512	Województwo Dolnośląskie Zarząd Województwa Dolnośląskiego
18	24/1	35	Oborniki Śląskie	1642	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
19	24/2	35	Oborniki Śląskie	134	Skarb Państwa Telekomunikacja Polska – Spółka Akcyjna
20	29/3	35	Oborniki Śląskie	242	Skarb Państwa Polskie Koleje Państwowe
21	10/1	35	Oborniki Śląskie	745	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
22	14	35	Oborniki Śląskie	5104	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
23	26	40	Oborniki Śląskie	1251	Skarb Państwa
24	43	40	Oborniki Śląskie	1211	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
25	42	40	Oborniki Śląskie	1527	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
26	48	40	Oborniki Śląskie	578	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
27	47	40	Oborniki Śląskie	780	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych

LP	Numer działki	Arkusz mapy	Obręb	Powierzchnia zajmowana	właściciel
28	45/1	40	Oborniki Śląskie	2647	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
29	38	40	Oborniki Śląskie	489	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
30	37	40	Oborniki Śląskie	134	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
31	301	1	Wilczyn	151	Skarb Państwa Starosta Trzebnicki
32	353	1	Wilczyn	395	Skarb Państwa Starosta Trzebnicki
33	325	1	Wilczyn	535	Skarb Państwa Starosta Trzebnicki
34	111/2	1	Borkowice	980	Skarb Państwa Starosta Trzebnicki
35	123	1	Borkowice	60356	Województwo Dolnośląskie
36	141/2	1	Borkowice	70	Skarb Państwa
37	152/1	1	Borkowice	2000	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
38	147/1	1	Borkowice	2316	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
39	292/2	1	Marcinowo	1582	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
40	253	1	Marcinowo	746	Skarb Państwa
41	1	27	Trzebnica	7990	Województwo Dolnośląskie Zarząd Województwa Dolnośląskiego
42	2	27	Trzebnica	749	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych
43	4	27	Trzebnica	1332	Skarb Państwa, Agencja Nieruchomości Rolnych



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Michał Jęcz

Załącznik nr 3 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu
z dnia 1 grudnia 2016 r., znak: WOOŚ.4210.31.2013.BZ.35

Wykaz działek stanowiących własność Skarbu Państwa oraz zarządzanych przez
Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

LP	Numer działki	Arkusz mapy	Obręb	Powierzchnia zajmowana	właściciel
1	444/306	3	Radecz	7209	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
2	445/306	3	Radecz	8869	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
3	446/306	3	Radecz	11207	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
4	235/310	2	Bukowice	4460	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
5	103/3	1	Bukowice	1197	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
6	219/308	1	Bukowice	10248	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
7	220/308	2	Bukowice	20153	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
8	269/262	1	Bukowice	8227	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
9	217/261	1	Bukowice	11542	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
10	253/308	2	Bukowice	572	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
11	254/308	2	Bukowice	7010	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
12	255/316	2	Bukowice	1806	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
13	479/315	1	Rościszewice	7118	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
14	477/314	1	Rościszewice	5773	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
15	443/256	1	Rościszewice	34096	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
16	442/255	1	Rościszewice	21974	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
17	441/254	1	Rościszewice	16812	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
18	209/174	1	Jary	5810	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
19	219/197	1	Jary	334	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

LP	Numer działki	Arkusz mapy	Obręb	Powierzchnia zajmowana	właściciel
20	218/196	1	Jary	9419	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
21	217/195	1	Jary	5778	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
22	212	1	Jary	1962	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
23	251/189	1	Jary	17293	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
24	246	1	Jary	278	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
25	252/189	1	Jary	9377	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
26	213/189	1	Jary	9873	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
27	41/392	44	Oborniki Śląskie	16289	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
28	28/393	44	Oborniki Śląskie	39720	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
29	391/391	1	Wilczyn	18429	Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Michał Jęcz