



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w OPOLU**

WOOŚ.420.6.2022.MSe.74

Opole, dnia 19 czerwca 2024 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 ppkt t) oraz art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, dziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023, poz. 1094 z późn. zm.) zwanej dalej ustawą ooś, a także § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024r. poz. 572) zwanej dalej Kpa, po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, działającej przez pełnomocnika Pana Rafała Pydycha, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. cyt. „**Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39**”

u s t a l a m

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39”, w wariantcie 1d wnioskowanym do realizacji, w następujący sposób:

określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39, o długości ok. 8,7 km, która obejmuje swoim zakresem budowę nowego odcinka drogi, rozbudowę istniejących odcinków dróg oraz przebudowę linii kolejowej 132 relacji Bytom – Wrocław Główny.

Inwestycja na istniejącym odcinku DK94 pomiędzy skrzyżowaniami z DP 11740 i DP 11930 w km 1+593, gdzie zaprojektowano węzeł drogowy WB typu „Karo” z rondem, będzie realizowana etapowo t.j.:

- I etap – obejmuje budowę ronda,
- II etap – obejmuje budowę węzła.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w całości w województwie opolskim, w granicach powiatu brzeskiego, na terenie 3 gmin: Skarbimierz, Brzeg i Lubsza.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się:

- budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 39 – obwodnicy, z odcinkową rozbudową istniejącego fragmentu drogi krajowej aktualnie oznaczonej nr 94,
- przebudowę linii kolejowej 132 relacji Bytom - Wrocław Główny,
- budowę skrzyżowań,
- budowę obiektów inżynierskich, w tym mostu nad rzeką Odrą,
- budowę systemu odwodnienia drogi,

- budowę włączenia ul. Piekarskiej do ronda z DK 39/DK 94, w sąsiedztwie miejscowości Zielęcice,
- budowę Obwodu Utrzymania Drogi wraz z magazynem soli,
- budowę oświetlenia drogi,
- budowę dodatkowych jezdni i kanałów technologicznych,
- budowę urządzeń ochrony środowiska (przejsć dla zwierząt, ekranów akustycznych, zbiorników retencyjnych, osadników, separatorów),
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej nie związanej z drogą (sieci wodociągowe i kanalizacyjne, gazowe, telekomunikacyjne, elektroenergetyczne WN, SN, nN, urządzeń melioracyjnych i cieków wodnych),
- budowę parkingów.

II. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy, obejmujący w szczególności: kontrolę nad realizacją prac uwzględniających metaplantację gatunków chronionych, oznakowanie siedlisk mających znaczenie dla Wspólnoty, kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, w szczególności poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych. W skład nadzoru przyrodniczego muszą wchodzić następujący specjaliści: ornitolog, chiropterolog, herpetolog, ichtiolog, botanik i entomolog, posiadający doświadczenie w wprowadzeniu prac terenowych i identyfikacji szaty roślinnej oraz gatunków fauny. Skład nadzoru każdorazowo dostosowywać do aktualnie prowadzonych prac.
2. Przed przystąpieniem do prac budowlanych zapewnić oznakowanie, przez nadzór botaniczny, granic przewidzianych do zachowania fragmentów płatów siedliska 91F0 i siedliska 91E0, a także starorzeczy 3150, zlokalizowanych w sąsiedztwie pasa drogowego, dróg dojazdowych i technicznych.
3. Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (np. wylewanie betonu).
4. Połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) wykonać jako szczelne oraz nie dopuścić do powstania przerwy pomiędzy poziomem terenu a podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej podwaliny betonowej, za wyjątkiem sytuacji, gdzie układ terenu wymaga przeprowadzenia wody opadowej pod ekranem i konieczne jest wykonanie pod nim szczeliny (nie wyższej niż 5 cm).
5. Ruch pojazdów budowlanych i maszyn, realizować przede wszystkim w oparciu o istniejącą sieć dróg dojazdowych i utwardzonych. W przypadku konieczności budowy tymczasowych dróg dojazdowych, realizować je w taki sposób, aby omijały stanowiska gatunków chronionych. W razie wystąpienia konieczności zniszczenia stanowiska gatunku chronionego zapewnić podjęcie przez nadzór przyrodniczy odpowiednich działań z zakresu ochrony gatunkowej.
6. Przy wszystkich wyjazdach z placu budowy na utwardzoną drogę publiczną zapewnić oczyszczenie kół pojazdów (np. poprzez zainstalowanie niecki z wodą).
7. W okresach suchych bezdeszczowych, tj. przy temperaturze powyżej 20°C utrzymującej się przez 5 dni bezdeszczowych, w okresie występowania wiatrów o

prędkościach umożliwiających porywanie pyłu - powyżej 5,4 m/s, zraszać drogi technologiczne.

8. Przebudowa cieków i rowów melioracyjnych dopuszczona jest w lokalizacjach określonych w poniższej tabeli:

Lp	Nazwa rowu/cieku wg ewidencji Wód Polskich	Orientacyjny kilometr globalny	Długość przebudowy [m]
1.	R-K-2-4	1+282 DK94	ok. 115
2.	R-K-2-4	1+754 DK39	ok. 85
3.	row R-K-2 (rz. Wieprzec wg. podziału hydrograficznego)	1+722 DK94	ok. 145
4.	row R-K-2 (rz. Wieprzec wg. podziału hydrograficznego)	1+970 DK39	ok. 120
5.	R-K-2-1	0+488 DP11930	ok. 135
6.	R-K-2-1	2+320 DK39	ok. 165
7.	row R-K-2 (rz. Wieprzec wg. podziału hydrograficznego)	1+345 DP11930	ok. 95
8.	R-K-2-1	1+320 DP11930	ok. 45
9.	R-K-2-2	1+335 DP11930	ok. 15
10.	R-BZ-13	3+006 DK39	ok. 160
11.	R-BZ-13-3	3+268 DK39	ok. 280
12.	rzeka Brzezina	3+604 DK39	ok. 70
13.	R-BZ-11-2	3+937 DK39	ok. 90
14.	R-BZ-11	4+220 DK39	ok. 80
15.	R-KB-14 (Kanał Bystrzycki wg. podziału hydrograficznego)	5+237 DK39	ok. 185
16.	Ciek Bystrzycki	5+510 DK39	ok. 100
17.	R-KB-11	6+040 DK39	ok. 65
18.	R-KB-11-3	6+308 DK39	ok. 75
19.	R-KB-11-3-1	6+643 DK39	ok. 170
20.	R-OD-13-2	7+715 DK39	ok. 115
21.	rzeka Odrzyca	7+999 DK39	ok. 75
22.	R-OD-15-1	8+213 DK39	ok. 130
23.	R-OD-14	8+740 (wylot z ronda)	ok. 95
24.	R-OD-14	0+451 DK39 (północny wylot z ronda)	ok. 60

9. Prace związane z odcinkowym przełożeniem cieków i rowów prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa i ichtiologa, według następujących zasad i kolejności:

- wykonać nowy odcinek koryta,
- włączyć nowopowstały odcinek do naturalnego koryta cieku,
- odciąć stary odcinek koryta (w pierwszej kolejności od strony górnego odcinka cieku) poprzez zastosowanie przegrody, z jednoczesnym zachowaniem ciągłości przepływu wody w nowopowstałym odcinku koryta cieku,
- dokonać kontroli starego odciętego odcinka koryta, pod kątem występowania w nim zwierząt, a w przypadku ich znalezienia, przenieść je pod nadzorem przyrodniczym do siedliska odpowiedniego dla danego gatunku (najlepiej na odcinku cieku położonego poniżej fragmentu objętego pracami). Następnie stopniowo obniżać poziom lustra wody w starym, odcięтым korycie (przy ciągłym odławianiu zwierząt), a w dalszej kolejności dokonać sprawdzenia dna, celem odłowienia zwierząt, które mogą być zagrzebane w mulach. Przed ostateczną likwidacją odciętego koryta ponownie skontrolować jego dno i odłowić znalezione w nim osobniki, np. płazy,

- e) zasypanie części przeznaczonego do likwidacji odciętego koryta prowadzić jednostronnym frontem roboczym; do zasypania wykorzystać ziemię pochodzącą z wykopu nowego koryta,
 - f) do umocnienia nowo powstałych koryt cieków użyć materiałów naturalnych, np. faszyny lub narzutu kamiennego.
10. Prace na ciekach i rowach melioracyjnych prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed ograniczeniem swobodnego przepływu wód, przed zasypywaniem cieku oraz przed przedostaniem się substancji chemicznych, odpadów i makrozawiesin do wód powierzchniowych, np. poprzez wygradzenie przegrodami przeciwmulowymi lub płótkami z geowłókniny, zastosowanie mat i folii zabezpieczających lub prowadzenie prac z brzegu cieku.
 11. Zapewnić swobodny przepływ wód w korytach cieków i rowów melioracyjnych oraz zapobiegać zaburzeniom stosunków wodnych na modernizowanych odcinkach cieków oraz rowów melioracyjnych, np. poprzez czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód, umożliwiające swobodne wykonywanie prac w samym korycie, bez narażenia wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie.
 12. Podczas prac budowlanych w obrębie brzegów cieków oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, ograniczać zamulanie wody, poprzez np. utworzenie zbiorników osadnikowo-filtracyjnych na rowach/kanałach odprowadzających wodę z terenu inwestycji.
 13. Prace w korytach cieków wodnych związane z budową obiektów inżynierskich prowadzić przy możliwie niskich stanach wód.
 14. Nie dopuszczać do deponowania, w obrębie międzywala rzeki, materiałów ziemnych, niewykorzystywanych dla potrzeb realizacji inwestycji.
 15. Zabezpieczyć i stale monitorować starorzecza oraz łączące je kanały w obrębie międzywala Odry i Obszaru Natura 2000 Grądy Odrzańskie (PLB020002). W przypadku konieczności czasowej lub stałej likwidacji kanału łączącego starorzecza przywrócić połączenie lub wykonać połączenie zastępcze bez zbędnej zwłoki. Nie deponować mas ziemnych i materiałów sypkich w obrębie starorzeczy (i zbiorników o podobnym charakterze) oraz łączących je rowów i kanałów oraz w ich sąsiedztwie, tj. w odległości mniejszej niż wynosi dwukrotna wysokość przyzmy.
 16. Usytuowanie obiektów mostowych i przepustów przewidzieć tak, by nie powodowały one istotnych zmian koryta cieku (kształt, przebieg, spadek dna) oraz warunków przepływu wód. Światła obiektów mostowych i przepustów muszą zapewniać swobodny przepływ wód miarodajnych i spływ lodów, bez powodowania nadmiernych rozmyć koryt cieków.
 17. W sytuacji konieczności prowadzenia robót budowlanych, łączących się z fizyczną ingerencją w strukturę koryta lub skarp cieków lub rowów melioracyjnych, nieujętych w **tabeli zawartej w punkcie 8**, roboty te prowadzić w taki sposób, by łączące się z nimi fizyczne ingerencje zostały zminimalizowane (poprzez ograniczenie manewrowania ciężkim sprzętem budowlanym). Zakres ww. robót budowlanych ograniczyć do możliwie najkrótszych odcinków;
 18. W trakcie wykonywania robót w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków i rowów, w otoczeniu gruntów niestabilnych, ograniczyć stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego.
 19. W pobliżu cieków, po wykonaniu nasypów i wykopów, umocnić skarpy i odpowiednio je zabezpieczyć (np. poprzez obsianie trawą), w celu ograniczenia do minimum erozji powierzchniowej, a tym samym ograniczenia przedostawania się frakcji tworzącej zawiesiny do wód powierzchniowych. Do umocnień stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych takie jak m.in. narzut kamienny, materace faszynowe lub kosze i materace siatkowo-kamienne (gabiony).

20. Podczas budowy obiektów mostowych i przepustów zabezpieczyć i umocnić brzegi cieków przed niszczeniem w celu zminimalizowania zamulenia wód powierzchniowych. Do umocnień stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
21. W ramach odcinkowej regulacji cieków zapewnić stateczność skarp, dna koryta oraz ochronę brzegów przed erozją poprzez zastosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych.
22. W przypadku konieczności przystąpienia do prac budowlanych w rejonie projektowanego przejścia drogi przez Odrę, w terminie od 1 marca do 31 lipca, przeprowadzić kontrolę ornitologiczną, mającą na celu ustalenie, czy fragment koryta Odry, po 100 m w każdą stronę od miejsca kolizji z projektowaną drogą, został zasiedlony przez zimorodka. W razie zasiedlenia rzeki przez ten gatunek, prace budowlane w obrębie koryta i w jego sąsiedztwie wykonać po 31 lipca.
23. Korpus drogi i pozostałe obiekty, zlokalizowane na obszarze polderu zalewowego, zabezpieczyć przed rozmyciem. Stateczność korpusu drogowego zapewnić, uwzględniając warunki pracy polderu, tj. uwzględnić ciśnienie spływowe. Wielkość światła obiektów mostowych, na obszarze polderu powinna zapewnić niezaburzony przepływ wód wezbraniowych z rzeki Odry, pomiędzy podzieloną korpusem drogi czaszą polderu.
24. Wody z odwodnienia głębokich wykopów przed odprowadzeniem do rzeki Odry lub innych cieków oczyszczać z zawiesin. W przypadku braku odbiornika w miejscu wykonywania wykopów, wody z wykopu przetransportować do najbliższego odbiornika, np. za pomocą węża, rur lub cystern.
25. Wszystkie obiekty odwodnieniowe zabezpieczyć przed przedostawaniem się zwierząt do ich wnętrza:
- a) studnie i komory separatorów zabezpieczyć szczelnymi pokrywami górnymi z dopasowanymi szczelnie włazami rewizyjnymi,
 - b) studnie wpadowe, zabezpieczyć poprzez zastosowanie na wpustach do studni wpadowych prętów lub krat. Studnie wyposażać w elementy uciezkowe na przykład w postaci rury karbowanej o średnicy ok. 10 cm poprowadzonej spiralnie od dna wzdłuż ściany studni i wyprowadzonej poza jej obręb lub prefabrykowanych ramp z laminatu o chropowatej powierzchni i szerokości ok. 12 cm. W przypadku zastosowania rury wyposażona będzie ona w dodatkowe otwory wykonane od góry na kolejnych poziomach w celu umożliwienia uciezki zwierząt przy różnych poziomach wody w studni.
- Montaż zabezpieczeń i elementów uciezkowych prowadzić pod nadzorem i zgodnie z wskazaniami nadzoru herpetologicznego.
26. Zaplecza budowy, bazy techniczne, składy materiałów budowlanych, miejsca postoju maszyn i miejsca magazynowania odpadów lokalizować:
- a) poza przewidzianymi do zachowania, fragmentami płątów siedliska 91F0 i siedliska 91E0 oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem starorzeczy 3150,
 - b) w miarę możliwości w pasie drogowym oraz w odległości min. 50 m od dolin rzek, cieków, zbiorników wodnych, ujęć wód (z wyłączeniem zapleczy budowy niezbędnych do budowy obiektów mostowych i przebudowy koryt cieków),
 - c) w miarę możliwości poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, poza obszarami o płytkim zaleganiu wód gruntowych i poza obszarami podmokłymi,
 - d) poza wskazanymi w poniższej tabeli odcinkami:

Lp.	Kilometraż		Droga
	Od	Do	
1.	1+232	1+332	DK94
2.	1+704	1+804	DK39
3.	1+672	1+772	DK94
4.	1+920	2+020	DK39

5.	0+438	0+538	DP11930
6.	2+270	2+370	DK39
7.	1+295	1+395	DP11930
8.	1+270	1+370	DP11930
9.	1+285	1+385	DP11930
10.	2+956	3+056	DK39
11.	3+218	3+318	DK39
12.	3+554	3+654	DK39
13.	3+887	3+987	DK39
14.	4+170	4+270	DK39
15.	5+187	5+287	DK39
16.	5+460	5+560	DK39
17.	5+990	6+090	DK39
18.	6+258	6+358	DK39
19.	6+593	6+693	DK39
20.	7+665	7+765	DK39
21.	7+949	8+049	DK39
22.	8+163	8+263	DK39
23.	8+690	8+790	(wylot z ronda)
24.	0+401	0+501	DK39 (północny wylot z ronda)

27. W dolinach cieków magazynować wyłącznie materiały niezbędne do realizacji obiektów zlokalizowanych w ich obrębie lub gdy warunki terenowe wykluczają inną lokalizację.
28. Tereny zapleczy budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsca magazynowania odpadów, uszczelnić w sposób uniemożliwiający migrację substancji niebezpiecznych do gruntu (np. poprzez wyłożenie płytami betonowymi).
29. Tereny zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsca magazynowania odpadów oraz miejsca prowadzonych prac budowlanych wyposażać w odpowiedni rodzaj i odpowiednią ilość łatwo dostępnych sorbentów.
30. Bieżącą konserwację sprzętu technicznego oraz tankowanie sprzętu drobnego prowadzić wyłącznie w wyznaczonych strefach zaplecza budowy, które zostaną wyłożone matami izolacyjnymi. Uzupełnianie paliwa w maszynach i urządzeniach prowadzić w odległości nie mniejszej niż 50 m od cieku lub zbiornika wodnego.
31. Płyny eksploatacyjne (smary, paliwa, itp.) oraz substancje chemiczne przechowywać w szczelnych zbiornikach/pojemnikach, poza bezpośrednim sąsiedztwem koryt rzek. Wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
32. Na wypadek wycieku płynów eksploatacyjnych z użytkowanego sprzętu technicznego opracować i stosować procedurę postępowania w takich sytuacjach.
33. Wszelkie materiały sypkie, np. kruszywo, ziemię z wykopów, gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia, na skutek odpływu wód opadowych.
34. Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych prowadzić poza terenem zaplecza budowy, a tankowanie pojazdów i maszyn w przeznaczonych do tego celu, odpowiednio przygotowanych miejscach.

35. Pobór wody na cele socjalne pracowników, utrzymania właściwej wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania betonów, do zwilżania walców przy układaniu nawierzchni bitumicznych oraz do prac porządkowych, realizować z istniejących sieci wodociągowych, na zasadach określonych przez właściciela sieci lub poprzez dowóz wody beczkowozami.
36. Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus, a zdjęty już humus składować przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów,
 - w wydzielonej części pasa robót,
 - w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych,
 - w sposób zapobiegający jego przesuszaniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem (zebraną warstwę humusu złożyć w przyzmach w pobliżu pasa robót, poza stanowiskami gatunków chronionych, które nie są przeznaczone do likwidacji. Przyzmy muszą znajdować się w miejscach nienarażonych na rozjeżdżanie przez pojazdy budowy i inne maszyny budowlane).
37. Humus wykorzystać w pierwszej kolejności do rekultywacji terenu w rejonie jego pozyskania do m.in. formowania przejść dla zwierząt, urządzenia terenów zieleni przydrożnej, umacniania skarp, w miejscach po tymczasowych drogach dojazdowych (a także do właściwego urządzenia przepustów, półtek, do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi, do uformowania wykopów lub też umożliwić jego wykorzystanie przez inne podmioty).
38. Prace związane ze zdejmowaniem humusu, przeprowadzić w terminie od 1 września do końca lutego, tj. po okresie lęgowym większości gatunków ptaków krajobrazu otwartego lub pod nadzorem ornitologicznym.
39. Dokonać translokacji osobników śnieżyczki przebiśnieg i kruszczyka szerokolistnego, na stanowiska zlokalizowane poza obszarem realizacji prac, pod nadzorem i według wytycznych botanika.
40. Prace budowlane prowadzić pod stałym nadzorem herpetologicznym.
41. Na etapie budowy zastosować tymczasowe wygrodzienia herpetologiczne w celu zabezpieczenia placu budowy oraz dróg dojazdowych przed wkraczaniem osobników płazów i gadów. Wygrodzienia tymczasowe zlokalizować co najmniej w poniższych lokalizacjach po 50 m w prawą i lewą stronę od cieku/rowu w km: 1+276 DK94, 1+747 DK39, 1+715 DK94, 1+970 DK39, 0+488 DP11930, 2+304 DK39, 1+345 DP11930, 1+320 DP11930, 1+335 DP11930, 3+000 DK39, 3+261 DK39, 3+597 DK39, 3+933 DK39, 4+213 DK39, 5+231 DK39, 5+504 DK39, 6+033 DK39, 6+301 DK39, 6+636 DK39, 7+708 DK39, 7+992 DK39, 8+207 DK39, 8+734 (wylot z ronda), 0+451 DK39 (północny wylot z ronda). Zapewnić, ustalenie przez herpetologa, szczegółowej lokalizacji wygrodzień w wyżej podanych miejscach. Zapewnić, przed rozpoczęciem prac budowlanych, ustalenie przez nadzór herpetologiczny, czy nie zachodzi konieczność zastosowania czasowych ogrodzeń zabezpieczających przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac w innych niż w ww. lokalizacjach, co mogłoby wynikać np. z uwarunkowań środowiskowych specyficznych dla sezonu, w którym będą prowadzone prace. W przypadku konieczności przecięcia ciągłości wygrodzień herpetologicznych przez drogi dojazdowe, zastosować stop rynny.
42. Tymczasowe wygrodzienia (płotki herpetologiczne) wykonać pod nadzorem herpetologa z folii, brezentu, geotkaniny lub geowłókniny. Łączenia sąsiednich pasów materiału powinny być szczelne. Zapewnić aby część nadziemna ogrodzenia posiadała wysokość nie mniejszą niż 50 cm. Ogrodzenie wkopać w grunt na głębokość minimum 10 cm. Zapewnić aby górna krawędź ogrodzenia zabezpieczającego była odgięta w kierunku przeciwnym od grodzonego terenu pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o szerokości minimum 5 cm.

- Ogrodzenie wesprzeć na metalowych słupkach lub drewnianych palikach długości 80-120 cm i rozstawie 150-250 cm. Zakończenie ogrodzenia wykonać w kształcie litery „U” co spowoduje zawracanie przemieszczających się wzdłuż niego zwierząt. Nie rzadziej niż raz w tygodniu kontrolować wygradzenia pod kątem ich szczelności, powstałe wady niezwłocznie usuwać. Ogrodzenie musi pozostać funkcjonalne od 15 lutego do 31 października każdego roku, po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy.
43. W przypadku, gdy nadzór herpetologiczny stwierdzi istotne utrudnienia w migracji płazów w kierunku miejsc rozrodu, spowodowane przez tymczasowe wygradzenia herpetologiczne na terenie prowadzonych prac, to może on wskazać na konieczność umieszczenia pułapek na płazy (zagłębionych w gruncie wiader) wzdłuż ogrodzeń czasowych. Zapewnić aby osoby pełniące nadzór herpetologiczny regularnie uwalniały złowione zwierzęta. Częstotliwość kontroli pułapek określi nadzór herpetologiczny.
 44. Stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów szczelnie połączyć ze ścianami przejść dolnych. Górną krawędź ogrodzenia naprowadzającego odgiąć w kierunku przeciwnym do drogi pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o szerokości minimum 10 cm. Zakończenie ogrodzenia wykonać w kształcie litery „U” co spowoduje zawracanie przemieszczających się wzdłuż niego zwierząt. Ogrodzenie należy wykonać ze szczelnie zmontowanych prefabrykatów betonowych lub polimerowych o wysokości min. 50 cm ponad powierzchnią gruntu. Alternatywnie pod nadzorem herpetologa wykonać dogęszczenie dolnej części odrodzenia drogowego poprzez zastosowanie ogrodzenia z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm w części nadziemnej 50 cm, zagłębionego w gruncie na głębokość min. 20 cm, przewieszka 10 cm. Ogrodzenie ochronno-naprowadzające wyposażyć w bieżnię, która ułatwia wędrówkę płazów wzdłuż ogrodzenia oraz ogranicza przerastanie ogrodzenia przez roślinność zielną. Przy bramach wjazdowych i furtkach dla obsługi zastosować dodatkowe rozwiązania w postaci montażu ruchomych odcinków ogrodzeń na skrzydłach bram i furtek, dociskanych (przy zamykaniu) do krawężników oporowych (np. uszczelki gumowe na styku ogrodzeń i krawężników).
 45. W okresie od 15 lutego do 31 października, codziennie przed rozpoczęciem robót sprawdzić z udziałem herpetologa teren budowy pod kątem obecności płazów. Kontrolować codziennie, elementy mogące stanowić pułapki dla płazów i systematycznie uwalniać znajdujące się tam zwierzęta. Znalezione osobniki przenieść przez nadzór herpetologiczny poza obszar budowy.
 46. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją przeprowadzić w okresie od 16 października do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie lęgowym, po wcześniejszym stwierdzeniu przez nadzór ornitologiczny, braku ingerencji w lęgi. Kontrolę przeprowadzić nie wcześniej niż 2-3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia lęgów ptaków, prace związane z wycinką wstrzymać do czasu wyprowadzenia młodych.
 47. Wycinkę drzew liściastych o średnicy większej niż 25 cm, mierzonej na wysokości 130 cm, prowadzić pod nadzorem entomologa, który nie wcześniej niż na 3 dni przed jej rozpoczęciem dokona oględzin drzew pod kątem występowania chronionych gatunków bezkręgowców. Ponadto, przed wycinką drzew z odstającą korą lub obecnością dziupli, zapewnić, dokonanie przez specjalistę chiropterologa, na 2-3 dni przed jej rozpoczęciem, oględzin drzew pod kątem występowania stanowisk nietoperzy. W przypadku stwierdzenia ich występowania zapewnić wskazanie przez nadzór przyrodniczy dalszych sposobów postępowania mających na celu zabezpieczenie wyżej wskazanych stanowisk i gatunków.

48. W przypadku montażu ekranów akustycznych o powierzchni przezroczystej zastosować na całej ich wysokości pionowe pasy ciemnej barwy, o szerokości nie mniejszej niż 2 cm, umieszczone w odstępach nie większych niż 10 cm.
49. Wykonać nasadzenia zieleni naprowadzającej, złożonej z krzewów i drzew gatunków rodzimych, w postaci nasadzeń wielowarstwowych, rzędowych, wzdłuż projektowanych ogrodzeń naprowadzających do przejść zlokalizowanych: w km 3+593, w km 3+922, w km 4+211, w km 4+454, w km 7+993. Zapewnić aby pasy zieleni miały długość minimum 50 m w każdą stronę od przyczółka przejścia: Dodatkowo dla obiektu MD7 (most nad rzeką Odrą) zaprojektować nasadzenia zieleni w formie kęp w sąsiedztwie podpór obiektu, mających za zadanie zamaskować optycznie elementy konstrukcyjne.
50. Wykonać nasadzenia zieleni krajobrazowej w ilości nie mniejszej niż 96 szt., drzew gatunków rodzimych. Zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski. Nasadzenia wykonać zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą, rośliny produkowane w pojemnikach można sadzić przez cały rok, przy czym zaleca się wykonywać nasadzenia w okresie bezlistnym (jesień lub wczesna wiosna). Rośliny z balotowaną bryłą korzeniową lub z odkrytym korzeniem sadzić wiosną po rozmrożeniu gleby (zalecany termin od 15 marca do 15 maja) lub jesienią (zalecany termin od 30 sierpnia do 30 listopada). Rośliny sadzić w dni wilgotne, pochmurne i chłodne. Nie sadzić roślin w warunkach utrudniających ich przyjęcie się.
51. Przy realizacji naziemnych zbiorników retencyjnych uwzględnić następujące wytyczne:
- a) zbiorniki retencyjne lokalizować poza obszarami najściś odpowiadającymi szerokości światła przejść. W celu zabezpieczenia zbiorników przed przedostaniem się do nich płazów zamontować, pod nadzorem specjalisty herpetologa, ogrodzenie o parametrach tożsamyh jak w pkt. 46 niniejszej decyzji.
 - b) dopuszcza się rezygnację z zagłębienia siatki w grunt w przypadku, gdy ogrodzenie zbiorników zostanie wykonane na podmurówce,
 - c) siatkę przymocować trwale do skrzydeł bram i furtek, tak aby prześwit pomiędzy podłożem a siatką nie był większy niż 5 mm. W przypadku bramy lub furtki zlokalizowanej nad terenem nieutwardzonym na całej szerokości bramy lub furtki należy wykonać nawierzchnię z betonowych płyt chodnikowych.
- W przypadku braku możliwości zlokalizowania zbiorników poza strefą najścia do przejść dla zwierząt, należy zrezygnować z ogrodzeń herpetologicznych i zastosować poniższe wytyczne:
- głębokość zbiornika nie może być większa niż 1,5 m,
 - zapewnić aby zbiornik posiadał skarpy o nachyleniu < 1:2, pokryte gruntem i obsiane trawą,
 - przed wlotem do zbiornika zastosować separator substancji ropopochodnych oraz osadnik,
 - prace związane z utrzymaniem zbiornika, w tym czyszczeniem i odmulaniem wykonywać we wrześniu lub w innym terminie gdy kontrola wykluczy występowanie płazów w zbiorniku.
52. Drogę wyposażyć w obustronne ogrodzenie naprowadzające o wysokości 2,2 m na poniżej wskazanych odcinkach:
- a) 3+390 – 3+595,
 - b) 3+630 – 3+925,
 - c) 3+955 – 4+210,
 - d) 4+250 – 4+455,
 - e) 5+120 – 5+325
- z zastosowaniem siatki stalowej o zmiennej wielkości oczek o wymiarach maksymalnych: wys. 0-50 cm - oczka 2,5x15 cm; wys. 50-100 cm - oczka 5x15

cm; wys. > 100 cm - oczka 15x15 cm. Siatkę wkopać na głębokość nie mniejszą niż 0,1 m. Ogrodzenie wykonać przed oddaniem drogi do eksploatacji. Przy montażu siatki zapewnić szczelne, trwałe połączenia ogrodzenia z ekranami przeciwoślნიენიowymi i ścianami przyczółków przejść dolnych. W miejscach przekraczania otwartych rowów zapewnić szczelność w całym przekroju koryta przez wprowadzenie odpowiednich rozwiązań dogęszczających, odpornych na uszkodzenia w wyniku naporu wody, bez obniżania części naziemnej ogrodzenia. Ogrodzenia prowadzić w planie wzdłuż długich odcinków prostych i unikać pojedynczych załamań przebiegu > 15° - zwłaszcza w strefach naprowadzania zwierząt do przejść.

53. Skanalizować rowy przecinające obszar naprowadzania zwierząt do przejścia (rurociąg), ewentualnie w przypadku braku takiej możliwości, przewidzieć skarpy ziemne wypłaszczone do poziomu min. 1 : 2,5.
54. Przestrzeń pod obiektami pozostawić nieoświetloną. Powierzchnię stref dla zwierząt pokryć gruntem. W otoczeniu przejścia (w strefach naprowadzania) odtworzyć warstwę gruntu urodzajnego, zapewniającą rozwój pokrywy zielnej. W ramach kształtowania warunków siedliskowych w otoczeniu przejścia (w strefach naprowadzania) wykonać nasadzenia drzew i krzewów w formie kęp oraz obszar stref naprowadzania obsiać mieszkanką traw. W strefach naprowadzania wyłożyć karpy korzeniowe i głązy. Teren w obrębie przejść i przepustów dla zwierząt zagospodarować pod nadzorem przyrodniczym.
55. Na etapie budowy drogi i parkingów zastosować drogowe oprawy oświetleniowe ograniczające emisję światła w kierunku nieba. Barwa światła powinna charakteryzować się niską emisją światła niebieskiego oraz ultrafioletowego (UV), powinna być ciepła lub neutralna o temperaturze barwowej nie większej niż 3000 K.

III. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich

1. Wodę na potrzeby parkingów i OUD pobierać z istniejącej sieci wodociągowej.
2. Ścieki bytowe z obiektów zlokalizowanych na terenie OUD odprowadzać, do zewnętrznej sieci kanalizacji sanitarnej, natomiast z budynków socjalnych zlokalizowanych na terenie parkingów do szczelnych zbiorników lub do własnych oczyszczalni ścieków. Zapewnić regularny wywóz ścieków ze zbiorników oraz osadów z oczyszczalni ścieków przez uprawnione podmioty.
3. Cyklicznie kontrolować stan techniczny i utrzymywać w należytej sprawności i czystości rowy odwadniające, studzienki kanalizacyjne, wpusty deszczowe, osadniki, zbiorniki retencyjne, separatory oraz pozostałą infrastrukturę odwadniającą projektowaną drogę.
4. Prowadzić bieżące kontrole stanu technicznego i utrzymania przejść dla zwierząt tj.:
 - a) przejścia dla zwierząt średnich i dużych, kontrolować co najmniej raz w roku wczesną wiosną, optymalnie do 15 kwietnia w poniższym zakresie:
 - kontrola drożności dolnych przejść - usuwanie wszystkich przeszkód ograniczających przepustowość ekologiczną obiektu; w przypadku obiektów zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów rolniczych zwrócić uwagę na ewentualne składowanie sprzętu i odpadów pochodzących z prowadzenia gospodarki rolnej,
 - kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stosy gałęzi) - ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności. W przypadku stwierdzenia

- uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji podjąć działania dla przywrócenia stanu pierwotnego,
 - kontrola intensywności penetracji przez ludzi powierzchni przeznaczonych wyłącznie dla zwierząt. W przypadku stwierdzenia śladów intensywnego wykorzystywania (zwłaszcza regularnego) obiektów, zastosować (lub skorygować istniejące) działania mające na celu utrudnienie dostępu poprzez: wyłożenie na wejściach dodatkowych dużych kamieni, głazów lub pni drzew zabezpieczających przed wjeżdżaniem pojazdów, luźne rozlokowanie karp korzeniowych, gałęzi i pni na powierzchni przejścia, obsadzenie niewysokimi drzewami lub kępami krzewów z rodzimych gatunków całej powierzchni przejścia,
- b) przepusty dla płazów oraz małych ssaków i gadów kontrolować przed okresami wiosennych i jesiennych migracji płazów, tj. w lutym i lipcu, w poniższym zakresie:
- kontrola drożności przepustu - usuwanie wszelkiego materiału obcego blokującego światło obiektu i przepustowość ekologiczną,
 - kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stopy gałęzi) - oceną stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji podjąć działania dla przywrócenia stanu pierwotnego,
- c) ogrodzenia ochronne i naprowadzające kontrolować dwa razy w roku przed okresami wiosennych i jesiennych migracji płazów, tj. w lutym i lipcu, w poniższym zakresie:
- kontrola szczelności ogrodzeń dla dużych i średnich zwierząt oraz ogrodzeń ochronno-naprowadzających, w tym pod kątem połączeń ogrodzeń z obiektami inżynierskimi i ekranami, połączenia siatek dla dużych zwierząt z siatkami dla gatunków małych, stabilność konstrukcji samodzielnych ogrodzeń dla małych zwierząt, szczelność ogrodzeń przy powierzchni gruntu, szczelność bram i furtek,
 - usuwanie roślinności (martwej i przerastającej konstrukcje ogrodzeń) oraz wszelkiego materiału utrudniającego przemieszczanie zwierząt, w szczególności bieżni dla płazów,
 - wykaszanie roślinności w maju i lipcu wzdłuż ogrodzeń dla płazów.
5. Na etapie eksploatacji drogi i parkingu zastosować drogowe oprawy oświetleniowe ograniczające emisje światła w kierunku nieba. Zapewnić barwę światła o niskiej emisji światła niebieskiego oraz ultrafioletowego (UV), ciepłą lub neutralną o temperaturze barwowej nie większej niż 3000 K. Na etapie eksploatacji oświetlenie drogowe ukierunkować tak aby bezpośredni rozsył strumienia świetlnego nie przekraczał granic pobocza drogi +/- 2 m.
6. Zapewnić środki techniczne lub organizacyjne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych, zainstalowanych w ekranach akustycznych, poza czasem ich używania.

IV. Wymagania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczenie oddziaływania na środowisko

1. Zainstalować ekrany akustyczne o parametrach wskazanych w poniższej tabeli:

Symbol ekranu	Strona Drogi	Kilometraż	Wysokość [m]	Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu
E1	Lewa DK94 (łącznica)	1+183 – 1+670	3,0	492	odbijający
E2	Lewa DK94 (estakada)	1+387 – 1+692	3,0	300	pochłaniający

E3	Lewa DK94	1+161 – 1+183	4,0	22	odbijający
E4	Lewa DK94	1+117 – 1+161	5,0	76	pochłaniający
E5	Lewa DK94	1+080 – 1+098	5,0	36	pochłaniający
E6	Lewa DK94	1+055 – 1+080	4,0	32	odbijający
E7	Lewa DK94	0 + 412 – 1+055	3,0	644	odbijający
E8	Prawa DK94	1+100 – 1+275	3,0	235	pochłaniający
Razem				1837	

2. Zaprojektować i zbudować obiekty inżynierskie, pełniące funkcję przejść dla zwierząt wymienione w poniższej tabeli:

Oznaczenie obiektu	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Rodzaj przeszkody	Rodzaj przejścia dla zwierząt	Minimalna strefa dostępna dla zwierząt pod obiektem
MD4	3+593	Most	Rzeka Brzezina	Przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt zespolone z ciekim (może być wykorzystywane także przez duże ssaki)	2 x 3m x 3,5m
MD5	3+922	Most	Droga i ciek bez nazwy	Przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt zespolone z drogą (może być wykorzystywane także przez duże ssaki)	2 x 3m x 3,5m
MD6	4+211	Most	Ciek bez nazwy	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim (może być wykorzystywane także przez duże ssaki)	2 x 3m x 3,5m
MD7	4+454	Most	Rzeka Odra i droga dojazdowa	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rzeką Odrą	2 x 15 m x 5,0m
P1	6+308	Przepust	Ciek bez nazwy	Przejście dolne małe zespolone z ciekim	2 x 0,5m x 1,5m
MD8	7+993	Most	Rzeka Odrzyca	Przejście dolne małe zespolone z ciekim	2 x 0,5m x 1,5m
MD8a i MD8b	dr. dojazdowa	Most	Rzeka Odrzyca	Przejście dolne małe zespolone z ciekim	2 x 0,5m x 1,5m

3. Przewidzieć ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości 2,2 m w postaci szczelnego parkanu z materiału nieprzeźroczystego, przy przejściach dla zwierząt średnich i dużych. Ekrany zlokalizować obustronnie wzdłuż jezdni drogi, na długości przejścia oraz minimum 50 m poza jego granicami, w obu kierunkach. Zapewnić szczelne połączenie ekranów z ogrodzeniem ochronnym.

V. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy z ooś

1. Przewidzieć montaż ekranów akustycznych, o parametrach wskazanych w poniższej tabeli:

Symbol ekranu	Strona Drogi	Kilometraż	Wysokość [m]	Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu
E1	Lewa DK94 (łącznica)	1+183 – 1+670	3,0	492	odbijający
E2	Lewa DK94 (estakada)	1+387 – 1+692	3,0	300	pochłaniający
E3	Lewa DK94	1+161 – 1+183	4,0	22	odbijający
E4	Lewa DK94	1+117 – 1+161	5,0	76	pochłaniający
E5	Lewa DK94	1+080 – 1+098	5,0	36	pochłaniający

E6	Lewa DK94	1+055 – 1+080	4,0	32	odbijający
E7	Lewa DK94	0 + 412 – 1+055	3,0	644	odbijający
E8	Prawa DK94	1+100 – 1+275	3,0	235	pochłaniający
Razem				1837	

- Przewidzieć połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) jako szczelne nie dopuszczające do powstania przerwy pomiędzy poziomem terenu a podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej podwaliny betonowej, za wyjątkiem sytuacji, gdzie układ terenu wymaga przeprowadzenia wody opadowej pod ekranem i konieczne jest wykonanie pod nim szczeliny (nie wyższej niż 5 cm).
- Zaprojektować obiekty inżynierskie pełniące funkcję przejść dla zwierząt, wymienione w poniższej tabeli:

Oznaczenie obiektu	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Rodzaj przeszkody	Rodzaj przejścia dla zwierząt	Minimalna strefa dostępna dla zwierząt pod obiektem
MD4	3+593	Most	Rzeka Brzezina	Przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt zespolone z ciekim (może być wykorzystywane także przez duże ssaki)	2 x 3m x 3,5m
MD5	3+922	Most	Droga i ciek bez nazwy	Przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt zespolone z drogą (może być wykorzystywane także przez duże ssaki)	2 x 3m x 3,5m
MD6	4+211	Most	Ciek bez nazwy	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim (może być wykorzystywane także przez duże ssaki)	2 x 3m x 3,5m
MD7	4+454	Most	Rzeka Odra i droga dojazdowa	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rzeką Odrą	2 x 15 m x 5,0m
P1	6+308	Przepust	Ciek bez nazwy	Przejście dolne małe zespolone z ciekim	2 x 0,5m x 1,5m
MD8	7+993	Most	Rzeka Odrzyca	Przejście dolne małe zespolone z ciekim	2 x 0,5m x 1,5m
MD8a i MD8b	dr. dojazdowa	Most	Rzeka Odrzyca	Przejście dolne małe zespolone z ciekim	2 x 0,5m x 1,5m

- Przewidzieć ekrany przeciwołnieniowe o wysokości 2,2 m w postaci szczelnego parkanu z materiału nieprzeźroczystego, przy przejściach dla zwierząt średnich i dużych. Ekrany zlokalizować obustronnie wzdłuż jezdni drogi, na długości przejścia oraz minimum 50 m poza jego granicami, w obu kierunkach. Zapewnić szczelne połączenie ekranów z ogrodzeniem ochronnym.
- Zaprojektować stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające na odcinkach o długości co najmniej 100 m w każdą stronę, po obu stronach przejść (przepustów) dla zwierząt małych (w tym płazów) na odcinkach: km 6+205 – 6+405, km 7+895 – 8+100 oraz przejść dla zwierząt średnich oraz przejść dla zwierząt dużych.
- Przewidzieć odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z korony drogi bezpośrednio do otwartych rowów drogowych/przydrożnych lub ujmować te wody za pomocą wpustów deszczowych i kolektorów deszczowych, skierowanych do zbiorników na wody opadowe i roztopowe, zwanych dalej zbiornikami wód deszczowych lub bezpośrednio do odbiorników.
- Przewidzieć następujące systemy odwodnienia, wskazane w lokalizacjach określonych w poniższej tabeli:

Lp.	Odwadniany odcinek drogi od [km]	Odwadniany odcinek drogi do [km]	Rodzaj odwodnienia i kanalizacji	Odbiornik
1.	0+000 DK94	2+338 DK94	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2
2.	0+000 DK39	1+275	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2-4
3.	1+275	1+760	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2-4
4.	1+760	2+055	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2
5.	2+055	2+320	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2
6.	2+320	3+255	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-BZ-13
7.	3+255	3+755	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rz. Brzezina
8.	3+755	4+075	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-BZ-11-2
9.	4+075	4+930	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-BZ-11
10.	4+930	5+525	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-BZ-14
11.	5+525	5+835	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	ciek Bystrzycki
12.	5+835	6+320	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-KB-11
13.	6+320	6+650	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-KB-11-3
14.	6+650	7+000	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-KB-11-3-1
15.	7+000	7+525	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-KB-11-3-1
16.	7+525	7+720	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-OD-13-2
17.	7+720	8+225	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rz. Odrzyca
18.	8+225	8+655	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-OD-15-1
19.	8+655	8+750	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-OD-14

8. Przewidzieć odcinki kanalizacji deszczowej w lokalizacjach określonych w poniższej tabeli:

Lp.	Kilometraż kanalizacji deszczowej
1.	1+110 – 1+125 DK94
2.	1+160 – 1+280
3.	1+415
4.	1+720 – 1+900 DK94
5.	1+740 – 1+755
6.	1+990 – 2+010
7.	2+190 – 2+310
8.	2+990 – 3+160
9.	3+580 – 3+630
10.	3+900 – 3+960
11.	4+200 – 4+245
12.	5+220 – 5+260
13.	5+510 – 5+525
14.	6+030 – 6+130
15.	6+310 – 6+325
16.	6+640 – 6+655
17.	6+970 – 7+090

18.	7+655 – 7+670
19.	7+980 – 8+020
20.	8+210 – 8+230

9. Przewidzieć zbiorniki wód deszczowych (retencyjne) w poniższej lokalizacji:

Nr zbiornika	Lokalizacja zbiornika	Powierzchnia/objętość	Typ zbiornika
ZB-1a	1+200	600 m ³	Zbiornik zamknięty o konstrukcji żelbetowej
ZB-1	136+340 DK94	2740 m ²	Zbiornik otwarty o konstrukcji ziemnej lub żelbetowej
ZB-2	2+260	2209 m ²	
ZB-3	3+110	2175 m ²	
ZB-4	6+080	3411 m ²	
ZB-5	7+090	1690 m ²	

10. Przewidzieć system urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe ujmowane z korony drogi (osadniki zawiesin, separatory), w poniższej lokalizacji:

Lp.	Lokalizacja osadnika/separatora
1.	1+835,00 DK94 [P]
2.	1+725,00 DK94 [P]
3.	1+232,00 [L]
4.	1+737,00 [L]
5.	1+764,00 [L]
6.	1+989,00 [L]
7.	2+207,00 [P]
8.	3+049,00 [L]
9.	3+587,00 [L]
10.	3+612,00 [L]
11.	3+903,00 [L]
12.	3+946,00 [L]
13.	4+201,00 [L]
14.	4+235,00 [L]
15.	5+220,00 [L]
16.	5+245,00 [L]
17.	5+514,00 [L]
18.	6+048,00 [P]
19.	6+311,00 [L]
20.	6+643,00 [L]
21.	7+021,00 [P]
22.	7+652,00 [L]
23.	7+981,00 [L]
24.	7+009,00 [L]
25.	8+218,00 [L]

11. Na projektowanych parkingach, nawierzchnię stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne przewidzieć jako utwardzoną, nienasiąkliwą oraz zapobiegającą przenikaniu substancji niebezpiecznych do gruntu, urządzeń wodnych i wód.
12. Przewidzieć odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, z powierzchni projektowanych parkingów, poprzez osadnik/separator substancji ropopochodnych, do cieku Bystrzyckiego i rowu R-KB-11.
13. Przewidzieć odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, z projektowanych powierzchni utwardzonych OUD, poprzez osadnik/separator substancji ropopochodnych, do rowu R-K-2.

VI. Wyrażam stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 pkt 10 cyt. wyżej ustawy ooś

1. Nakładam obowiązek wykonania i przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10) ustawy ooŚ w następującym zakresie:

- a) Ponownej weryfikacji lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych oraz lokalizacji punktów pomiarowych.
- b) Ponownej weryfikacji sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi, a także planowanych do zastosowania urządzeń podczyszczających (weryfikacja rodzaju i ilości urządzeń podczyszczających i ich lokalizacji).
- c) Rodzaju planowanych zbiorników retencyjnych (żelbetowe/ziemne, szczelne/nieszczelne), weryfikacji ich lokalizacji oraz pojemności, sposobu odprowadzania wód ze zbiorników (grawitacyjnie /pompowo).
- d) Ponownej oceny wpływu inwestycji na stosunki wodne, w szczególności w Stawie Sołeckim w miejscowości Brzezina.
- e) Weryfikacji sposobu zabezpieczenia zbiorników retencyjnych przed przedostawaniem się zwierząt, szczególności płazów, uwzględniając przyjęte rozwiązania projektowe dotyczące zbiorników.
- f) Ponownej weryfikacji danych względem ilości, lokalizacji drzew do nasadzeń krajobrazowych, oraz weryfikacji lokalizacji zieleni naprowadzającej, ze względu na możliwość wystąpienia rozbieżności pomiędzy danymi wskazanymi w raporcie oddziaływania na środowisko, a danymi wskazanymi w projekcie budowlanym (wskazać również nasadzenia w okolicy Sołectwa Brzezina);
- g) Uszczegółowienia rozwiązań dotyczących organizacji placu budowy i lokalizowania zapleczy budowy.
- h) Uszczegółowienia rozwiązań projektowych systemu odwodnienia drogi, parkingów i OUD, wskazania lokalizacji i rodzaju urządzeń podczyszczających oraz zbiorników retencyjnych i ich parametrów w oparciu o dane dotyczące występowania zanieczyszczeń wód opadowych lub roztopowych oraz stosowne obliczenia.
- i) Uszczegółowienia charakteru wykonywanych prac i planowanych do użycia materiałów związanych z przełożeniem cieków, budową mostów i inną ingerencją w cieki oraz analizy wpływu prac w ciekach na środowisko wodne i organizmy od wód zależne.
- j) Uszczegółowienia rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami powodzi na obszarze planowanej inwestycji, w szczególności w polderze zalewowym.
- k) Uszczegółowienia charakteru wykonywanych prac i planowanych rozwiązań projektowych związanych z gospodarką wodno-ściekową – sposób dostarczania wody oraz odprowadzania ścieków bytowych, a także odprowadzania wód opadowych lub roztopowych (w tym sposoby podczyszczania i odbiorniki wód oraz ścieków) z miejsc obsługi uczestników ruchu (w tym parkingów oraz OUD). W przypadku zamiaru realizacji własnego ujęcia wód podziemnych, należy szczegółowo określić wpływ zamierzenia w odniesieniu do udokumentowanych zasobów eksploatacyjnych, tj. zestawienia maksymalnej wielkości zasobów eksploatacyjnych ustalonych w dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód w planowanym poborem (udowodnienie, że zachowana zostanie równowaga pomiędzy poborem, a zasilaniem ujmowanej warstwy wodonośnej).
- l) Uszczegółowienia rozwiązań technicznych dotyczących odwodnienia terenów przyległych do projektowanej drogi w miejscach kolizji trasy z siecią drenarską.
- m) Uszczegółowienia sposobu posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, wskazania konieczności wymiany gruntów bądź

ich wzmocnienia, a także określenia miejsc, w których następować będzie odwodnienie wykopów budowlanych i wskazania sposobu zagospodarowania wód z odwodnienia.

- n) Uszczegółowienia zakresu współpracy z nadzorem przyrodniczym i zarządcami cieków podczas prac w ciekach.

2. Stwierdzam brak obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10) ww. ustawy.

VII. W celu porównania oddziaływania budowy dróg, wskazanego w raporcie o oś, z rzeczywistym jej oddziaływaniem na środowisko, nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie:

1. Wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny na terenach prawnie chronionych przed hałasem.

- a) Analiza powinna być oparta o wyniki pomiarów hałasu w środowisku:
- ✓ przeprowadzonych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011r. nr 140 poz. 824).
 - ✓ wykonanych na granicy terenów normowanych akustycznie wskazanych w punktach pomiarowych **wymienionych w poniższej tabeli:**

Nr punktu	Współrzędne [m]	
	X	y
1w	6458903	5636995
5w	6458910	5637032
6w	6463321	5640342
7w	6463341	5640339
9w	6458852	5637553
12w	6458869	5637399
18w	6458925	5636774

- b) Analizę we wskazanym zakresie wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania, objętego przedsięwzięciem odcinka drogi, do użytkowania i przedstawić Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Opolu oraz Staroście Brzeskiemu, w terminie 3 miesięcy od jej wykonania.

VIII. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UZASADNIENIE

Pan Rafał Pydych, działając z upoważnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wnioskiem nr O/Op.I-2.532.8.2.2022.ET.1 z 03.06.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. cyt. „**Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39**”, realizowanego na terenie gmin: Skarbimierz, Brzeg i Lubsza, na długości ok. 8,7 km.

Do w/w wniosku dołączono:

- Kartę informacyjną przedsięwzięcia (Kip) wraz z załącznikami - 3 egz. + 3 płyty CD;

- poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie - w wersji papierowej i elektronicznej;
- mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie wraz z zapisem w formie elektronicznej;
- urzędowo poświadczony odpis udzielonego pełnomocnictwa.

W dniu 09.06.2022r. informację o wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (www.ekoportal.pl)- Nr karty 316/2022. Ponadto informację, o której mowa wyżej oraz Kip umieszczono w Bazie Ocen Oddziaływania na Środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w:

- § 3 ust. 1 pkt 62 (drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 (...)),
- § 3 ust. 2 pkt 2 (przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach), w związku z § 3 ust. 1 pkt 62,
- § 3 ust. 2 pkt 1 (przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1), w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 (linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.3)).

rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839).

Ponadto, Inwestor we wniosku wskazał, że w ramach inwestycji będą realizowane również przedsięwzięcia kwalifikujące się do § 3 ust. 2 pkt 2) ww. rozporządzenia, w związku z:

- § 3 ust. 1 pkt 7 (napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6);
- § 3 ust. 1 pkt 8 (instalacje radiokomunikacyjne, radionawigacyjne i radiolokacyjne, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 7, z wyłączeniem radiolinii, emitujące pola elektromagnetyczne o częstotliwościach od 0,03 MHz do 300 000 MHz, w których równoważna moc promieniowana izotropowo wyznaczona dla pojedynczej anteny wynosi nie mniej niż:);
- § 3 ust. 1 pkt 31 (instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko);
- § 3 ust. 1 pkt 71 (rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do

przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową),

- § 3 ust. 1 pkt 81 (sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km...).

4 czerwca 2022r., weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 maja 2022r. zmieniające rozporządzenie w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2022r., poz. 1071), które uchyliło ww. § 3 ust. 1 pkt 8. Biorąc jednak pod uwagę zapisy § 2 tego rozporządzenia, w ramach przedmiotowej inwestycji kwalifikacji dokonano w oparciu o przepisy obowiązujące przed ww. zmianą.

Ponadto, ustawą z dnia 15.09.2023r. *o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw* (Dz.U. z 2023 poz. 1890) (dalej ustawa zmieniająca) dokonano zmiany brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 1 ppkt t) ustawy ooś, z cyt. „*inwestycje w zakresie linii kolejowych*” na „*przedsięwzięcia polegające na realizacji linii kolejowej*”. Jednak, zgodnie z zapisami art. 15 ustawy zmieniającej, do spraw prowadzonych na podstawie ustawy ooś, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej, stosuje się przepisy ustawy ooś w brzmieniu dotychczasowym.

Mając na uwadze powyższe oraz fakt, że w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się również przebudowę linii kolejowej 132 relacji Bytom – Wrocław Główny, to w myśl zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 ppkt t) ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia, objętego niniejszym postępowaniem, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu.

Dla przedsięwzięć, dla których organem prowadzącym postępowanie jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku. Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, nie dotyczy to wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji strategicznych. W związku z zapisami cytowanego wyżej art. 74 ust. 1 pkt 5 oraz art. 59a. ust. 4 ustawy ooś, organ nie dokonał, wskazanej w art. 80 ust. 2 tej ustawy, analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Za strony postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uznano, zgodnie z zapisami art. 74 ust. 3a w/w ustawy ooś, wnioskodawcę oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 10, to zgodnie z brzmieniem art. 49 ustawy Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś, o wszystkich etapach prowadzonego postępowania strony informowane były w formie zawiadomień, wywieszanych na okres 14 dni. Zawiadomienie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.1 z 09.06.2022r. o wszczęciu postępowania, wywieszane zostało:

- na tablicach ogłoszeń w: Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu), Urzędzie Gminy Skarbimierz, Urzędzie Miasta Brzeg, Urzędzie Gminy Lubsza,
- w pobliżu miejsca realizacji inwestycji, tj. w obrębach: Zielęcice, Brzezina, Rataje, Pisarzowice, Michałowice, Myślaborzyce, Lubsza,

oraz opublikowane zostało w Biuletynie Informacji Publicznej (dalej Bip) na stronie:

- RDOŚ w Opolu,
- Urzędu Gminy Skarbimierz,
- Urzędu Miasta Brzeg,
- Urzędu Gminy Lubsza.

W zawiadomieniu tym wskazano, że zgodnie z art. 49 ww. Kpa, zawiadomienie stron o kolejnych etapach prowadzonego postępowania następować będzie w formie publicznego

obwieszczenia, przez udostępnienie każdego następnego zawiadomienia wyłącznie w BIP na stronie podmiotowej RDOŚ.

Ponadto, w ww. zawiadomieniu poinformowano strony postępowania o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, która jest wyłożona do wglądu w siedzibie RDOŚ w Opolu oraz o możliwości składania uwag i wniosków.

W trakcie prowadzonego postępowania tut. organ, na podstawie art. 64 ustawy ooś, zwrócił się odpowiednio:

- pismem nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.5 z 13.06.2022r., do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Brzegu zwanego dalej PPIS w Brzegu,
- pismem nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.6 z 13.06.2022r., do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu,

z prośbą o opinię, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

W piśmie nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 23.06.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu) PPIS w Brzegu wyraził opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Wskazał również zakres raportu, który powinien szczególnie uwzględniać przewidywane działania i rozwiązania techniczne oraz technologiczne mające na celu zapobieganie oraz ograniczenie negatywnych oddziaływań ww. inwestycji w zakresie:

- ochrony wód i gruntów,
- ochrony powietrza atmosferycznego,
- ochrony przed hałasem,
- prowadzenia gospodarki odpadami,
- ochrony zdrowia i życia ludzi,

przy uwzględnieniu wszystkich obowiązujących przepisów.

W związku z poinformowaniem stron o wszczęciu postępowania, do RDOŚ w Opolu, w dniu 28.06.2022r. wpłynęły uwagi i wnioski Wójta Gminy Skarbimierz, w tym dotyczące potrzeby dokonania w raporcie ooś rzetelnej analizy i oceny porównawczej wariantów realizacji przedsięwzięcia. Powyższa uwaga została uwzględniona w postanowieniu RDOŚ w Opolu o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

W piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.7 z 04.07.2022r. tut. organ poinformował Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (dalej GDOŚ).

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.8 z 04.07.2022r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, w tym o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa, co wynika z terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności administracyjnych (tj. z przyczyn niezależnych od organu) i przewidywanym terminie rozpatrzenia wniosku do 02.09.2022r.

W dniu 08.07.2022r. do tut. urzędu wpłynęło pismo Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu, informujące o przekazaniu, zgodnie z właściwością, pisma RDOŚ w Opolu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.6 z 13.06.2022r., do Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu (dalej Dyrektor PGW WP RZGW we Wrocławiu).

Dyrektor PGW WP RZGW we Wrocławiu, w postanowieniu nr WR.RZŚ.435.18.2022.MM z 18.07.2022 r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 26.07.2022 r.), działając zgodnie z przepisami art. 64 ust. 1c ww. ustawy ooś, uzgodnił konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia i określił zakres raportu.

W postanowieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.9 z 28.07.2022r. RDOŚ w Opolu nałożył obowiązek sporządzenia raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a postanowieniem nr

WOOŚ.420.6.2022.MSe.10 z 28.07.2022r. zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu ooś.

Informację o ww. postanowieniach umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 01.08.2022r. - nr kart odpowiednio: 383/2022, 384/2022.

Ponadto ww. informację, opinię sanitarną PPIS w Brzegu oraz opinię Dyrektora PGW WP RZGW we Wrocławiu, umieszczono w Bazie Ocen Oddziaływania na Środowisko.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.11 z 28.07.2022r.

Przy piśmie nr O/OP.I-2.532.8.2.2022.et.10 z 22.08.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu), Inwestor złożył raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39”, (dalej raport ooś) opracowany przez Mosty Kraków S.A., pod kierownictwem Pana Tomasza Tarnowskiego, sierpień 2022r..

Postanowieniem nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.12 z 24.08.2022r. tutejszy organ podjął zawieszono postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Informację o raporcie ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 24.08.2022r.- nr karty 410/2022. Ponadto raport ooś, umieszczono w Bazie Ocen Oddziaływania na Środowisko.

Jednocześnie, w piśmie nr:

- WOOŚ.420.6.2022.MSe.13 z 24.08.2022r., na podstawie zapisów art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, wystąpiono o opinię do PPIS w Brzegu;
- WOOŚ.420.6.2022.MSe.14 z 24.08.2022r., na podstawie zapisów art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, wystąpiono o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Dyrektora PGW WP RZGW we Wrocławiu.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.15 z 24.08.2022r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej.

Ponadto, zgodnie z zapisami art. 33 ust. 1 ustawy ooś, organ podał do publicznej wiadomości (I postępowanie z udziałem społeczeństwa), w formie zawiadomienia (nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.16 z 25.08.2022r.), informacje o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło, zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś :

- na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu oraz Urzędzie Gminy Skarbimierz, Urzędzie Miasta Brzeg i Urzędzie Gminy Lubsza,
- na stronie BIP w: RDOŚ w Opolu, Urzędzie Gminy Skarbimierz, Urzędzie Miasta Brzeg i Urzędzie Gminy Lubsza,
- poprzez obwieszczenie, w sposób zwyczajowo przyjęty, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia w rejonie obrębów: Zielęcice, Brzezina, Rataje, Pisarzowice, Michałowice, Myślborzyce, Lubsza.

W piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.20 z 02.09.2022r. tut. organ poinformował Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.21 z 02.09.2022r.

W piśmie nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 08.09.2022r., PPIS w Brzegu, zaopiniował bez uwag przedmiotowe przedsięwzięcie, w wariantach 1d, a w postanowieniu nr

NZ.9022.4.18.2022.MW z 09.09.2022r. sprostował z urzędu oczywistą omyłkę w ww. opinii nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 08.09.2022r., w której wpisano niewłaściwą klasyfikację planowanego przedsięwzięcia.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwu do dokumentacji sprawy, w dniu:

- 15.09.2022r., przy piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.22, wystąpiono do Wójta Gminy Skarbimierz z prośbą o pobranie, z podanego linku (ftp), raportu ooś wraz z załącznikami i udostępnianie dokumentacji zainteresowanym osobom;
- 16.09.2022r. na stronie internetowej RDOŚ w Opolu, w zakładce: *Aktualności – wiadomości* - podano link, pod którym zamieszczono raport ooś wraz z załącznikami.

RZGW we Wrocławiu, w piśmie nr WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 19.09.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 22.09.2022r.), zwrócił się do RDOŚ w Opolu o wezwanie Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, wskazując zakres zidentyfikowanych braków.

W związku z powyższym, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.23 z 27.09.2022r., wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, w zakresie wskazanym przez RZGW we Wrocławiu.

W trakcie trwania postępowania, w tym z udziałem społeczeństwa, do tutejszego urzędu, w dniach: 23.09.2022r., 28.09.2022r. i 30.09.2022r. wpłynęły uwagi i wnioski:

- Wójta Gminy Lubsza,
- Wójta Gminy Skarbimierz,
- Sołtysa wsi Brzezina,
- Pana Marka P. – strony postępowania.

Uwaga Pana Marka P. w zakresie odszkodowania, za zajęta pod realizację obwodnicy Brzegu część jego nieruchomości, została przekazana Inwestorowi, przy piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.24 z 04.10.2022r.

Do ww. uwag i wniosków odniesiono się w dalszej części uzasadnienia.

Po analizie treści przedłożonych materiałów, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.25 z 18.10.2022r., RDOŚ w Opolu wezwał inwestora do uzupełnienia raportu ooś dla przedsięwzięcia pn. „*Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39*”.

Równocześnie, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.26 z 19.10.2022r., poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej.

Przy piśmie nr O/OP.I-2.532.8.2.2022.ET.25 z 26.10.2022r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył odpowiedź na wezwanie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.23 z 27.09.2022r. (w zakresie wskazanym przez RZGW we Wrocławiu).

W związku z powyższym, tutejszy organ, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.27 z 31.10.2022r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, ponownie wystąpił o uzgodnienie do RZGW we Wrocławiu.

PPIS w Brzegu w piśmie nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 08.09.2022r., zaopiniował bez uwag przedmiotowe przedsięwzięcie.

Równocześnie, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.28 z 02.11.2022r., tut. organ poinformował Pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.29 z 02.11.2022r.

RZGW we Wrocławiu, w piśmie nr WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 30.11.2022r. (data wpływu do tutejszego urzędu: 05.12.2022r.), ponownie zwrócił się do RDOŚ w Opolu o wezwanie Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, wskazując zakres uzupełnienia.

W związku z powyższym, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.30 z 07.12.2022r., po raz kolejny wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, w zakresie wskazanym przez RZGW we Wrocławiu.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.31 z 07.12.2022r., o powyższym poinformowano strony postępowania.

W wyniku analizy przedłożonej dokumentacji, organ ustalił, że raport ooś wymaga złożenia dalszych wyjaśnień, o które wezwano inwestora w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.32 z 12.12.2022r..

Pełnomocnik Inwestora, w piśmie nr O.OP.I-2.532.8.2.2022.ET.35 z 15.12.2022r., poinformował o zmianie terminu, w którym przedłoży uzupełnienie do raportu ooś, w związku z wezwaniem z 18.10.2022r., 07.12.2022r. i 12.12.2022r..

Przy piśmie nr O.OP.I-2.532.8.2.2022.ET.37 z 29.12.2022r., Pan Marcin Bronkiewicz, upoważniony przez pana Rafała Pydycha (pełnomocnictwo dalsze nr O.OP.D-1.011.60.2020.kg z 15.09.2020r. przekazane do tutejszego urzędu 03.01.2023r.), przedłożył tekst jednolity raportu ooś. Informację o raporcie ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 02.01.2023r.- nr karty 593/2022. Ponadto raport ooś, umieszczono w Bazie Ocen Oddziaływania na Środowisko.

Równocześnie, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.33 z 02.01.2023r., tut. organ poinformował pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

Po analizie przedłożonych materiałów w piśmie:

- nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.34 z 04.01.2023r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o opinię do PPIS w Brzegu,
- nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.35 z 04.01.2023r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o uzgodnienie do RZGW we Wrocławiu.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.36 z 04.01.2023r.

Równocześnie, na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.37 z 05.01.2023r., organ ponownie podał do publicznej wiadomości (II postępowanie z udziałem społeczeństwa) informację o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło, zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś :

- na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu oraz Urzędzie Gminy Skarbimierz, Urzędzie Miasta Brzeg i Urzędzie Gminy Lubsza,
- na stronie BIP w: RDOŚ w Opolu, Urzędzie Gminy Skarbimierz, Urzędzie Miasta Brzeg i Urzędzie Gminy Lubsza,
- poprzez obwieszczenie, w sposób zwyczajowo przyjęty, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia w rejonie obrębów: Zielęcice, Brzezina, Rataje, Pisarzowice, Michałowice, Myślborzyce, Lubsza.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwa do dokumentacji sprawy, w ww. zawiadomieniu podano link, pod którym zamieszczono raport ooś wraz z uzupełnieniami.

Dyrektor PGW WP RZGW we Wrocławiu, postanowieniem nr WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 25.01.2023r. (data wpływu do tutejszego urzędu: 31.01.2023r.), uzgodnił warunki realizacji inwestycji w proponowanym przez Inwestora wariantcie 1D.

W piśmie nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 01.02.2023r., PPIS w Brzegu, zaopiniował bez uwag przedmiotowe przedsięwzięcie, we wskazanym przez Inwestora wariantcie 1D.

W trakcie trwania postępowania, w tym z udziałem społeczeństwa, do tutejszego urzędu w dniu 06.02.2023r. wpłynęły uwagi i wnioski Wójta Gminy Lubsza, a w dniu 08.02.2023r. Wójta Gminy Skarbimierz.

Do ww. uwag i wniosków odniesiono się w dalszej części uzasadnienia.

Po analizie treści przedłożonych uzupełnień, które okazały się nieprecyzyjne i nie pozwoliły na skuteczne i rzetelne dokonanie oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko i ustalenie warunków jego realizacji we wszystkich wymaganych aspektach, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.41 z 10.02.2023r., RDOŚ w Opolu ponownie wezwał inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Równocześnie, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.42 z 02.03.2023r., tut. organ poinformował pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.43 z 02.03.2023r.

W piśmie nr O/OP.I-2.532.8.2.2022.ET.48 z 23.03.2023r., pełnomocnik Inwestora poinformował o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś, w terminie do dnia 07.04.2023r..

W związku z wejściem w życie, z dniem 24.02.2023r., rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022r. w sprawie *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* (Dz. U. z 2023r., poz. 335), przy piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.44 z 27.03.2023r., wezwano Inwestora do weryfikacji treści raportu ooś, w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie *Prawo wodne* (Dz. U. z 2022r. poz. 2625, z późn. zm.), w oparciu o zaktualizowany Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, o którym mowa w cyt. wyżej rozporządzeniu.

W piśmie nr O/OP.I-2.532.8.2.2022.ET.52 z 07.04.2023r., pełnomocnik Inwestora poinformował o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś, w terminie do dnia 02.06.2023r..

Równocześnie, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.45 z 28.04.2023r., tut. organ poinformował pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.46 z 15.05.2023r.

W piśmie nr O/OP.I-2.532.8.2.2022.ET.54 z 01.06.2023r., pełnomocnik Inwestora ponownie poinformował o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś, w terminie do dnia 29.09.2023r.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.47 z 02.06.2023r., natomiast o terminie załatwienia sprawy w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.48 z 28.06.2023r.

Równocześnie, w piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.49 z 06.07.2023r., tut. organ poinformował pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

W piśmie nr O/OP.I-2.532.8.2.2022.56.ET z 28.09.2023r., pełnomocnik Inwestora poinformował o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś, w terminie do dnia 17.11.2023r..

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.50 z 02.10.2023r.

W piśmie nr O/OP.I-2.532.8.2.2022.57.ET z 17.11.2023r., pełnomocnik Inwestora poinformował o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś, w terminie do dnia 30.11.2023r..

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.51 z 22.11.2023r.

Pełnomocnik Inwestora, przy piśmie nr O/OP.I-2.532.8.2.2022.58.ET z 30.11.2023r., przedłożył tekst jednolity raportu ooś. Informację o tekście jednolitym raportu ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 01.12.2023r.-nr karty 650/2023. Ponadto tekst jednolity raportu ooś, umieszczono w Bazie Ocen Oddziaływania na Środowisko.

Mając na uwadze powyższe, w piśmie nr:

- WOOŚ.420.6.2022.MSe.52 z 05.12.2023r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o opinię do PPIS w Brzegu lub o podtrzymanie stanowiska, wyrażonego wcześniej w piśmie nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 01.02.2023r.,
- WOOŚ.420.6.2022.MSe.53 z 05.12.2023r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o uzgodnienie do PGW WP RZGW we Wrocławiu lub o podtrzymanie stanowiska, wyrażonego wcześniej, w piśmie WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 25.01.2023r..

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.54 z 05.12.2023r.

Równocześnie, na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.55 z 06.12.2023r., organ ponownie podał do publicznej wiadomości (III postępowanie z udziałem społeczeństwa) informację o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło, zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś :

- na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu oraz Urzędzie Gminy Skarbimierz, Urzędzie Miasta Brzeg i Urzędzie Gminy Lubsza,
- na stronie BIP w: RDOŚ w Opolu, Urzędzie Gminy Skarbimierz, Urzędzie Miasta Brzeg i Urzędzie Gminy Lubsza,
- poprzez obwieszczenie, w sposób zwyczajowo przyjęty, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia w rejonie obrębów: Zielęcice, Brzezina, Rataje, Pisarzowice, Michałowice, Myślborzyce, Lubsza.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwa do dokumentacji sprawy, w ww. zawiadomieniu podano link, pod którym zamieszczono teks jednolity raport ooś wraz z załącznikami.

W trakcie trwania postępowania, w tym z udziałem społeczeństwa, do tutejszego urzędu w dniu 28.12.2023r. wpłynęły uwagi i wnioski prezesa zarządu firmy marbetwil, w dniu 04.01.2024r. - Wójta Gminy Lubsza, a w dniu 05.01.2024r. - Wójta Gminy Skarbimierz.

Do ww. uwag i wniosków odniesiono się w dalszej części uzasadnienia.

PPIS w Brzegu, przy piśmie nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 03.01.2024r. (data wpływu do tutejszego urzędu) potwierdził, że podtrzymuje swoją wcześniejszą opinię nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 01.02.2023r..

Dyrektor PGW WP RZGW we Wrocławiu, postanowieniem nr WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 08.01.2024r. (data wpływu do tutejszego urzędu: 12.01.2024r.), ponownie uzgodnił warunki realizacji inwestycji w proponowanym wariantcie, wskazując dla etapu realizacji i eksploatacji łącznie 46 warunków i równocześnie stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania

w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10) ustawy ooś, w szczególności w zakresie uszczegółowienia:

1. rozwiązań dotyczących organizacji placu budowy i lokalizowania zapleczy budowy,
2. rozwiązań projektowych systemu odwodnienia drogi, parkingów i OUD, wskazania lokalizacji i rodzaju urządzeń podczyszczających oraz zbiorników retencyjnych i ich parametrów w oparciu o dane dotyczące występowania zanieczyszczeń wód opadowych lub roztopowych oraz stosowne obliczenia,
3. charakteru wykonywanych prac i planowanych do użycia materiałów związanych z przełożeniem cieków, budowy mostów i inną ingerencją w ciek i analizy wpływu prac w ciekach na środowisko wodne i organizmy od wód zależne,
4. rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami powodzi na obszarze planowanej inwestycji, w szczególności w polderze zalewowym,
5. charakteru wykonywanych prac i planowanych rozwiązań projektowych związanych z gospodarką wodno-ściekową – sposób dostarczania wody oraz odprowadzania ścieków bytowych, a także odprowadzania wód opadowych lub roztopowych (w tym sposoby podczyszczania i odbiorniki wód oraz ścieków) z miejsc obsługi uczestników ruchu (w tym parkingów oraz OUD). W przypadku zamiaru realizacji własnego ujęcia wód podziemnych, należy szczegółowo omówić wpływ zamierzenia w odniesieniu do udokumentowanych zasobów eksploatacyjnych, tj. zestawienia maksymalnej wielkości zasobów eksploatacyjnych ustalonych w dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód w planowanym poborem (udowodnienie, że zachowana zostanie równowaga pomiędzy poborem, a zasilaniem ujmowanej warstwy wodonośnej),
6. rozwiązań technicznych dotyczących odwodnienia terenów przyległych do projektowanej drogi w miejscach kolizji trasy z siecią drenarską,
7. sposobu posadwienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, wskazania konieczności wymiany gruntów bądź ich wzmocnienia, a także określenia miejsc, w których następować będzie odwodnienie wykopów budowlanych i wskazania sposobu zagospodarowania wód z odwodnienia,
8. uszczegółowienia zakresu współpracy z przyrodnikami i zarządcami cieków podczas prac w ciekach.

Spośród 46 warunków określonych przez Dyrektora PGW WP RZGW we Wrocławiu, w nin. decyzji uwzględniono jedynie 26 warunków. Pominięto te warunki uzgodnienia, które wynikają bezpośrednio z przepisów prawa, albo zostały sformułowane w sposób zbyt ogólny lub nieprecyzyjny.

Po analizie treści ujednoczonego raportu ooś z listopada 2023r. stwierdzono, że:

- a) nie zawiera on wielu informacji, które były zamieszczone w przedkładanych wcześniej materiałach, w tym ujednoczonym raporcie ooś z grudnia 2022r.
- b) wprowadzono zmiany w zakresie przedsięwzięcia, w stosunku do treści zawartych w przedłożonych wcześniej materiałach, w tym w ujednoczonym raporcie z grudnia 2022r., bez podania uzasadnienia takiego działania.

W związku z powyższym, 30.01.2024r., RDOŚ w Opolu ponownie wezwał inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „*Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39*”.

Przy piśmie nr O/OP.I-2.532.8.2.2022.72.ET z 29.02.2024r. Inwestor przekazał odpowiedź na wezwanie z 30.01.2024r., uzupełnioną przy piśmie z 07.03.2024r.

Informację o uzupełnieniu raportu ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 01.03.2024r.- nr karty 183/2024. Ponadto raport ooś, umieszczono w Bazie Ocen Oddziaływania na Środowisko.

Mając na uwadze powyższe, w piśmie nr:

- WOOŚ.420.6.2022.MSe.65 z 11.03.2024r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o opinię do PPIS w Brzegu lub o podtrzymanie

stanowiska, wyrażonego wcześniej, w piśmie NZ.9022.4.18.2022.MW z 01.02.2023r i podtrzymanego przy piśmie NZ.9022.4.18.2022.MW z 03.01.2024r.,

- WOOŚ.420.6.2022.MSe.66 z 11.03.2024r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o uzgodnienie do PGW WP RZGW we Wrocławiu lub o podtrzymanie stanowiska, wyrażonego wcześniej, w piśmie WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 08.01.2024r.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.67 z 11.03.2024r.

Równocześnie, na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.68 z 12.03.2024r., organ ponownie podał do publicznej wiadomości (IV postępowanie z udziałem społeczeństwa) informację o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło, zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś :

- na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu oraz Urzędzie Gminy Skarbimierz, Urzędzie Miasta Brzeg i Urzędzie Gminy Lubsza,
- na stronie BIP w: RDOŚ w Opolu, Urzędzie Gminy Skarbimierz, Urzędzie Miasta Brzeg i Urzędzie Gminy Lubsza,
- poprzez obwieszczenie, w sposób zwyczajowo przyjęty, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia w rejonie obrębów: Zielęcice, Brzezina, Rataje, Pisarzowice, Michałowice, Myślborzyce, Lubsza.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwa do dokumentacji sprawy, w ww. zawiadomieniu podano link, pod którym zamieszczono raport ooś wraz z załącznikami.

W trakcie trwania postępowania, w tym z udziałem społeczeństwa, do tegoż urzędu, w dniu 11.04.2024r., wpłynęły uwagi i wnioski Wójta Gminy Skarbimierz.

Do ww. uwag i wniosków odniesiono się w dalszej części uzasadnienia.

PPIS w Brzegu, przy piśmie nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 08.04.2024r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu) potwierdził, że podtrzymuje swoją wcześniejszą opinię nr NZ.9022.4.18.2022.MW z 01.02.2023r., podtrzymaną przy piśmie NZ.9022.4.18.2022.MW z 03.01.2024r..

Dyrektor PGW WP RZGW we Wrocławiu, przy piśmie nr WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 04.04.2024r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 11.04.2024r.), potwierdził, że podtrzymuje swoje stanowisko, wyrażone w postanowieniu nr WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 08.01.2024r.

W piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.72 z 30.04.2024r., tut. organ poinformował pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

Równocześnie, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.73 z 30.04.2024r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej, w tym m.in. o możliwości wypowiedzenia się, zgodnie z art. 10 Kpa, co do zebranego materiału dowodowego.

W ww. okresie, przewidzianym do składania uwag i wniosków strony nie wniosły żadnych uwag i zastrzeżeń.

Po analizie kompletu przedłożonych dokumentów organ stwierdził, co następuje.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39, o długości ok. 8,7 km, która obejmuje swoim zakresem budowę nowego odcinka drogi, rozbudowę istniejących odcinków dróg oraz przebudowę linii kolejowej 132 relacji Bytom – Wrocław Główny.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w całości w województwie opolskim, w granicach powiatu brzeskiego, na terenie 3 gmin: Skarbimierz, Brzeg i Lubsza.

Celem przedmiotowej inwestycji jest:

- zmniejszenie ruchu kołowego na istniejącej drodze krajowej nr 39 w miejscowości Brzeg,
- poprawa jakości życia mieszkańców poprzez m.in. zredukowanie ruchu tranzytowego na istniejącej drodze krajowej nr 39;
- zmniejszenie kosztów społecznych związanych z oszczędnościami paliw napędowych, czasu podróży, zmniejszenie kosztów leczenia ofiar wypadków,
- stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży oraz dużej swobodzie ruchu przy wzroście bezpieczeństwa ruchu,
- wzrost zainteresowania inwestycjami w rejonie obwodnicy.
- umożliwienie zarządcy kolei podniesienie prędkości przejazdu pociągów poruszających się po planowanym do przebudowy odcinku linii kolejowej nr 132 do 200 km/h.

Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne projektowanej obwodnicy:

- kategoria drogi - krajowa;
- klasa techniczna drogi – GP;
- prędkość projektowa - 80 km/h;
- obciążenie - 115 kN/oś;
- pas ruchu o szerokości - 3.50 m;
- ilość pasów ruchu - 1 x 2.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się:

- budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 39 – obwodnicy, z odcinkową rozbudową istniejącego fragmentu drogi krajowej aktualnie oznaczonej nr 94,
- przebudowę linii kolejowej 132 relacji Bytom - Wrocław Główny,
- budowę skrzyżowań,
- budowę obiektów inżynierskich, w tym mostu nad rzeką Odrą,
- budowę systemu odwodnienia drogi,
- budowę włączenia ul. Piekarskiej do ronda z DK 39/DK 94, w sąsiedztwie miejscowości Zielęcice,
- budowę Obwodu Utrzymania Drogi wraz z magazynem soli,
- budowę oświetlenia drogi,
- budowę dodatkowych jezdni i kanałów technologicznych,
- budowę urządzeń ochrony środowiska (przejść dla zwierząt, ekranów akustycznych, zbiorników retencyjnych, osadników, separatorów),
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej nie związanej z drogą (sieci wodociągowe i kanalizacyjne, gazowe, telekomunikacyjne, elektroenergetyczne WN, SN, nN, urządzeń melioracyjnych i cieków wodnych),
- budowę parkingów.

Dla przedsięwzięcia objętego przedmiotowym postępowaniem rozpatrywano następujące warianty: 1a (o długości 8,9 km), 1d (o długości 8,7 km), 2a (o długości 8,7 km), 2b (o długości 8,2 km), 5 (o długości 13,7 km). Planowane są one po stronie wschodniej i zachodniej miasta Brzegu. Wszystkie mają wspólny początek, który stanowi istniejące

skrzyżowanie DK39 (km 46+687) i DK94 (138+200) oraz wspólny koniec w km około 53+500 istniejącej drogi krajowej nr 39.

Celem inwestycji jest poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu samochodowego, usprawnienie połączeń drogowych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta Brzeg.

W przedłożonym na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia raporcie oos przeanalizowano:

- **Wariant W0** – polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. W tym przypadku w związku z brakiem jakichkolwiek działań, stan środowiska w miejscu planowanej obwodnicy, nie uległby żadnym zmianom. Wariant ten należy rozpatrywać w kontekście pozostawienia ruchu lokalnego i tranzytowego w obrębie DK39 i DK94, przechodzącej przez centrum Brzegu i wzdłuż usytuowanej przy niej zabudowie mieszkaniowej;
- **Wariant 1** – wariant ten przebiega po zachodniej stronie miasta Brzeg i rozpoczyna się w miejscu istniejącego skrzyżowania dróg krajowych nr 94 i nr 39, w km około 138+200 DK94 (km 46+687 DK39). W ramach przedmiotowego wariantu planowana jest przebudowa istniejącego skrzyżowania skanalizowanego typu T na skrzyżowanie skanalizowane typu rondo wraz z dojazdami w ciągu drogi krajowej nr 39 i 94. Początkowy przebieg planowanego wariantu obwodnicy wykorzystuje istniejący odcinek DK94, aż do rejonu istniejącego skrzyżowania DK94 z drogą powiatową DP 1174 O. Obwodnica jest od tego miejsca dodatkowo wariantowana:
 - **wariant 1a (alternatywny)** – w km ok. 136+250 DK94, w rejonie istniejącego skrzyżowania drogi krajowej nr 94 z drogą powiatową nr DP1193O, zaprojektowano węzeł drogowy typu „trąbka lewostronna”, który łączy projektowaną trasę obwodnicy dla wariantu 1a z istniejącą drogą krajową DK 94. Projektowana obwodnica będzie jako łącznica pomiędzy istniejącą DK 94, a projektowanym nowym śladem drogi w kierunku północno-wschodnim przechodząc pod linią kolejową LK 132 aż do skrzyżowania skanalizowanego typu rondo z istniejącą DP 1193 O. Następnie trasa skręca bardziej na północ, przechodzi przez tereny rolnicze i wiaduktem nad istniejącą DP 1172 O;
 - **wariacie 1d (wnioskowany do realizacji)** - na istniejącym odcinku DK94 w miejscu gdzie rozpoczyna się nowy ślad obwodnicy zaprojektowano węzeł drogowy WB typu „Karo” z rondem. Na istniejącym odcinku DK94 pomiędzy skrzyżowaniami z DP 1174O i DP 1193O w km 1+593 zaprojektowano węzeł drogowy WB typu „Karo” z rondem (rozwiązanie etapowane: w I etapie budowa ronda, w II etapie budowa węzła). Projektowana obwodnica przebiega łącznicą pomiędzy rondem, a nowym przebiegiem DK94, który usytuowano na wiadukcie nad rondem. Trzeci wlot ronda w kierunku wschodnim to początek nowego przebiegu DK39 jako obwodnicy Brzegu. Nowy ślad trasy obwodnicy przebiega w kierunku wschodnim łukiem poziomym w nasypie, przechodzi nad linią kolejową LK 132 i starodrożem drogi powiatowej DP1193O zaślepiając jej przebieg w stanie istniejącym. Połączenie istniejącego przebiegu drogi powiatowej z obwodnicą zostanie zapewnione poprzez nowoprojektowane odcinki poprzeczne drogi powiatowej i rondo czterowłotowe na obwodnicy. W ramach wariantu 1d przewidziana jest także likwidacja przejazdu kolejowego w dotychczasowym korytarzu ul. Wrocławskiej. W dalszej kolejności trasa projektowanej obwodnicy przecina tereny rolnicze i przechodzi wiaduktem nad istniejącą DP 1172 O.

Na powyższym odcinku wariant 1 jest zróżnicowany w zakresie obejmującym niwelety dla wariantów 1a i 1d. Oba warianty są inaczej skomunikowane z lokalną siecią drogową. W przypadku wariantu 1a skrzyżowanie jest zlokalizowane na przecięciu z DP 1193O (ul. Wrocławska). Natomiast, w wariacie 1d skrzyżowanie jest zlokalizowane na przecięciu obwodnicy z nowym przebiegiem DP 1193O. Następnie trasa wariantu 1 obwodnicy przebiega przez polder zalewowy w wysokim nasypie, a następnie przechodzi mostem nad rzeką Odrą. Po stronie północnej Odry, trasa wariantu 1 będzie terenami rolniczymi krzyżując się za pomocą ronda z drogą powiatową DP 1167 O. Obwodnica w rejonie przedmiotowego ronda przecina

również istniejący przebieg linii wysokiego napięcia. Następnie skręcając lekko na wschód trasa obwodnicy włącza się do istniejącego przebiegu DK 39 poprzez skrzyżowanie typu rondo w miejscu wyznaczonym przez korytarz w MPZP zapewniając dojazd do ronda w ciągu istniejącej DK39.

- **Wariant 2 (alternatywny)** – wariant ten przebiega po zachodniej stronie miasta Brzeg i rozpoczyna się w miejscu istniejącego skrzyżowania skanalizowanego typu T dróg krajowych nr 94 i 39 w km około 138+200 DK94 (km 46+687 DK39). W ramach przedmiotowego wariantu planowana jest przebudowa tego skrzyżowania typu T na skrzyżowanie skanalizowane typu rondo wraz z dojazdami w ciągu drogi krajowej nr 39 i 94. Wariant 2 jest od tego miejsca wariantowany:
 - **wariant 2a (alternatywny)** – początkowy przebieg planowanego wariantu 2a wykorzystuje istniejący odcinek DK94, aż do istniejącego skrzyżowania z drogą powiatową DP 1174O zlokalizowanego w km około 136+900 DK94. W celu zapewnienia powiązania z istniejącą siecią dróg, w miejscu tym zaprojektowano rondo łączące projektowaną trasę wariantu 2a w jej nowym przebiegu z istniejącą drogą krajową DK 94 (kierunek zachodni) oraz nowy przebieg drogi powiatowej DP 1174O. Projektowany wariant biegnie po śladzie istniejącej drogi powiatowej, następnie nad linią kolejową LK 132 do skrzyżowania skanalizowanego typu rondo z istniejącą DP 1193O;
 - **wariant 2b (alternatywny)** – w ramach wariantu 2b planowana jest również przebudowa skrzyżowania DK94 i DK39 typu T na skrzyżowanie skanalizowane typu rondo, gdzie czwartym wlotem będzie planowana obwodnica. Na początkowym odcinku trasa wariantu 2b przebiega przez tereny rolnicze i były tereny wojskowe, które zostały przekształcone na strefę gospodarczą obejmującą w przyszłości tereny przemysłowe i tereny mieszkalne. Następnie obwodnica przechodzi nad drogą powiatową DP 1174 O i nad linią kolejową LK 132, a następnie dochodzi do skrzyżowania skanalizowanego typu rondo z istniejącą DP 1193 O.

W dalszej kolejności trasa projektowanej obwodnicy przecina tereny rolnicze i przecinając trasę DP1172O przebiega przez polder zalewowy na wysokim nasypie. Następnie wariant przechodzi mostem nad rzeką Odrą. Po stronie północnej Odry, trasa wariantu 2 biegnie terenami rolniczymi krzyżując się za pomocą ronda z drogą powiatową DP 1167O, oraz z istniejącą linią wysokiego napięcia. Następnie skręcając lekko na wschód trasa obwodnicy włącza się do istniejącego przebiegu DK 39 poprzez skrzyżowanie typu rondo w miejscu wyznaczonym przez korytarz w MPZP wraz z dojazdami do ronda w ciągu istniejącej DK39.

- **Wariant 5 (alternatywny)** – wariant przebiega po południowej i wschodniej stronie miasta Brzeg. Podobnie jak warianty zachodnie, początek wariantu zlokalizowany jest na istniejącym skrzyżowaniu DK94 i DK39 w km około 138+200 DK94 (km 46+687 DK39). W ramach przedmiotowego wariantu nie jest planowana przebudowa tego skrzyżowania. Aż do miejscowości Pawłów trasa przebiega po istniejącej drodze krajowej nr 94 z częściowo wspólnym odcinkiem drogi krajowej nr 39. Na tym odcinku planowane są jedynie zabezpieczenia akustyczne z niezbędnymi przebudowami oraz ewentualny remont konstrukcji nawierzchni bez zmiany przekroju jezdni. Nowa trasa wariantu rozpoczyna się na istniejącej drodze krajowej nr 94 w km około 143+950 skrzyżowaniem skanalizowanym typu rondo. Projektowany wariant biegnie w kierunku północnym przechodząc wiaduktem nad drogą powiatową DP 1193 O. W dalszym przebiegu wariant przechodzi na krótkim odcinku przez tereny rolnicze, następnie mostem nad istniejącą DP1172O, nad rzeką Odrą oraz Stobrowskim Parkiem Krajobrazowym. Od mostu trasa wariantu biegnie terenami rolniczymi do skrzyżowania typu rondo z drogą wojewódzką DW 457. Następnie wariant przechodzi przez tereny rolnicze z wiaduktem nad drogą lokalną do włączenia w istniejący przebieg DK 39 poprzez skrzyżowanie typu rondo w km około 53+600. Od tego ronda aż do miejsca gdzie z istniejącą DK39 krzyżuje się korytarz obwodnicy wyznaczony w MPZP, istniejąca DK39 będzie rozbudowana. Dotychczasowy wspólny przebieg

DK39 z DK94 pomiędzy skrzyżowaniami w km około 138+200 i 140+500 w projektowanym wariantcie V formalnie zostanie wydłużony aż do początkowego ronda obwodnicy zlokalizowanego na istniejącej DK94 w km około 143+950. Zgodnie z założeniami STEŚ do analiz przyjęto całą długość trasy której początek i koniec powinien być zbieżny dla każdego wariantu do celów porównawczych. I tak dla wariantu 5 początek przyjęto na obecnym skrzyżowaniu DK94 i DK39.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, zaproponowane warianty są kompromisem pomiędzy dostępnością terenu, zakresem koniecznych prac (długością i szerokością inwestycji oraz kompleksowym planowaniem układu dróg w tym rejonie), zakresem ingerencji w środowisko (konieczność zajęcia terenów niezainwestowanych) oraz możliwością odciążenia zabudowanej części terenu z ruchu samochodowego.

W analizowanym przypadku rezygnacja z inwestycji oznacza pozostawienie środowiska w niezmienionym stanie, brak przekształceń i degradacji gruntów, brak zajęcia pod inwestycję nowych terenów pełniących do tej pory funkcje przyrodnicze, brak strat w lokalnej florze i faunie oraz brak pojawienia się nowych emisji w rejonie przebiegu projektowanej obwodnicy. Rozwiązanie to nie jest jednak korzystne, ponieważ spowoduje dalsze prowadzenie ruchu przez gęsto zabudowane centrum miasta Brzeg. Ruch na istniejącej drodze krajowej będzie odbywać się niejednostajnie, z licznymi operacjami hamowania i zatrzymywania, tak jak do tej pory, a wraz z rosnącym natężeniem ruchu, sytuacje te będą się nasilać. Pogarszanie warunków ruchu przełoży się na dalsze zwiększanie emisji spalin, co częściowo przekłada się złą jakością powietrza w mieście oraz na wzrost oddziaływania w zakresie emisji hałasu. Wariant polegający na rezygnacji z inwestycji jest więc rozwiązaniem prowadzącym do pogarszania się warunków środowiskowych.

W raporcie o oś przedstawiono analizę wielokryterialną, na podstawie której został wybrany wariant realizacyjny przedsięwzięcia. W ww. analizie wzięto pod uwagę grupy kryteriów: przyrodniczo-krajobrazowe, społeczne, emisyjne, hydrogeologiczne, geologiczne, kulturowe i ekonomiczne. Każdej z ww. grup kryteriów przypisano wagę tj. współczynnik ważności danej grupy w porównaniu do pozostałych grup (wartość od 0 do 1). Następnie w każdej grupie wytypowano kryteria, którym również przypisano określoną wagę oraz oceniono przyznając punkty od 1 do 5. Przyznane punkty pomnożono przez wagę kryterium, a ich sumę przez wagę grupy (od 0 do 1).

Najwyższą wagę przyznano grupie kryteriów przyrodniczo-krajobrazowych, następnie aspektom społecznym, a pozostałym kryteriom, stanowiącym dopełnienie oceny, przyznano analogiczną wagę, mniejszą niż w przypadku wyżej wymienionych, t.j.:

- grupa kryteriów przyrodniczo – krajobrazowych - waga przyznana grupie - 0,4
- grupa kryteriów społecznych - waga przyznana grupie - 0,15
- grupa kryteriów emisyjnych - waga przyznana grupie - 0,1
- grupa kryteriów hydrogeologicznych – waga grupy 0,1
- grupa kryteriów geologicznych - waga przyznana grupie: 0,1
- grupa kryteriów: dziedzictwo kulturowe – waga przyznana grupie: 0,1
- grupa kryteriów: ekonomiczna – waga przyznana grupie: 0,05.

Do oceny, który wariant jest lepszy w przypadku analizowanego kryterium posłużono się następującą skalą ocen:

- 5 pkt – przyznawano wariantowi, który osiągnął najkorzystniejszy wynik w danej kategorii,
- 3 pkt – wariantowi kolejnemu pod względem osiągniętego wyniku,
- 1 pkt – pozostałym wariantom.

Za wariant najkorzystniejszy (o najmniejszej sumarycznej ilości generowanych konfliktów) uważa się wariant, który otrzymał największą liczbę punktów i odpowiednio wariant najmniej korzystny (o największej sumarycznej ilości generowanych konfliktów) to ten, który zebrał najmniejszą liczbę punktów.

Z przeprowadzonej analizy, przedstawionej w tekście jednolitym raportu o oś z grudnia 2022r., wynika, że wariantem najkorzystniejszym, czyli takim który uzyskał w sumarycznym ujęciu największą liczbę punktów jest wariant 1d (suma punktów – 4,37), a zaraz po nim z minimalną różnicą punktów - wariant 1a (suma punktów – 4,17). Najmniej korzystny okazał się wariant 5 (suma punktów – 2,82).

Analiza wykazała, że najważniejsze kryterium, które stanowi grupa kryteriów przyrodniczo-krajobrazowych oraz kryterium społeczne, wskazują wariant 1d jako najkorzystniejszy, ponieważ m.in.:

- wariant ten wykazuje mniejszą o ok. 2 ha zajętość terenu w odniesieniu do wariantu 1a,
- wariant ten, jak wynika z przedłożonej dokumentacji sprawy, uzyskał większe poparcie ze strony samorządów lokalnych, instytucji (np. WSSE – Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej) oraz mieszkańców w ramach przeprowadzonych spotkań informacyjnych w miejscowościach Lubsza i Brzeg. W trakcie prowadzonych spotkań informacyjnych oraz rad technicznych m.in. WSSE wyraziła opinię w odniesieniu do wariantów 2a i 2b stwierdzając, że oba te warianty przecinają tereny inwestycyjne, znacząco ograniczając możliwości inwestowania na przedmiotowym obszarze strefy. Na skutek przeprowadzonych spotkań informacyjnych w ww. miejscowościach oraz zgłoszonych wniosków, uwag i opinii mieszkańców zostały wprowadzone rozwiązania projektowe np.:
 - ✓ została wprowadzona korekta ostatniego odcinka planowanych tras obwodnicy pomiędzy drogą powiatową DP 1167O, a istniejącym przebiegiem DK39 w stronę Lubszy,
 - ✓ projektowany przebieg DK39 dla wariantów zachodnich został skomunikowany z DP 1167O za pomocą skrzyżowania skanalizowanego typu rondo,
 - ✓ został skorygowany przebieg wariantów 1a i 1d na odcinku pomiędzy Odrą, a ulicą Wrocławską. Trasa została odsunięta od miejscowości Brzeziny.

(wynik konsultacji przeprowadzonych przez Inwestora).

Sposób przeprowadzenia analizy wielokryterialnej oraz jej wynik organ uznał za poprawny. Mając na uwadze, że przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że realizacja przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę jest możliwa, w niniejszej decyzji organ uzgodnił warunki realizacji inwestycji w wariantcie wnioskowanym, tj. 1d.

W toku prowadzonego postępowania tuł. organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska i stwierdził co następuje.

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji na:
zużycie wody i innych surowców

Ilość wykorzystanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii związana będzie głównie z etapem realizacji przedsięwzięcia tj. usunięciem drzew, budową zapleczy technicznych, baz sprzętowo-magazynowych, budową obiektów inżynierskich, budową samej drogi, łącznic, rond oraz wykonaniem prac wykończeniowych. Przy budowie przedmiotowego przedsięwzięcia zostaną użyte technologie powszechnie wykorzystywane w polskim sektorze budowlanym i mające możliwie najmniejsze oddziaływanie na środowisko. Do budowy zostaną wykorzystane w dużej mierze materiały takie jak: kruszywo, cement, asfalt i woda.

Ilość wykorzystanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii związana będzie przede wszystkim z etapem budowy przedsięwzięcia.

środowisko gruntowo-wodne

Zagrożenie powierzchni ziemi, w tym zwłaszcza gleby, uwarunkowane będzie przede wszystkim niezbędnymi pracami ziemnymi, związanymi z:

- przygotowaniem i zajęciem terenu na potrzeby budowy obwodnicy wraz z węzłami, skrzyżowaniami, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi, umożliwiającymi połączenie z istniejącą siecią dróg;
- eksploatacją dróg tymczasowych i dojazdowych na potrzeby transportowe, składowanie materiałów budowlanych;
- przebudową kolidującej infrastruktury technicznej nie związanej z drogą (sieci wodociągowe i kanalizacyjne, gazowe, telekomunikacyjne, elektroenergetyczne WN, SN, nN, urządzeń melioracyjnych i cieków wodnych).

W celu ochrony powierzchni ziemi (w tym również przed migracją zanieczyszczeń pochodzących z ewentualnych wycieków paliw lub płynów eksploatacyjnych z pojazdów oraz maszyn budowlanych), w punktach: **II.15. – II.21. oraz II.28. – II.34. niniejszej decyzji** określono szczegółowe warunki realizacji przedsięwzięcia, dotyczące między innymi:

- sposobu prowadzenia prac przygotowawczych,
- właściwej lokalizacji i zabezpieczenia zapleczy budowy, miejsc składowania materiałów, odpadów, innych placów technicznych,
- gromadzenia odpadów.

Ochrona powierzchni ziemi przed skutkami ruchu pojazdów budowlanych i maszyn, odbywać się będzie poprzez prowadzenie ruchu pojazdów i maszyn budowlanych:

- w miejscach, gdzie to możliwe w oparciu o istniejącą sieć dróg, po istniejących drogach gruntowych i utwardzonych (**punkt II.5. niniejszej decyzji**),
- po projektowanych drogach tymczasowych i dojazdowych (**punkt II.5. niniejszej decyzji**).

Oddziaływanie na wody powierzchniowe oraz podziemne na etapie budowy związane będzie przede wszystkim z ryzykiem:

- przedostawania się do wód substancji chemicznych,
- uwolnienia olejów napędowych, benzyn, smarów na skutek użytkowania niesprawnych technicznie maszyn i pojazdów budowlanych,
- zanieczyszczenia ich materiałami budowlanymi i innymi odpadami,
- zaburzenia przepływu wody oraz zmianą stosunków wodnych w obrębie wód gruntowych, przy prowadzeniu ewentualnych odwodnień wykopów,
- wzrostu stężenia zawiesiny w wodach, w związku z emisją niezorganizowaną pyłu do powietrza, generowaną przez pojazdy poruszające się po terenie budowy i wyplukiwaniem tego pyłu w trakcie deszczu.

Mając na uwadze powyższe, w nin. decyzji określono warunki dot. terenów zapleczy budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsc magazynowania odpadów, tj:

- lokalizowane poza dolinami cieków (odległość min. 50 m od cieku, z wyjątkiem zapleczy budowy i baz materiałowych niezbędnych do budowy obiektów mostowych i przepustów), poza obszarami zagrożonymi powodzią (**punkt II.26. niniejszej decyzji**),
- zabezpieczone w sposób uniemożliwiający migrację pionową substancji niebezpiecznych do gruntu (np. poprzez wyłożenie płytami betonowymi) (**punkt II.28. niniejszej decyzji**),
- wyposażone w odpowiedni rodzaj i odpowiednią ilość łatwo dostępnych sorbentów, umożliwiających minimalizację skutków ewentualnych awarii sprzętu budowlanego (**pkt II.29. niniejszej decyzji**), a na wypadek wycieku, płynów eksploatacyjnych, z użytkowanego sprzętu planuje się opracować i stosować specjalną procedurę postępowania w takich sytuacjach (**pkt II.32. niniejszej decyzji**).

Ponadto, w celu zminimalizowania oddziaływania etapu realizacji inwestycji, na środowisko gruntowo-wodne Inwestor został zobowiązany do:

- prowadzenia bieżącej konserwacji sprzętu technicznego oraz tankowania sprzętu drobnego, w ściśle wyznaczonych do tego celu strefach zaplecza budowy, wyłożonych matami izolacyjnymi (**pkt II.30. niniejszej decyzji**),
- prowadzenia uzupełniania paliwa, w maszynach i urządzeniach, wyłącznie w odległości nie mniejszej niż 50 m od ciekłu lub zbiornika wodnego (**pkt II.30. niniejszej decyzji**),
- przechowywania płynów eksploatacyjnych (smary, paliwa, itp.) i substancji chemicznych w szczelnych zbiornikach/pojemnikach, poza bezpośrednim sąsiedztwem koryt rzek oraz bezzwłocznego usuwania wszelkich awaryjnych rozlań za pomocą środków sorpcyjnych (**pkt II.31. niniejszej decyzji**),
- gromadzenia wszelkich materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów, w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych (**pkt II.33. niniejszej decyzji**),
- mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, poza terenem zaplecza budowy a tankowanie pojazdów i maszyn poza terenem placu budowy, w miejscach do tego przeznaczonych i przygotowanych (**pkt II.34. niniejszej decyzji**),
- składowania zdjętego humusu przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów,
 - w wydzielonej części pasa robót,
 - w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych,
 - w sposób zapobiegający jego przesuszaniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem (zebraną warstwę humusu złożyć w przydach w pobliżu pasa robót, poza stanowiskami gatunków chronionych, które nie są przeznaczone do likwidacji. Przyzmy muszą znajdować się w miejscach nienarażonych na rozjeżdżanie przez pojazdy budowy i inne maszyny budowlane) (**pkt II.36. niniejszej decyzji**).

Ponadto, bazy materiałowo-sprzętowe, zaplecza budowy będą lokalizowane, w miarę możliwości, w pasie drogowym przeznaczonym pod zabudowę i w miejscach już przekształconych, przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury, co umożliwi minimalizację zajęcia terenu (**pkt II.26.b) niniejszej decyzji**). Plac budowy i jego zaplecze będą zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Na etapie budowy wykorzystywany będzie sprawny technicznie sprzęt.

W czasie realizacji przedsięwzięcia, woda będzie wykorzystywana przez pracowników do celów socjalnych. Dodatkowo, woda może być wykorzystywana do utrzymania właściwej wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania betonów (zależnie od przyjętej organizacji robót), jak również do zwilżania walców przy układaniu nawierzchni bitumicznych oraz prac porządkowych. Zapotrzebowanie w wodę zostanie zapewnione z istniejącej sieci wodociągowej lub poprzez dowóz wody beczkownikami (**pkt II.35. niniejszej decyzji**).

Ścieki socjalno-bytowe ujmowane i gromadzone będą poprzez system przenośnych i szczelnych sanitariatów, przystosowanych do transportu kołowego. Odbiór ww. sanitariatów prowadzony będzie przez uprawnione podmioty.

Ponadto, w trakcie realizacji przedsięwzięcia Inwestor będzie zobowiązany stosować zasady, wynikające z obowiązujących w tym zakresie przepisów i wskazanych w postanowieniu Dyrektora PGW WP RZGW we Wrocławiu nr WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 08.01.2024r., tj. między innymi:

- Używać wyłącznie materiałów budowlanych spełniających standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie;
- W przypadku występowania kolizji planowanej inwestycji z sieciami infrastruktury technicznej ich przebudowę zrealizować na warunkach uzgodnionych z zarządcami sieci;

- Potrzeby sanitarne ekip budowlanych i osób przebywających na terenie budowy zabezpieczyć poprzez ustawienie przenośnych sanitariatów (sanitariaty powinny posiadać szczelne zbiorniki na ścieki), opróżnianych przez wyspecjalizowane firmy lub poprzez zapewnienie dostępu do istniejących zapleczy sanitarnych (np. wynajem);
- W związku z położeniem części terenu inwestycji na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, przed realizacją inwestycji, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2023r., poz. 1478 z późn. zm.), należy uzyskać stosowne decyzje administracyjne;
- Wszelkie prace w ciekach, rowach melioracyjnych i w ich obrębie (np. na obszarze polderu zalewowego), prowadzić po wcześniejszych uzgodnieniach z ich zarządcami oraz po wcześniejszym uzyskaniu stosownych zgód wodnoprawnych;
- Wodę na etapie budowy dowozić np. beczkowozami lub pobierać z sieci wodociągowej (np. hydrantów) na podstawie warunków określonych przez gestora sieci. Dopuszcza się również pobór wód powierzchniowych lub podziemnych po uprzednim uzyskaniu stosownych zgód wodnoprawnych na pobór wód powierzchniowych i podziemnych oraz na wykonanie urządzeń wodnych do poboru niniejszych wód zgodnie z ustawą Prawo wodne. Ewentualny pobór wód podziemnych należy prowadzić w oparciu o udokumentowane zasoby eksploatacyjne, bez przekraczania maksymalnej wielkości zasobów eksploatacyjnych ustalonych w dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód. Planowany pobór wód podziemnych prowadzić w sposób zapewniający zachowanie równowagi pomiędzy poborem, a zasilaniem ujmowanej warstwy wodonośnej;
- Wodę na potrzeby projektowanej infrastruktury (parkingów i OUD), pobierać zgodnie z warunkami otrzymanymi od gestora sieci wodociągowej;
- Odpady niebezpieczne na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji magazynować selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonych przed rozwiewaniem, pyleniem, wpływem opadów atmosferycznych i dostępem osób postronnych. Wyżej wymienione odpady należy przekazywać wyspecjalizowanym podmiotom gospodarczym posiadającym zezwolenia na odzysk lub unieszkodliwienie poszczególnych typów odpadów;
- Odpady inne niż niebezpieczne na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych i niepowodujący zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, w wydzielonych i opisanych miejscach, na utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed przenikaniem odcieków do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione jednostki.

Przedmiotowe przedsięwzięcie w miejscach przekroczenia cieków wodnych wymagać będzie odcinkowego umacniania koryt oraz odcinkowej zmiany trasy ich biegu. Konieczność wykonania robót w ciekach może prowadzić do okresowego zwiększenia stężenia zawiesiny ogólnej w ich wodach, a także powodować lokalne i czasowe zaburzenia stosunków wodnych. Ww. zagrożenia ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W **punkcie II.8. niniejszej decyzji**, wskazano miejsca kolizji inwestycji z ciekami.

Ponadto, w **punkcie II.20. niniejszej decyzji**, zobowiązano Inwestora do użycia, w celu umocnienia nowo powstałych koryt cieków, materiałów naturalnych, takich jak faszyna lub narzut kamienny.

Odwodnienie projektowanej drogi realizowane będzie poprzez spadki poprzeczne i podłużne do otwartych rowów drogowych zlokalizowanych po obu stronach obwodnicy. Wody opadowe z projektowanych rowów przydrożnych odprowadzone zostaną do projektowanych zbiorników retencyjnych lub bezpośrednio do odbiorników w zależności od możliwości przejścia wód opadowych przez rowy/cieki. Elementami prowadzącymi wodę będą również projektowane przepusty o zróżnicowanych średnicach i długościach dostosowanych do przekraczanych przeszkód, lokalnych warunków terenowych i hydrologicznych.

Odwodnienie drogi będzie również realizowane za pomocą kanalizacji deszczowej. W **punkcie V.8. niniejszej decyzji**, wskazano miejsca projektowanych odcinków kanalizacji deszczowej. Zostanie ona zaprojektowana na odcinkach drogi, w których nie będzie możliwe odebranie wód deszczowych rowami, w rejonie obiektów mostowych, przepustów, wysokich nasypów oraz skrzyżowań. Przyjęte rozwiązania odwodnienia drogi wynikają z lokalizacji odbiorników, przepustów, projektowanej niwelety obwodnicy i pozostałych dróg oraz ich spadków podłużnych i poprzecznych.

Wody z projektowanej jezdni ujmowane wpustami ulicznymi będą trafiały do studzienek ściekowych z osadnikiem, a następnie poprzez przykanalik będą odprowadzane do rowów drogowych zlokalizowanych w pasie drogowym. Następnie, wody z rowów drogowych poprzez zbiorniki retencyjne, retencyjno-infiltracyjne lub bezpośrednio będą trafiać do odbiornika. W **punkcie V.9. niniejszej decyzji**, wskazano miejsca projektowanych zbiorników retencyjnych.

W przypadku występowania wysokiego poziomu wód gruntowych oraz wysokiego stanu wody w rowach/ciekach, a także w przypadku gdy dno zbiornika retencyjnego lub kanalizacji znajdować będzie się poniżej dna rowu/cieku konieczne będzie zainstalowanie pompowni wód deszczowych umożliwiających skuteczne odprowadzenie wód opadowych.

Ze względu na przebieg projektowanej inwestycji przez tereny wrażliwe oraz obszar „Natura 2000”, przed rzutem do odbiorników oczyszczanie wód opadowych i roztopowych z zanieczyszczeń zapewnią powierzchnie trawiaste rowów drogowych, studzienki z osadnikami na ciągach kanalizacji deszczowej, wpusty z osadnikami, osadniki z zamknięciem pływakowym, a także w razie potrzeby separatory substancji ropopochodnych. Przewidziane w ramach przedsięwzięcia osadniki zawieszin lub separatory, których lokalizację wskazano w **punkcie V.10. niniejszej decyzji**, pozwolą na redukcję poziomu zanieczyszczeń w wodach roztopowych i opadowych, spływających z powierzchni przedmiotowej drogi do odbiorników, do poziomu nie przekraczającego dopuszczalnych wartości wskazanych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie *substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych* (Dz. U. poz. 1311) tj.: stężenia zawiesziny ogólnej równo 100 mg/l oraz stężenie węglowodorów ropopochodnych równo 15 mg/l.

Odwodnienie przebudowywanego odcinka linii kolejowej nr 132, odbywać się będzie tak jak obecnie, powierzchniowo, do rowów kolejowych.

Mając na uwadze powyższe, uwzględniając uwarunkowania wynikające z przepisów ochrony środowiska, stwierdzono, że eksploatacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na środowisko wodne, jak również nie będzie powodować zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych. Projektowane systemy odwadniające planowaną drogę powinny zapewnić dostatecznie szybki spływ wód. Zaplanowany zakres prac, związany z systemem odwodnienia w efekcie końcowym (po realizacji przedsięwzięcia), nie wpłynie w sposób negatywny na jakość i zasobność wód powierzchniowych zlokalizowanych w najbliższym sąsiedztwie obwodnicy.

Na terenie inwestycji nie występują ujęcia wód powierzchniowych, ani obszary bezpośredniej ochrony ujęć wód podziemnych. Teren inwestycji nie występuje w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych.

Analizowany teren położony jest w zasięgu występowania zagrożenia powodziowego (w wariantcie Id od km ok. 2+610 do końca trasy), jednak teren zagrożenia powodziowego ogranicza się głównie do międzywala. Przedmiotowa inwestycja nie zwiększa ryzyka wystąpienia powodzi, ponieważ obwodnica zostanie przeprowadzona przez obszar międzywala rzeki Odry za pomocą obiektu mostowego, którego światło zapewni swobodny przepływ wód powodziowych. W przypadku wystąpienia intensywnych opadów atmosferycznych, inwestycja jest przygotowana na przyjęcie zwiększonego odpływu wód opadowych dzięki planowanym zbiornikom retencyjnym (**pkt V.9. niniejszej decyzji**).

Dokonując, zgodnie z wymogami art. 81 ust. 3 ustawy ooś, oceny wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia, na etapie jego realizacji i eksploatacji, na możliwość osiągnięcia celów

środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, wzięto pod uwagę treść przedłożonej dokumentacji sprawy oraz stanowisko zawarte w postanowieniu Dyrektora RZGW we Wrocławiu nr WR.RZŚ.4360.53.2022.MM z 08.01.2024r. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że przedsięwzięcie będzie realizowane w obszarze regionu wodnego Środkowej Odry, w granicach Jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- RW600010133129 *Kościelna*,
- RW600012133371 *Odra od Kościelnej do granic Wrocławia*,
- RW6000101332749 *Dopływ z Michałowic*,
- RW600010133269 *Śmieszka*,

oraz w granicach Jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) PLGW6000109.

JCWP Kościelna RW600010133129, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Środkowej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Wedle przedłożonej dokumentacji w sprawie, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP określona jest jako zagrożona, dla której nie można dokonać oceny stanu ogólnego (brak badań biologicznych w JCWP). Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (do 2027r.), ze względu na inne warunki naturalne (procesy ekologiczne i hydromorfologiczne). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, nie przewiduje się prac na obiektach znajdujących się w granicach ww. JCWP, w tym budowy m.in. mostów, które mogłyby generować znaczące oddziaływania na jej stan.

JCWP Odra od Kościelnej do granic Wrocławia RW600012133371, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Środkowej Odry. Zgodnie z zapisami Planu JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Odra w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Odra w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylene(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na przedłużeniu terminu osiągnięcia celu środowiskowego (do 2027r.), ze względu na inne warunki naturalne (dopływ z innej JCWP, procesy biochemiczne, ekologiczne, fizykochemiczne i hydromorfologiczne). Ponadto, dla przedmiotowej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie przewodności elektrolitycznej właściwej w 20°C, IFPL, benzo(a)pirenu (występującego w wodzie) oraz benzo(g,h,i)perylene (występującego w wodzie), ze względu na warunki naturalne będące trwałą przyczyną nieosiągnięcia celów środowiskowych (dopływ z innej JCWP), potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej. Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z budowy mostu MD7 nad rzeką Odrą w km ok. 4+454. Wspomniane uprzednio oddziaływanie polegać będzie na zanieczyszczeniu w postaci okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach, a także na czasowym zaburzeniu prędkości przepływu. Oddziaływania te ustaną po zakończeniu robót budowlanych, tym samym nie będą miały charakteru trwałego.

JCWP Dopływ z Michałowic RW6000101332749, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Środkowej Odry. Zgodnie z zapisami Planu JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile

jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [ołów(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na przedłużeniu terminu osiągnięcia celu środowiskowego (do 2027r., a substancje priorytetowe wprowadzone dyrektywą 2013/39/UE - do 2039r.), ze względu na inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, ekologiczne, fizykochemiczne i hydromorfologiczne oraz zanieczyszczenia z przeszłości), a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – ze względu na brak możliwości technicznych. Ponadto, dla przedmiotowej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie ołowiu (występującego w wodzie), ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej. Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, nie przewiduje się prac na obiektach znajdujących się w granicach ww. JCWP, w tym budowy m.in. mostów, które mogłyby generować znaczące oddziaływania na jej stan.

JCWP Śmieszka RW600010133269, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Środkowej Odry. Zgodnie z zapisami Planu JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o stanie chemicznym poniżej dobrego, dla której nie można dokonać oceny stanu ogólnego (brak badań biologicznych w JCWP), zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na przedłużeniu terminu osiągnięcia celu środowiskowego (do 2027r.), ze względu na inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, ekologiczne, fizykochemiczne i hydromorfologiczne). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z budowy 3 mostów nad rzeką Odrzycą, t.j.:

- most MD8 w km ok. 7+993,
- most MD8a i MD8b – droga dojazdowa.

Wspomniane uprzednio oddziaływanie polegać będzie na zanieczyszczeniu w postaci okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach, a także na czasowym zaburzeniu prędkości przepływu. Oddziaływania te ustaną po zakończeniu robót budowlanych, tym samym nie będą miały charakteru trwałego.

JCWPd nr 109 (Kod PLGW6000109), znajduje się w obszarze dorzecza Odry, w regionie Środkowej Odry. Ocena stanu analizowanej JCWPd nr 109 wskazuje następująco: stan chemiczny – dobry, stan ilościowy – dobry, stan ogólny – dobry. Cele środowiskowe dla JCWPd nr 109 to utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ilościowego. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla przedmiotowej JCWPd określona jest jako niezagrażona. Dla analizowanej JCWPd nie stwierdzono odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 68 w związku z art. 59 ustawy Prawo wodne.

Przyjęte rozwiązania projektowe oraz sposób wykonywania robót spowodują, że realizacja oraz eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie na ilość oraz jakość wód podziemnych i powierzchniowych, a odprowadzane wody opadowe i roztopowe będą spełniały wymogi określone w cyt. wyżej Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej *w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych*.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane i będące przedmiotem uzgodnienia rozwiązania i technologie oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, przedstawione w raporcie oddziaływania na środowisko, przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków, stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na, pozostające w zasięgu oddziaływania, jednolite części wód i tym samym nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na realizację celów środowiskowych określonych dla tych części wód w „*Planie gospodarowania wodami*

na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 poz. 1967).

Biorąc pod uwagę, możliwą do przedstawienia na obecnym etapie procesu inwestycyjnego szczegółowość danych, organ uznał, że w zakresie oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w związku z koniecznością doprecyzowania **(pkt VI.1. niniejszej decyzji)**:

- a) sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi, a także planowanych do zastosowania urządzeń podczyszczających (weryfikacja rodzaju i ilości urządzeń podczyszczających i ich lokalizacji);
- b) rodzaju planowanych zbiorników retencyjnych (żelbetowe/ziemne, szczelne/nieszczelne) weryfikacji ich lokalizacji oraz pojemności, sposobu odprowadzania wód ze zbiorników (grawitacyjnie /pompowo);
- c) wpływu inwestycji na stosunki wodne w Stawie Sołeckim w miejscowości Brzezina.

gospodarka odpadami

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady z następujących prac:

- robót ziemnych,
- rozbiórki obiektów budowlanych,
- ułożenia nawierzchni dróg,
- usuwania nawierzchni z istniejącej jezdni, wymagającej rozbudowy/przebudowy w związku z realizacją przedsięwzięcia,
- wycinki drzew i krzewów,
- odpady związane z zapleczem sanitarnym placu budowy.

Odpady powstające w wyniku prowadzenia ww. prac, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów, zakwalifikowane zostały do następujących grup:

- 15 - odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02.
- 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, tj.: odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, gruz ceglany, odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia, zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06, odpady z remontów i przebudowy dróg, drewno, szkło, tworzywa sztuczne, mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01, odpadowa papa, żelazo i stal, mieszaniny metali, kable inne niż wymienione w 17 04 10, materiały izolacyjne zawierające azbest, inne materiały izolacyjne zawierające substancje niebezpieczne, materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03, zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu, inne niż wymienione w grupach 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03.
- 20 – niesegregowane odpady komunalne, odpady ulegające biodegradacji (liście, trawa, drobne korzenie itp.), szlasy ze zbiorników bezodpływowych do gromadzenia nieczystości, odzież (zużyte ubrania robocze). Utrzymanie zaplecza organizacyjno-socjalnego budowy stanowi źródło generowania strumienia odpadów komunalnych.

W wyniku bieżącej konserwacji sprzętu budowlanego, robót specjalistycznych oraz wykończeniowych, na etapie realizacji inwestycji wytwarzane również będą odpady z grup:

- 08 - odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania powłok ochronnych (farb, lakierów, emalii ceramicznych), kitu, klejów, szczeliw i farb drukarskich,
- 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw,
- 16 - odpady nieujęte w innych grupach.

Odpady będą gromadzone w sposób selektywny w wyznaczonych strefach, w sposób zapewniający:

- ograniczenie wpływu czynników atmosferycznych,
- ograniczenie dostępu osób trzecich,
- możliwość pełnej identyfikacji materiału (opisana strefa magazynowa lub pojemnik oznakowany kodem odpadu),
- zastosowanie szczelnych oznakowanych pojemników, przystosowanych do funkcjonowania w systemie wymiennym.

Odpady będą przekazywane uprawnionym odbiorcom posiadającym stosowne decyzje.

Etap realizacji przedsięwzięcia spowoduje również wytwarzanie mas ziemnych, powstałych w trakcie wykonywania robót ziemnych. Przedmiotowe masy zostaną wykorzystane, jako materiał budowlany do budowy nasypów lub przy pracach niwelacyjnych, w ramach przedmiotowej inwestycji. Zgodnie z art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o *odpadach*, przepisów tej ustawy nie stosuje się do niezanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty. Dla wariantu inwestycyjnego planowanej obwodnicy przewiduje się ujemny bilans mas ziemnych. Przewiduje się powstanie ok. 98 600 m³ ziemi z wykopów, natomiast na wykonanie nasypów przewiduje się wykorzystanie ok. 740 300 m³ mas ziemnych. Zdjęty humus będzie składowany oddzielnie, w sposób zapobiegający jego przesuszeniu i mieszaniu z innymi gruntami. Humus zostanie wykorzystany w rejonie jego pozyskania (**pkt II.36. i II.37. niniejszej decyzji**).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą głównie powstawać odpady z prowadzenia prac remontowych i porządkowych wykonywanych przez podmioty do tego upoważnione. Gospodarka ww. odpadami będzie prowadzona zgodnie z wymogami ustawy o odpadach.

Powyższe działania spowodują wytwarzanie następujących rodzajów odpadów:

- 16 02 13* - zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12,
- 16 81 01* - odpady wykazujące właściwości niebezpieczne,
- 16 02 14 - zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12,
- 16 81 02 – odpady inne niż wymienione w 16 81 01,
- 20 02 01 – odpady ulegające biodegradacji,
- 20 03 01 - niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne,
- 20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów,
- 20 03 06 - odpady ze studzienek kanalizacyjnych.

Zdarzenia losowe, takie jak wypadki i kolizje pojazdów samochodowych, przewożących materiały niebezpieczne, mogą powodować bezpośrednie lub pośrednie zanieczyszczenie środowiska i powstanie odpadów z podgrupy 16 81 – odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych.

Odpady wytwarzane w związku z eksploatacją drogi będą przekazywane uprawnionym podmiotom posiadającym wymagane prawem decyzje.

Niezależnie od powyższego zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia Inwestor jest obowiązany stosować wymogi zapisów obowiązującej obecnie ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o *odpadach* (Dz.U.2020.797) oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 lutego 2020r. w *sprawie wymagań w zakresie ochrony przeciwpożarowej, jakie mają spełniać obiekty budowlane lub ich części oraz inne miejsca przeznaczone do zbierania, magazynowania lub przetwarzania odpadów* (Dz.U.2020.296).

Tym samym przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała, że gospodarowanie odpadami wytwarzanymi na etapie realizacji i eksploatacji nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

powietrze atmosferyczne

Na etapie realizacji inwestycji głównym źródłem emisji substancji do powietrza atmosferycznego będzie praca, wykorzystywanych przy budowie, urządzeń i maszyn, takich jak m.in.: koparki, spychacze, walce drogowe, frezarki do nawierzchni, zagęszczarki ręczne i inne. Do napędu ww. maszyn i urządzeń używany będzie olej napędowy. W wyniku spalania oleju napędowego, do powietrza atmosferycznego będą emitowane: tlenek węgla, tlenki azotu, metan, niemetanowe lotne związki organiczne, dwutlenek węgla, pył.

W miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, poruszaniem się pojazdów, jak również z transportem materiałów sypkich.

Źródłem zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będzie również emisja pyłowo-gazowa, pochodząca z etapu kładzenia mas bitumicznych, stosowanych do budowy nawierzchni drogowej.

W fazie realizacji przedsięwzięcia zanieczyszczenia będą wprowadzane do powietrza w sposób nieorganizowany, a czas trwania emisji będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych. Lokalizacja miejsca wprowadzania zanieczyszczeń do powietrza będzie zmienna i zależna od lokalizacji frontu robót.

Duży wpływ na wielkość emisji będą miały warunki atmosferyczne, tj. ilość opadów atmosferycznych, temperatura powietrza, prędkość wiatrów itd.

Racjonalne wykorzystywanie do prac sprawnych maszyn i urządzeń zapewni utrzymanie emisji na możliwie niskim poziomie.

W celu ograniczenia uciążliwości emisji do powietrza atmosferycznego, przy wszystkich wyjazdach z placu budowy na utwardzoną drogę publiczną, przewidziano środki mające na celu czyszczenie kół pojazdów (np. w postaci niecki z wodą). Pozwoli to na redukcję ilości pyłu przenoszonego na oponach samochodów (**pkt II.6. niniejszej decyzji**).

W dni słoneczne i wietrzne drogi technologiczne będą zraszane (**pkt II.7. niniejszej decyzji**). Stosowanie sprawnego sprzętu, unikanie pracy na biegu jałowym, wyłączanie silników maszyn i urządzeń w czasie przerw w pracy, również wpłynie na ograniczenie uciążliwości związanej z emisją substancji do powietrza atmosferycznego.

Źródłem zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, w fazie eksploatacji, będą pojazdy, przemieszczające się po projektowanej drodze. Substancjami zanieczyszczającymi powietrze będą głównie produkty uboczne spalania paliw tj. pyły i gazy takie jak: tlenki azotu jako NO₂, tlenek węgla, dwutlenek siarki, pył PM₁₀, pył PM_{2,5}, amoniak, benzen, ołów, węglowodory alifatyczne i węglowodory aromatyczne.

Zgodnie z zapisami *Rocznej oceny jakości powietrza w województwie opolskim Raport wojewódzki za rok 2023*, wykonanej w Wydziale Monitoringu Środowiska w Opolu Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, przedmiotowe przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami przekroczeń standardów jakości powietrza.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono obliczenia emisji ww. zanieczyszczeń komunikacyjnych, które zostały wykonane przy pomocy programu OPERAT FB.

Największą uciążliwość związaną ze spalaniem paliw stanowi emisja tlenków azotu. Dyspersja zanieczyszczeń komunikacyjnych będzie występowała na niewielkich odległościach i miarę oddalania się od źródła nastąpi szybki spadek stężeń. Przeprowadzone obliczenia, dla perspektywy 2030 r. i 2039 r., wykazały, że nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości powietrza, wyznaczonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U z 2012, poz. 1031) oraz w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu, poza granicą terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Obliczenia przeprowadzono osobno dla każdego z wariantów, dla dwóch horyzontów czasowych: 2030 – rok po oddaniu inwestycji do użytkowania oraz 2039 – czyli po okresie 10 lat użytkowania drogi.

Oddziaływanie skumulowane przedmiotowej inwestycji w wariancie 1d, związane będzie z istniejącymi drogami (DK39, DK94, DP1174 O – ul. Małujowicka, DP1193 O – ul. Wrocławska, DP1172 O ul. Oławska, DP1167 O), przecinającymi projektowaną drogę oraz linią kolejową 132 relacji Bytom – Wrocław Główny (której fragment będzie przebudowywany w ramach planowanej inwestycji) oraz niezelektryfikowanymi liniami kolejowymi nr 288 i 304. Skrzyżowania dróg i węzły drogowe są miejscami podwyższonych emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu. Jeżeli ranga dróg jest znacząco różna, oddziaływanie mniejszej z nich jest maskowane przez większy obiekt. Przy źródłach porównywalnych, w rejonach skrzyżowań lub węzłów, zasięg odpowiednich izolinii się zwiększa.

Dokonując oceny skumulowanego oddziaływania na powietrze atmosferyczne, w raporcie o oś uwzględniono wszystkie drogi poprzeczne krzyżujące się z obwodnicą, których oddziaływanie może kumulować się z przedmiotową inwestycją. Na podstawie wykonanych obliczeń emisji gazów i pyłów do powietrza stwierdzono, że emisja substancji do powietrza atmosferycznego nie będzie powodować ponadnormatywnej uciążliwości.

Jak wskazano wyżej, projektowana droga będzie również krzyżowała się z linią kolejową 132 relacji Bytom – Wrocław Główny (której fragment będzie przebudowywany w ramach planowanej inwestycji) oraz niezelektryfikowanymi liniami kolejowymi nr 288 i 304. Lina nr 132 to linia zelektryfikowana, w związku z czym nie przewiduje się kumulacji oddziaływań w zakresie emisji do powietrza atmosferycznego.

Z obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym zawartych w raporcie o oś wynika, że emisja zanieczyszczeń gazowych do powietrza, dla prognozowanego obciążenia ruchem, w żadnym z wariantów, nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, poza terenem pasa drogowego, na obszarze którego koncentrują się maksymalne stężenia.

Mając na uwadze, że projektowana droga ma na celu przede wszystkim przeniesienie ruchu tranzytowego z centrum miasta Brzeg, na nową trasę, w efekcie czego nowa droga nie wprowadzi istotnego nowego, dodatkowego źródła emisji, a jedynie spowoduje przeniesienie źródła emisji z istniejącej DK39 na nowy odcinek drogi, ocenia się, że jej eksploatacja nie spowoduje znaczącego pogorszenia stanu jakości powietrza w rejonie jej realizacji.

klimat akustyczny

Etap budowy będzie związany z emitowaniem hałasu powstałego na skutek prowadzenia prac budowlanych, których źródłami hałasu będą:

- samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane i odbierające niewykorzystane materiały budowlane oraz ziemię z wykopów,
- sprzęt ciężki tj: koparki, spycharki, równiarki, dźwigi, urządzenia wibracyjne do zagęszczania gruntu, ręczne kruszarki do betonu i młoty, agregaty itp.

Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, w związku z prowadzonymi pracami budowlanymi, będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na zasięg oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, będzie miał również czas trwania prac budowlanych. Zgodnie z **punktem II.3. niniejszej decyzji**, w porze nocnej dopuszczono wyłącznie kontynuowanie prac wymagających nieprzerwanej pracy.

Z treści przedłożonych dokumentów wynika, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia prognoza ruchu została wykonana metodą modelowania komputerowego. Metoda ta polega na matematycznym rozkładzie ruchu drogowego na numerycznym modelu odwzorowanej sieci drogowej. Model ruchu został udostępniony przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad. Zbudowany został jako model 4ro stopniowym. Obejmuje sieć drogową Polski w zakresie dróg krajowych i wojewódzkich, z odcinkami i punktami węzłowymi. Obiektom tym przypisano parametry ruchowe oraz współrzędne lokalizujące te elementy w terenie. Zasadniczo jako punkty węzłowe w modelu sieci drogowej przyjęto min. następujące miejsca charakterystyczne:

- istniejące i planowane skrzyżowania dróg krajowych i wojewódzkich,
- miejsca zmian przekroju poprzecznego dróg,

- miejsca, w których następuje zmiana otoczenia drogi (np. droga zamiejska przechodzi w miejską, teren zabudowany itp.).

W celu możliwie wiernego odwzorowania krajowej i wojewódzkiej sieci drogowej zdefiniowano łącznie 49 typów odcinków występujących w modelu. W modelu ruchu wewnętrznymi rejonami komunikacyjnymi są powiaty. Natomiast zewnętrznym rejonom komunikacyjnym odpowiadają przejścia graniczne. W efekcie do budowy modelu ruchu wprowadzono i podłączono z siecią 379 rejonów komunikacyjnych wewnętrznych i 82 rejonów komunikacyjnych zewnętrznych. Dodatkowo model został zagęszczony do gmin w korytarzu projektowanej drogi. Nie wykonywano dalszego zagęszczania do poziomu sołectw, ponieważ hierarchizacja dróg oraz ich dostępność eliminuje znaczący wpływ niewielkich generatorów ruchu (do 150 podróży w ciągu doby).

Do kalibracji modelu obliczeniowego, w obszarze analizy, na wybranych odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich wykorzystano generalne pomiary ruchu przeprowadzone w roku 2020 oraz dodatkowo pomiary ruchu.

Pomiary ruchu na skrzyżowaniach zostały przeprowadzone za pomocą kamer, pojazdy zliczono w 15 minutowych interwałach czasowych z uwzględnieniem ich struktury kierunkowej i rodzajowej. Pomiary ruchu w przekrojach wykonano za pomocą kamer w tym samym czasie z uwagi na analizę ruchu tranzytowego. Pomiary na skrzyżowaniach wykonano w dniu 11.06.2019:

- w godzinach 6.00 - 6.00 dla skrzyżowania DK39 z DK94 (SK1);
- w godzinach 6.00 - 10.00 i 14:00 - 18:00 dla pozostałych skrzyżowań tj.:
 - ✓ DK39 - DK94 - ul. Pępicka - ul. Brzeska
 - ✓ DK39 - DW457 (ul. Opolska)
 - ✓ DK39 (Armii Krajowej) - ul. Bolesława Chrobrego wschodnia
 - ✓ DK39 (3 Maja) - ul. Bolesława Chrobrego zachodnia

Ponadto, w dniu 11.06.2019, w godzinach od 6:00 do 22:00, wykonano pomiary ruchu w przekrojach:

- Przekrój: DK39 w Małujowice
- Przekrój: DK94 za Gać
- Przekrój: DK39 przed Pisarzowicami
- Przekrój: DK94 przed drogą na Gierszowice
- Przekrój: DW401 przed drogą na Pępice

Zakres badań i analizy ruchu pojazdów obejmował:

- określenie wielkości natężeń w poszczególnych interwałach czasowych;
- określenie struktury rodzajowej i kierunkowej;
- wyznaczenie godziny szczytu porannego i popołudniowego. Podczas pomiarów rejestrowano następujące rodzaje pojazdów:
 - SO - samochody osobowe,
 - SOD - samochody dostawcze,
 - SC - samochody ciężarowe,
 - SCP - samochody z przyczepą,
 - A – autobus.

Podczas pomiarów nie rejestrowano, ciągników rolniczych, pojazdów zaprzęgowych oraz motorów. Strukturę kierunkową ruchu na skrzyżowaniu ustalono rejestrując na poszczególnych wlotach następujące relacje:

- lewoskręty;
- jazdę na wprost;
- prawoskręty;

Wielkości natężeń zarejestrowanych na poszczególnych wlotach pozwalają na określenie ilościowej i procentowej struktury kierunkowej.

Model ruchu został opracowany przy następujących założeniach:

- model drogowy obejmuje układ sieci drogowej całego kraju w zakresie dróg krajowych i wojewódzkich,
- na potrzeby wykonania niniejszej prognozy model sieci obejmuje mniejszy obszar (został wygenerowany z modelu całego kraju z zachowaniem wszystkich jego cech i założeń) obejmujący swym obszarem drogi znajdujące się na terenie następujących województw: dolnośląskie, śląskie, opolskie, łódzkie, wielkopolskie
- w modelu ruchu zestawiono 14 macierzy ruchu (7 macierzy odpowiadających ruchowi krajowemu i 7 macierzy odpowiadających ruchowi międzynarodowemu).
- w przedmiotowym opracowaniu uszczegółowiono model do dróg o największym znaczeniu komunikacyjnym z punktu widzenia zakresu projektu. Pominięto drogi pełniące rolę dróg dojazdowych do kilku kilkudziesięciu domostw z uwagi na pomijalny wpływ na przepustowość dróg.

Analizę oddziaływania na środowisko pod względem oddziaływania akustycznego wykonano w następujących horyzontach czasowych:

- 2023r. – dla stanu istniejącego
- 2030r. – rok oddania do użytkowania obwodnicy,
- 2039r. – 10 lat po oddaniu do użytkowania obwodnicy.

Dla obliczenia i zobrazowania na mapach wielkości emisji (rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku) posłużono się obliczeniami wykonanymi przy zastosowaniu programu komputerowego SoundPLAN przy wykorzystaniu modelu emisji hałasu NMPB (Guide du Bruit) opartego na normie PN ISO 9613-2:2002 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”. Do obliczeń hałasu dla obwodnicy (DK) przyjęto prędkość 90 km/h poza terenem zabudowanym oraz 50 km/h na terenie zabudowanym dla pojazdów lekkich oraz 70 km/h poza terenem zabudowanym oraz 50 km/h na terenie zabudowanym dla pojazdów ciężkich. Obliczenia hałasu wykonano z uwzględnieniem struktury ruchu przyjętej w prognozach oraz z podziałem na porę dnia i nocy.

Inwestycja przecina linie kolejowe nr 132, 288, 304. W przypadku obliczeń emisji hałasu z linii kolejowych przyjęto dane zgodne z informacjami od Spółki PKP PLK S.A. Do obliczeń hałasu przyjęto:

Linia kolejowa 132:

Ilość pociągów na dobę:

- odcinek Opole Zachodnie - Brzeg
 - pasażerskie 94,
 - towarowe 35,
- odcinek Brzeg - Oława
 - pasażerskie 94,
 - towarowe 32.

W porze dziennej kursuje ok 76% pociągów, w porze nocnej 24%. Prędkość pociągów pasażerskich dozwolona na szlaku to do 160 km/h, na stacji Brzeg do 120 km/h, prędkość pociągów towarowych na szlaku i stacji do 120 km/h; nawierzchnia: szyny 60E1, tor bezстыkowy, podkłady PS-94 betonowe; przytwierdzenie Sb-4.

Linia kolejowa 288:

- Ilość pociągów w dobie:
 - pasażerskie 9 w tym 1 w porze nocnej a 8 w porze dziennej,
 - towarowe 2 w porze nocnej.

Prędkości pociągów są następujące:

- Pociągi towarowe:
 - km 0,236 - 22,000: 50km/h,
 - km 22,000 - 47,631: 40 km/h,
- Pociągi osobowe:
 - km 0,236 - 22,000: 50km/h,
 - km 22,000 - 47,631: 40 km/h,

- Szynobusy:
 - km 0,236 - 21,500: 70km/h,
 - km 21,500 - 41,500: 60 km/h,
 - km 41,500 - 47,631: 70 km/h.

Nawierzchnia na linii 288: szyny 849, podkłady strunobetonowe/drewniane, tor bezстыkowy/klasyczny.

Linia kolejowa 304:

Ilość pociągów w dobie – 1 pociąg towarowy w porze dziennej - jazda manewrowa. Nawierzchnia: szyny 849, podkłady drewniane, tor klasyczny.

W zasięgu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny, dla których zgodnie z art. 113 ust. 2 ustawy Poś oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w *sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014r., poz. 112) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu. Kwalifikację terenów chronionych akustycznie, podlegających prawnej ochronie, określono w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktyczne wykorzystanie i użytkowanie terenów występujących wzdłuż analizowanego odcinka drogi. Na tej podstawie zdefiniowano wskaźniki hałasu mające zastosowanie do ustalenia warunków korzystania ze środowiska.

Z przeprowadzonych obliczeń wynikało, że na terenach usytuowanych wzdłuż planowanej obwodnicy prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w punktach obliczeniowych zlokalizowanych na terenach chronionych położonych w km od ok. 0 + 412 do ok. 1 + 692 strona lewa oraz od ok. 1 + 100 do ok. 1 + 1275 strona prawa. Ze względu na występujące przekroczenia, w raporcie przeanalizowano możliwość zastosowania zabezpieczeń akustycznych. Jako działania ograniczające poziom dźwięku w środowisku wskazano zastosowanie ekranów akustycznych o łącznej długości wynoszącej ok. 1837 m, o parametrach (tj. wysokość, długość oraz rodzaj ekranu) wskazanych w punkcie **IV.1. i V.1. niniejszej decyzji**.

We wskazanych lokalizacjach proponuje się zastosować ekrany akustyczne o następujących parametrach:

- właściwości dźwiękochłonne ekranu – klasa A3 ($8 \text{ dB} < DL\alpha < 10 \text{ dB}$);
- właściwości izolacyjności ekranu – klasa B3 ($DLR > 24 \text{ dB}$).

Każda szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, degraduje skuteczność ekranu akustycznego. W związku z powyższym konieczne jest zapewnienie:

- połączeń elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) jako szczelnych oraz nie dopuszczających do powstania przerwy pomiędzy poziomem terenu a podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej podwaliny betonowej, za wyjątkiem sytuacji, gdzie układ terenu wymaga przeprowadzenia wody opadowej pod ekranem i konieczne jest wykonanie pod nim szczeliny (nie wyższej niż 5 cm) (**punkt V.2. niniejszej decyzji**);
- środków technicznych mających na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania (**punkt III.6. niniejszej decyzji**).

Jak wskazano wyżej, oddziaływanie skumulowane przedmiotowej inwestycji w wariancie 1d, związane będzie z istniejącymi drogami (DK39, DK94, DP1174 O – ul. Małujowicka, DP1193 O – ul. Wrocławska, DP1172 O ul. Oławska, DP1167 O), przecinającymi projektowaną drogę oraz linią kolejową 132 relacji Bytom – Wrocław Główny (której fragment będzie przebudowywany w ramach planowanej inwestycji) oraz niezelektryfikowanymi liniami kolejowymi nr 288 i 304.

Wyniki analizy skumulowanego oddziaływania wskazują zasadniczo na brak przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, za wyjątkiem punktów: 2w, 3w, 8w, 9w. Przekroczenia w punktach: 2w i 3w spowodowane są brakiem możliwości kontynuowania ekranowania drogi w kierunku zachodnim przy ul. Klonowej. Wynika to z faktu wystąpienia zjazdów na posesje oraz konieczności zapewnienia odpowiedniej widoczności dla tych wyjazdów, ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jak wskazuje przedłożona dokumentacja, decydujący wpływ na poziom hałasu w punkcie 8w będzie miała droga powiatowa 1167O. Wynika to z faktu, że odległość zabudowy chronionej od obwodnicy wynosi 80m a od tej drogi powiatowej 5m.

Natomiast w punkcie 9w, występują nieznaczące przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu policzone dla natężenia ruchu szacowanego na 2039 rok. W związku z brakiem propozycji co do środków mitygujących dotyczących punktu 9w, stwierdzono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i pkt 10 ustawy ooś (**punkt VI.1.a) niniejszej decyzji**), w tym w zakresie weryfikacji lokalizacji i parametrów ekranu akustycznego E1 oraz lokalizacji punktu pomiarowego 9w.

W celu porównania oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko wskazanego w raporcie ooś, z rzeczywistym jego oddziaływaniem, **w punkcie VII niniejszej decyzji** nałożono obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej dotyczącej wpływu inwestycji na klimat akustyczny. Przedmiotową analizę należy wykonać w oparciu o wyniki pomiarów przeprowadzonych w 7 punktach pomiarowych wskazanych w **punkcie VII.1.a) niniejszej decyzji**.

zdrowie i życie ludzi oraz dobra materialne

Etap realizacji drogi może tymczasowo i krótkotrwale wpłynąć na pogorszenie jakości i standardu życia mieszkańców. W związku z prowadzonymi pracami budowlanymi dojdzie do zwiększenia emisji hałasu w pobliżu planowanego przedsięwzięcia oraz lokalnie i nieznacznie do wzrostu zapylenia powietrza, zaś w wyniku wzmożonego ruchu samochodowego do podwyższenia emisji spalin. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwale i odwracalne. Ponadto prace ziemne i budowlane, w rejonie terenów zabudowanych będą prowadzone wyłącznie w godzinach od 6⁰⁰ do 20⁰⁰ z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (np. wylewanie betonu) (**punkt II.3. niniejszej decyzji**). Równocześnie, w celu zminimalizowania oddziaływań na powietrze atmosferyczne, zobowiązano inwestora do:

- zraszania dróg technologicznych w okresach suchych bezdeszczowych, tj. przy temperaturze powyżej 20°C utrzymującej się przez 5 dni bezdeszczowych, w okresie występowania wiatrów o prędkościach umożliwiających porywanie pyłu - powyżej 5,4 m/s (**punkt II.7. niniejszej decyzji**),
- zastosowania przy wszystkich wyjazdach z placu budowy na utwardzoną drogę publiczną, środków mających na celu czyszczenie kół pojazdów (np. w postaci niecki z wodą) (**punkt II.6. niniejszej decyzji**).

W ramach przedmiotowej inwestycji, w wariantcie 1d, wnioskowanym do realizacji, nie przewiduje się wyburzeń budynków mieszkalnych ani gospodarczych. Rozbiórcze ulegną jedynie altanki działkowe (5 szt.). Należy jednak zaznaczyć, że realizacja inwestycji będzie wiązać się z koniecznością zajęcia nowych terenów. Tereny przewidziane pod budowę drogi będą pozyskiwane (nabywane) od dotychczasowych właścicieli na zasadach określonych w *Ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji*. Dotychczasowym właścicielom będzie przysługiwało odszkodowanie za zbywane nieruchomości.

Nie przewiduje się wystąpienia innych oddziaływań inwestycji na dobra materialne.

Budowa obwodnicy Brzegu ma na celu wyprowadzenie ruchu samochodowego z centrum miasta i przeniesienie go na nową drogę. Obecnie ruch samochodowy w centrum miasta powoduje uciążliwość akustyczną objawiającą się przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zwarta zabudowa centrum uniemożliwia stosowanie zabezpieczeń przed hałasem, w związku z czym jedynym sposobem na ograniczenie oddziaływania jest wyprowadzenie ruchu z centrum jak najdalej od terenów chronionych przed hałasem, gdzie ponadto istnieją możliwości stosowania środków ochrony przed hałasem.

Powstanie każdej nowej inwestycji drogowej, wiąże się z powstaniem nowych emisji, mających pośredni wpływ na komfort życia i zdrowia ludzi. Do takich emisji należy przede wszystkim oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia (drogi) na klimat akustyczny oraz

stan powietrza atmosferycznego. Niemniej jednak obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, wykazały dotrzymanie standardów jakości środowiska. Z przeprowadzonych obliczeń propagacji hałasu wynika, że na terenach chronionych wzdłuż planowanej obwodnicy wymagane jest zastosowanie ekranów akustycznych o łącznej długości wynoszącej ok. 1837 m i parametrach wskazanych w punkcie IV.1. i V.1. niniejszej decyzji.

Cały ruch tranzytowy oraz część ruchu lokalnego zostanie przeniesiony na nową drogę, poprowadzoną w większości przez tereny niepodlegające ochronie przed hałasem. Realizacja przedsięwzięcia poprawi warunki akustyczne na terenach chronionych przed hałasem, usytuowanych wzdłuż istniejącej drogi krajowej DK39 w centrum miasta Brzeg, przenosząc główne źródło oddziaływania przede wszystkim na tereny niechronione przed hałasem. Oznacza to poprawę obecnych warunków życia ludzi ze względu na warunki akustyczne – w chwili obecnej tereny zabudowane w centrum miasta Brzegu narażone są na ponadnormatywną emisję hałasu.

W oddziaływaniu drogi na ludzi istotną kwestią jest również bezpieczeństwo ruchu. Obecnie ruch pojazdów odbywa się przez tereny zabudowane. Z powodu rosnącego natężenia ruchu sytuacja będzie się pogarszać.

Przeniesienie ruchu z istniejącej drogi na obwodnicę będzie korzystne dla bezpieczeństwa ruchu i funkcjonowania miejscowości Brzeg. Poprowadzenie drogi w większości przez tereny niezabudowane i dostosowanie jej do obecnych i przewidywanych warunków ruchu, daje możliwości zwiększenia prędkości przejazdu, przy utrzymaniu wymaganych warunków bezpieczeństwa ruchu.

Podsumowując, stwierdza się, że realizacja przedsięwzięcia będzie korzystna dla ludzi ze względu na:

- zmniejszenie oddziaływania na środowisko społeczne istniejącej drogi krajowej DK39,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu,
- poprawę płynności ruchu - skróceniu ulegnie czas przejazdu wobec czego można spodziewać się zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do środowiska, zwłaszcza w obrębie centrum miasta Brzegu, skąd wyprowadzony zostanie ruch tranzytowy.

Ponadto, PPIIS w Brzegu, tj. organ dokonujący z mocy prawa oceny wpływu przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi, w swojej opinii nie wniósł uwag do sposobu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Wskazał także, że inwestycja, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji nie powinna spowodować, ponadnormatywnego oddziaływania w zakresie standardów jakości środowiska poza terenem budowy i eksploatacji.

zabytki i krajobraz kulturowy

W rejonie rozpatrywanego wariantu 1d znajdują się nw. obiekty objęte ochroną jako zabytki lub uznane jako cenne kulturowo:

Lp	Obiekt	Położenie względem kilometraża drogi	Odległość od linii rozgraniczających [m]	Powierzchnia kolizji [m ²]
1.	Strefa ochrony konserwatorskiej w Lubszy	6+960 – 7+090	ok. 5	0
2.	Strefa ochrony konserwatorskiej w Skarbimierzu	0+340 – 1+440	ok. 80	0
		3+330 – 3+380	ok. 100	0
3.	Obiekty cenne kulturowo: 2 budynki mieszkalne, gmina Lubsza, m. Michałowice nr 34 i 37	7+000, 7+020	ok. 30	0

Z przedmiotowym przedsięwzięciem kolidować także będą niżej wymienione stanowiska archeologiczne:

Lp	Stanowisko archeologiczne	Kilometraż kolizji	Powierzchnia kolizji [m ²]
1.	AZP nr st. 21 (nr 3 w miejscowości), nr obsz. 85-32, m. Pisarzowice, osada, stanowisko wielokulturowe (neolit – wczesne średniowiecze) – wpis do rejestru A-694/86	5+630	640
2.	AZP nr st. 19 (nr 4 w miejscowości) nr obsz. 85-	1+600	1673

	32, m. Zielęcice, ślad osadnictwa - średniowiecze		
3.	AZP nr st. 20 (nr 5 w miejscowości), nr obsz. 85-32, m. Zielęcice, stanowisko hutnicze – XIII – XIV wiek	0+000	193

Z powyższych informacji wynika, że tylko stanowiska archeologiczne będą w kolizji z przedmiotowym przedsięwzięciem. W wyniku realizacji projektowanej inwestycji stanowiska te będą poddane, w porozumieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, ratowniczym badaniom archeologicznym.

Ponadto, wszelkie prace w tych rejonach należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym, a w przypadku odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem archeologicznym, należy wstrzymać roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiednio zabezpieczyć i oznakować miejsce jego odnalezienia i bezzwłocznie powiadomić Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Opolu.

Realizacja inwestycji nie przyczyni się do znaczących strat w krajobrazie kulturowym. Oddziaływanie uznaje się jako mało znaczące, ze względu na niewielką ilość wyburzeń obiektów budowlanych oraz brak konieczności wyburzeń budowli zabytkowych. Zajęcie fragmentów stanowisk archeologicznych, po wprowadzeniu działań minimalizujących wyznaczonych przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, nie spowoduje utraty wartości kulturowych. Nie przewiduje się zagrożeń i szkód dla innych obiektów cennych kulturowo, nie będących zabytkami.

Środowisko przyrodnicze

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy pkt 1-4, 6-9 z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023r. poz. 1336, z późn.zm.), a zatem nie będzie naruszać obowiązujących w stosunku do nich zakazów.

Obszar realizacji inwestycji nie przebiega przez parki narodowe i krajobrazowe oraz obszary chronionego krajobrazu. Ponadto przedsięwzięcie nie przecina rezerwatów przyrody, nie koliduje z użytkami ekologicznymi, stanowiskami dokumentacyjnymi, zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi oraz pomnikami przyrody. Ze względu na oddalenie od ww. form ochrony przyrody oraz brak powiązań funkcjonalnych terenu inwestycji, z którymkolwiek z nich, wyklucza się oddziaływania przedmiotowej inwestycji na ww. formy ochrony przyrody.

W przeprowadzonej ocenie uwzględniono natomiast wszystkie powierzchniowe formy ochrony przyrody zlokalizowane w odległości do 5 km od osi projektowanej drogi, tj. obszar Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry (PLH020017), obszar Natura 2000 Lasy Barucickie (PLH160009), Stobrawski Park Krajobrazowy. Zasięg oddziaływania związanego z budową planowanej obwodnicy, który może mieć wpływ na zasoby przyrodnicze chronione w ww. obszarach (poprzez m.in. zmianę warunków wodnych, usunięcie roślinności, przekształcenie powierzchni ziemi, zanieczyszczenie wód), ogranicza się do miejsca realizacji przedsięwzięcia i nie wiąże się z wystąpieniem negatywnych oddziaływań w odniesieniu do tych obszarów.

Stobrawski Park Krajobrazowy zlokalizowany jest w odległości 2,2 km na wschód od osi planowanej drogi. Przeprowadzona ocena wykluczyła jakiegokolwiek oddziaływanie projektowanej drogi na przyrodę, krajobraz oraz na cele ochrony parku wskazane w rozporządzeniu Nr 0151/P/19/06 Wojewody Opolskiego z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie Stobrawskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Op. z 2006 r. Nr 33, poz. 1136).

Obszar Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) zlokalizowany jest w odległości ok. 3,1 km od osi planowanej drogi. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (SDF) (data aktualizacji: 2024-03), przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) są: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* – kod 3150, ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*) - kod 6120, zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*) - kod 6410, ziołorośla górskie (*Adenostylin alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) – kod 6430, łąki selernicowe (*Cnidion dubii*) kod 6440, niżowe i górskie świeże łąki

użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) kod 6510, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) kod 9170, łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe - kod 91E0, łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) kod 91F0 oraz gatunki: barczatka kataks, boleń, bóbr europejski, czerwończyk nieparek, kielb białopłetwy, koza, koza złotawa, kozioróg dębosz, kreślinek nizinny, kumak nizinny, modraszek nausitous, modraszek telejus, mopek (populacja rozrodcza i zimująca), nocek łydkowłosy (populacja przelotna), pachnica dębowa, piskorz, przeplatka maturna, różanka, traszka grzebieniasta, wydra. Obszar posiada plan zadań ochronnych (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 17 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry PLH020017 - Dz. Urz. Woj. Doln. poz. 2020, Dz. Urz. Woj. Op. poz. 1134, z późn. zm.). W ww. akcie prawnym wskazano cele działań ochronnych. Celów działań ochronnych nie określono dla piskorza, bolenia, kozy złotawej, kielbia białopłetwego i kozy z uwagi na wystąpienie w 2022 r. zjawiska masowego śnięcia ryb na Odrze i brak możliwości określenia obecnego stanu populacji. Ze względu na odległość obszaru prac od granic obszaru Natura 2000, w tym od płątów siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których wyznaczono obszar Natura 2000 PLH020017, realizacja inwestycji nie będzie oddziaływać na żaden ze wskaźników ich stanu ochrony. Na obszarze inwestycji nie stwierdzono występowania saproksylofagów będących przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry PLH020017. W zasięgu oddziaływania inwestycji w wariantcie realizacyjnym nie występują również potencjalne siedliska kozioroga dębosza. Występowanie pachnicy dębowej nie zostało wykluczone. Ewentualne zmiany liczebności pachnicy dębowej w rejonie inwestycji pozostaną bez wpływu na stan jej populacji w obszarze. W obszarze prac nie stwierdzono występowania motyli, będących przedmiotem ochrony obszaru, tym samym nie będzie dochodziło do likwidacji stanowisk gatunku, które mogłyby zasilać z zewnątrz występujące w obszarze populacje.

W czasie prac inwentaryzacyjnych w Odrze stwierdzono występowanie bolenia, który jest przedmiotem ochrony w przedmiotowym obszarze. Realizacja inwestycji, w tym budowa estakady nad Odrą nie będzie wiązać się z generowaniem zagrożeń wymienionych dla ichtiofauny, w szczególności zmianą przebiegu koryt na dużą skalę (kod zagrożenia J02.03.01) oraz zanieczyszczeniem wód powierzchniowych przez substancje chemiczne (kod zagrożenia H01). W zakresie rozwiązań projektowych nie przewiduje się przebudowy koryta Odry (rzeka zostanie przekroczona mostem), a wycinka drzew w miejscu kolizji zostanie ograniczona do minimum. Zawiesiny wód z odwodnienia wykopów przed zrzutem do rzeki Odry zostaną oczyszczone. Z uwagi na odległość miejsca inwestycji od obszaru Natura 2000 inwestycja nie będzie istotnie negatywnie oddziaływać na populacje pozostałych gatunków będących przedmiotem ochrony w obszarze oraz na stan zachowania ich siedlisk. Obiekt mostowy nad Odrą zaprojektowano w sposób zapewniający możliwość migracji zwierząt wzdłuż Odry, w tym nietoperzy i ssaków ziemnowodnych. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie wpływać na przedmioty ochrony i integralność tego obszaru Natura 2000 oraz nie uniemożliwi osiągnięcia założonych celów działań ochronnych, co zostało przeanalizowane podczas prowadzonej oceny.

Obszar Natura 2000 Lasy Baruckie (PLH60009) zlokalizowany jest w odległości ok. 4,6 km od osi planowanej drogi. Obszar utworzony został dla ochrony siedlisk przyrodniczych: zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*) – kod 6410, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) – kod 6510, kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*) – kod 9110, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) – kod 9170, kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*) – kod 9190, łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe – kod 91E0, łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) 91F0 oraz gatunków jelonek rogacz, kozioróg dębosz, pachnica dębowa. Dla obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych zarządzenie

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 3 października 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Lasy Barucickie PLH60009 (Dz. Urz. Woj. Op. poz. 2653, z późn. zm.).

W raporcie przedstawiono szczegółową analizę oddziaływania inwestycji na cele działań ochronnych określonych w planie zadań ochronnych dla tego obszaru. Przedstawione dane pozwalają wnioskować, że budowa obwodnicy m. Brzeg, zarówno na etapie realizacji, jak również eksploatacji, nie będzie w sposób negatywny wpływać na przedmioty ochrony tego obszaru Natura 2000, ani ustalone cele ochrony. Ze względu na prowadzenie prac w oddaleniu od granic obszaru Natura 2000, w tym od płatów siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których wyznaczono obszar Natura 2000 Lasy Barucickie PLH60009, realizacja inwestycji nie będzie oddziaływać na żaden ze wskaźników ich stanu ochrony. Budowa drogi i jej eksploatacja nie będzie przyczyną zarzucenia kośnego użytkowania łąk, które może powodować wzrost tempa ekspansji roślin zielnych oraz krzewów i podrostu drzew, tym samym nie wpłynie na strukturę przestrzenną płatów siedliska 6410 i 6510, ich jakość i skład gatunkowy. Budowa obwodnicy nie wpłynie również na sposób prowadzenia gospodarki leśnej w drzewostanach tworzących siedlisko 9110, 9170, 91E0, 91F0, 9190, tym samym nie wpłynie wskaźniki istotne dla ww. siedlisk, jak ilość martwego drewna, czy wiek drzewostanów. Realizacja prac pozostanie bez wpływu na stosunki wodno-wilgotnościowe w płatach siedliska 91F0, czy reżim wodny cieków oraz cechy hydromorfologiczne cieków, z którymi związane jest występowanie siedliska 91E0 w obszarze. Planowana obwodnica położona jest w odległości większej niż 5 km od znanych stanowisk owadów będących przedmiotem ochrony w obszarze PLH160009, tj.: pachnicy dębowej, kozioroga dębosza i jelonka rogacza. Wskazany gatunkom zagraża zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska (kod zagrożenia J03.01). Planowana budowa obwodnicy nie zmieni charakteru siedlisk ww. gatunków w ostoi. Ponadto, jak wynika z przedłożonej dokumentacji, w buforze inwentaryzacji wariantu 1d nie stwierdzono obecności żadnego z nich (entomofauna omówiona została w części dotyczącej gatunków chronionych). W zasięgu oddziaływania inwestycji w wariantcie realizacyjnym nie występują również potencjalne siedliska jelonka rogacza i kozioroga dębosza. Występowanie pachnicy dębowej nie zostało wykluczone. Ewentualne zmiany liczebności pachnicy dębowej w rejonie inwestycji pozostaną bez wpływu na stan jej populacji w obszarze i założone cele działań ochronnych.

Odległość pomiędzy obszarem Natura 2000, a miejscem realizacji inwestycji wyklucza możliwość wystąpienia jakichkolwiek negatywnych oddziaływań, w tym w szczególności o charakterze znacząco negatywnym, które skutkowałyby pogorszeniem stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz populacji gatunków, stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Lasy Barucickie. Realizacja inwestycji nie spowoduje nieosiągnięcia celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 oraz pozostaje bez wpływu na możliwość realizacji działań ochronnych.

Planowana obwodnica przecina obszar specjalnej ochrony ptaków Grądy Odrzańskie PLB020002 na odcinku ok. 1735 m (3+298-5+032). Ostoja obejmuje głównie tereny zalewowe Odry na odcinku około 80 km między Wrocławiem, a Opolem oraz dolny odcinek Nysy Kłodzkiej w rejonie jej ujścia do Odry. Powierzchnia obszaru Natura 2000 wynosi 20905,97ha, z czego 8 112,11 ha położonych jest w województwie opolskim. Przedłożone dane wskazują, że inwestycja zajmie pow. 10 ha opolskiej części obszaru Natura 2000 (0,12% opolskiej części obszaru). Zgodnie z SDF obszaru (data aktualizacji: 2024-03), przedmiotem ochrony w obszarze są populacje lęgowe kani rudej (kod gatunku A074), kani czarnej (kod gatunku A073), muchołówki białoszyjej (kod gatunku A321), dzięcioła średniego (kod gatunku A238) i dzięcioła zielonosiwego (kod gatunku A234), a także populacja migrująca gęsi zbożowej (kod gatunku A039). Dla obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych - zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grądy Odrzańskie PLB020002 - Dz. Urz. Woj. Op. poz. 1101 oraz Dz. Urz. Woj. Dol. poz. 1944, z późn. zm.). Zagrożenia dla przedmiotów ochrony określono zarówno w planie zadań

ochronnych oraz w SDF obszarze. Jak wynika z planu zadań ochronnych gatunkom lęgowym zagraża płoszenie ptaków w okresie lęgowym w wyniku realizacji prac leśnych. Natomiast gęsi zbożowej potencjalnie zagrażają polowania na terenie ostoi w czasie migracji gatunku. W SDF jako zagrożenia wskazano oprócz polowań, niewłaściwie realizowane działania ochronne lub ich brak oraz zmiana składu gatunkowego (sukcesja). Jak wynika z raportu w trakcie prac terenowych w pasie zajętości inwestycji w planowanym wariantcie 1d nie stwierdzono gniazd, dziupli ani rewirów lęgowych gatunków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000. Teren przyszłej inwestycji, w granicach ostoi, zajmują głównie grunty rolne. Drzewostany będące siedliskami gatunków lęgowych stanowiących przedmiot ochrony w obszarze zlokalizowane są poza zasięgiem oddziaływania inwestycji (≥ 550 m), tym nie przewiduje się, zarówno na etapie realizacji, jak również eksploatacji, aby doszło do istotnie negatywnych oddziaływań związanych z płoszeniem tych gatunków w czasie realizacji prac przygotowawczych. Inwestycja nie będzie również generować zagrożenia potencjalnego zidentyfikowanego w odniesieniu do gęsi zbożowej (polowania). Realizacja inwestycji nie wpływa również na możliwość wykonywania działań ochronnych. Tym samym jej realizacja nie będzie generowała zagrożeń określonych dla obszaru. Na podstawie zidentyfikowanych zagrożeń dla poszczególnych przedmiotów ochrony w planie zadań ochronnych określono cele ochrony. Cele ochrony zostały określone dla każdego z gatunku.

Celem działań ochronnych dla gęsi zbożowej jest utrzymanie liczebności żerujących gęsi na poziomie min. 4000 osobników oraz zachowanie nie mniej niż 400 ha otwartych terenów upraw rolnych stanowiących żerowiska gatunku. W trakcie prowadzonych obserwacji na potrzeby raportu nie obserwowano żerujących stad gęsi. Zgodnie z SDF tereny upraw rolnych stanowią 48,49 % obszaru, tj. ok. 10137 ha. Na potrzeby inwestycji przekształconych zostanie 0,07% (10 ha) terenów otwartych występujących w ostoi. Zmniejszenie powierzchni terenów otwartych pozwoli zachować odpowiednią ilość żerowisk gatunku. Jak wynika z przeprowadzonej oceny nawet przy założeniu że promień zakłóceń hałasem i spadek przydatności siedliskowej w przypadku gęsi obejmować może 300 m od osi drogi utrata niewielkiej części obszaru łąk i pól w obrębie pasa zajętości drogi nie będzie miała istotnego znaczenia dla populacji gatunku w obszarze, a tym samym utrzymania właściwego stanu zachowania siedlisk (FV).

Celem działań ochronnych dla muchołówki białoszywej w odniesieniu do parametru populacja jest utrzymanie liczebności populacji na poziomie min. 200 par lęgowych, tj. oceny FV, a dla parametru siedlisko - utrzymanie na powierzchni min. 400 ha siedliska gatunku (starodrzewu liściastego z dziuplami w liczbie 10–20 szt./ha) drzewostanów w wieku powyżej 100 lat, a na kolejnych min. 400 ha siedliska gatunku drzewostanów w wieku min. 80 lat, tj. oceny FV. Zgodnie z SDF liczebność gatunku w obszarze szacowana jest od 200 do 230 par.

Siedliska gatunku w obszarze zlokalizowane są poza zasięgiem oddziaływania przedmiotowej inwestycji. Ponadto, jak wynika z przeprowadzonej inwentaryzacji na trasie planowanej obwodnicy, nie stwierdzono występowania stanowisk gatunku. Przedstawione w inwentaryzacji obserwacje dotyczą, obszarów leśnych, zlokalizowanych kilka kilometrów od planowanej trasy, w granicach parku krajobrazowego. W ramach prac przygotowawczych (wycinka) nie dojdzie do uszczuplenia siedlisk gatunku, tj. drzewostanów liściastych o zróżnicowanym składzie gatunkowym w wieku >80 lat z dużą ilością dziupli. W granicy ostoi wycinka obejmie niewielką ilość drzew głównie niewielkich zadrzewień przebiegają w dużym oddaleniu od zwartych, wiekowych kompleksów leśnych stanowiących siedlisko gatunku. Tym samym utrzymanie właściwego stanu ochrony populacji i jej siedliska nie jest zagrożone w wyniku planowanych prac.

Celem działań ochronnych dla dzięcioła średniego jest utrzymanie liczebności populacji na poziomie min. 140 terytoriów, tj. oceny FV oraz utrzymanie na powierzchni min. 600 ha udziału płatów lasów liściastych o powierzchni powyżej 20 ha w stosunku do całkowitej powierzchni lasów liściastych większego niż 80 %, przy czym w ww. płatach siedliska gatunku: udział drzewostanów w wieku 80–120 lat powinien wynieść powyżej 80 %, zagęszczenie starych dębów o średnicy powyżej 44 cm powinno być większe niż 40 drzew/ha lub powierzchnia przekroju pierścicowego starych dębów powinna wynosić od 6,5

do 10 m²/ha, liczba stojących martwych drzew o średnicy powyżej 44 cm powinna wynosić od 5 do 10/ha, drzewostan powinien być niezróżnicowany gatunkowo (najwyżej 2 gatunki w pierwszym piętrze lasu), tj. oceny FV. Na trasie przebiegu planowanej obwodnicy oraz w jej sąsiedztwie nie notowano występowania dzięcioła średniego. Dogodne siedliska gatunku zlokalizowane są na wschód od inwestycji poza przebiegiem planowanego wariantu (1d). W granicach inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania nie występują kompleksy leśne odpowiadające wielkością oraz strukturą wiekową i gatunkową drzewostanom stanowiącym siedlisko gatunku. Planowana wycinka obejmie 1,13 ha lasów głównie olszowych, rozproszonych w postaci niewielkich płątów, zlokalizowanych poza granicami ostoi. Tym samym realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na możliwość utrzymania założonych celów działań ochronnych dla dzięcioła średniego.

Celem działań ochronnych dla dzięcioła zielonosiwego jest utrzymanie liczebności populacji na poziomie min. 17 terytoriów, tj. oceny FV oraz utrzymanie na powierzchni min. 1700 ha drzewostanów liściastych lub mieszanych z udziałem powyżej 30 % drzewostanów w wieku ponad 90 lat ze średnią miąższością martwego drewna w płątach siedlisk gatunku powyżej 5 % miąższości dojrzałego drzewostanu lub powyżej 10 m³/ha, tj. oceny FV. Z przedłożonych danych inwentaryzacyjnych wynika, że większość stwierdzeń gatunku dotyczy kompleksu leśnego pomiędzy Kościerzycami, a Pawłowem. Jedno ze stwierdzeń dotyczy kompleksu leśnego zlokalizowanego w odległości powyżej 0,5 km od planowanej trasy. Stanowisko nie jest zagrożone realizacją inwestycji. W granicach inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania nie występują kompleksy leśne odpowiadające wielkością oraz strukturą wiekową i gatunkową drzewostanom stanowiącym siedlisko gatunku.

Ponadto, jak wynika z przeprowadzonej analizy, dystans oddziaływania hałasu w odniesieniu do dzięciołów oszacowano na 400 m, biorąc pod uwagę zakładane natężenie ruchu ze względu na ich aktywność w wyższych partiach zieleni. Przy prognozowanym natężeniu ruchów na etapie eksploatacji obwodnicy w ilości ok. 12000 poj./dobę spadek przydatności siedliska dla dzięciołów wynosić może 40 % w odległości od 0 do 100m oraz 40 % w odległości od 100 m – do izofony. Biorąc pod uwagę, że planowana droga przebiega w dużym oddaleniu od zwartych, wiekowych kompleksów leśnych nie przewiduje się oddziaływania inwestycji na dzięcioły również na etapie eksploatacji inwestycji.

Celem ochrony kani rudej jest utrzymanie liczebności populacji na poziomie min. 2 par lęgowych, a także utrzymanie właściwego stanu zachowania siedlisk z oceną FV poprzez zachowanie w każdym terytorium gatunku (w tym strefach ochrony) nie mniej niż 20 ha drzewostanów sosnowych, mieszanych lub liściastych w wieku powyżej 100 lat. Drzewostany winny posiadać szerokość co najmniej 150 m, sąsiadować z rzeką lub zbiornikiem wodnym i charakteryzować się niskim stopniem penetracji przez ludzi (brak użytkowania rekreacyjnego, turystycznego). W granicach obszaru Natura 2000 Grądy Odrzańskie, w granicy województwa opolskiego wyznaczono dwie strefy ochrony kani rudej, z których najbliższa zlokalizowana jest ponad 6 km od planowanej drogi. Oprócz ww. stref ochrony w rejonie inwestycji (dane RDOŚ w Opolu 2015 r.) występuje rewir lęgowy gatunku w sąsiedztwie miejscowości Brzezina, 1,6 km od osi planowanej trasy, w izolowanym kompleksie leśnym. W trakcie prowadzonych badań nie stwierdzono obecności tego gatunku w obszarze inwentaryzacji. Odległość inwestycji od miejsca bytowania gatunku pozwala stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycja nie będzie wpływać na miejsce bytowania i rozrodu gatunku. Ponadto przeprowadzona analiza wykazała, że budowa obwodnicy nie zmniejszy powierzchni istotnych żerowisk kani rudej. Powyższe pozwala stwierdzić, że inwestycja nie zagraża populacji gatunku w obszarze, jak również nie zmniejsza powierzchni dogodnych dla gatunku siedlisk. W związku z inwestycją wycinane będą drzewostany penetrowane przez ludzi z uwagi na ich lokalizację w pobliżu miejscowości Zielęcice i ogródków działkowych w m. Brzeg. Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, że realizacja inwestycji nie wpłynie na możliwość utrzymania założonych celów działań ochronnych dla kani rudej.

Celem ochrony kani czarnej utrzymanie liczebności populacji na poziomie min. 5 par lęgowych w obszarze, jak również utrzymanie właściwego stanu zachowania siedlisk z oceną FV poprzez zachowanie w każdym terytorium gatunku (w tym strefach ochrony) nie mniej niż

50 ha drzewostanów sosnowych, mieszanych lub liściastych w wieku powyżej 100 lat. Drzewostany winny posiadać szerokość co najmniej 100 m, sąsiadować z rzeką lub zbiornikiem wodnym i charakteryzować się niskim stopniem penetracji przez ludzi (brak użytkowania rekreacyjnego, turystycznego). W trakcie prowadzonej inwentaryzacji na potrzeby raportu kanię czarną stwierdzano tylko raz w rejonie Kościerzyc. Wcześniejsze stwierdzenia gatunku (monitoring RDOŚ 2018 r.) również pochodzą z tego rejonu. Biorąc pod uwagę, że osobniki gatunku obserwowane były ponad 5 km od planowanej trasy nie przewiduje się by realizacja inwestycji w sposób znacząco negatywny wpłynęła na stan ochrony gatunku w obszarze i ustalone cele. Jak wynika z danych monitoringowych (2018 r.) na niską liczebność gatunku w tej części obszaru może mieć wpływ mało naturalny charakter doliny Odry (brak naturalnych zakoli, wysp – potencjalnych miejsc gniazdowania) oraz niewielką ilość zbiorników wodnych (pełniących rolę żerowisk) gatunku. Kania czarna preferuje starsze drzewostany sąsiadujące ze zbiornikami wodnymi, a jako tereny żerowiskowe wybiera głównie śródlęsne stawy i rzadko poluje na terenach otwartych, co pozwala stwierdzić że planowane prace nie wpłyną na ograniczenie strefy polowań kani czarnej. Tym samym realizacja inwestycji nie wpłynie na cel ochrony ustanowiony dla kani czarnej.

Budowa nowej drogi nie będzie miała negatywnego wpływu na właściwy stan ochrony poszczególnych gatunków w obszarze oraz integralność obszaru Natura 2000 Grądy Odrzańskie.

Jak wynika z przeprowadzonej oceny, realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie istotnie negatywnie wpływać na przedmioty ochrony wszystkich 3 obszarów Natura 2000, jak również integralność i spójność sieci obszarów Natura 2000.

Na etapie prowadzonej oceny, oddziaływanie na elementy przyrodnicze, przeprowadzono na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej, wykonanej wzdłuż osi planowanej drogi, w buforze 500 m, po każdej ze stron od osi planowanej trasy dla wszystkich rozpatrywanych wariantów. Badania obejmowały siedliska przyrodnicze, rośliny (w tym mchy), grzyby (w tym porosty), bezkręgowce, ichtiofaunę, herpetofaunę, awifaunę oraz teriofaunę wraz z nietoperzami w okresie od marca 2019 do kwietnia 2020 r.

W buforze inwentaryzacji wariantu realizacyjnego, zinwentaryzowano łącznie 3 typy siedlisk przyrodniczych, będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, położonych poza granicami obszarów Natura 2000, tj.: łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe* (91E0*), łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (91F0) oraz starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* (3150).

W wyniku realizacji inwestycji przekształceniu ulegnie 0,05 ha z 1,046 ha siedliska 91F0, a także 2,2 ha z pow. 11,38 ha siedliska 91E0*. Stan zachowania obu siedlisk oceniono jako niezadowolający (U1). Zajęcie ww. powierzchni płatów siedlisk przyrodniczych, nie ma istotnego znaczenia dla osiągnięcia właściwego stanu ochrony poszczególnych siedlisk przyrodniczych 91E0 i 91F0 w kraju, biorąc pod uwagę, krajowe zasoby tych siedlisk w kontynentalnym regionie biogeograficznym, które wynoszą odpowiednio dla siedliska 91E0* - 316,6 tys km², a dla siedliska 91F0 – 220,5 tys km² (dane publikowane przez Europejską Agencję Środowiska na podstawie wyników Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzonego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska). W celu ograniczenia do minimum powierzchni płatów siedliska 91F0 oraz siedliska 91E0*, która ulegnie przekształceniu w wyniku realizacji inwestycji, nadzór botaniczny przed przystąpieniem do prac budowlanych oznakuje ich fragmenty przewidziane do zachowania (**punkt II. 2. i II.26.a niniejszej decyzji**). Realizacja inwestycji nie wiąże się z ingerencją w zlokalizowane w jej sąsiedztwie starorzecza (siedlisko 3150). Jednocześnie, aby zapobiec przypadkowemu zasypywaniu, rozjeżdżaniu starorzeczy i łączących je kanałów nadzór przyrodniczy przed przystąpieniem do realizacji inwestycji oznakuje ich lokalizację. Zaplecza budowy, bazy materiałowe, parkingi, miejsca postoju maszyn budowlanych, pojazdów transportowych i drogi dojazdowe zlokalizowane zostaną poza przewidzianymi do zachowania fragmentami płatów ww. siedlisk oraz zasięgiem siedliska 3150 (**punkt II.2. i II.26.a niniejszej decyzji**).

W wyniku przekształcenia terenu i usunięcia szaty roślinnej zniszczone zostanie stanowisko śnieżyczki przebiśnieg, a narażone na zniszczenie może być stanowisko kruszczyka szerokolistnego (drogi dojazdowe). Nie przewiduje się, aby zaplanowane prace znacząco negatywnie wpłynęły na ich populacje, gdyż gatunki te nie są zagrożone w skali kraju, czy regionu. Ponadto straty powstałe w wyniku prac przygotowawczych zostaną zminimalizowane poprzez przeniesienie części osobników ww. gatunków, poza zasięg oddziaływania inwestycji. Powyższe działania mają być prowadzone pod nadzorem i według wytycznych botanika (**punkt II.39. niniejszej decyzji**).

Bazy materiałowo-sprzętowe, zaplecza budowy będą lokalizowane, w pasie drogowym przeznaczonym pod zabudowę i w miejscach już przekształconych, przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury, co umożliwi minimalizację zajęcia terenu. Plac budowy i jego zaplecze będą zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, w tym ograniczenie zniszczenia siedlisk gatunków chronionych (**punkt II.26.b) i d) niniejszej decyzji**). Drogi dojazdowe do zapleczy budowy i do placów budowy będą wyznaczane w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. W przypadku konieczności budowy tymczasowych dróg dojazdowych, realizowane będą poza stanowiskami gatunków chronionych (**punkt II.5. niniejszej decyzji**). Na trasie przebiegu planowanej drogi występują siedliska chronionych, ale pospolicie występujących w kraju bezkręgowców: trzmieli (ogrodowego, ziemnego, gajowego, kamiennika) oraz ślimaka winniczka, stąd jest możliwe, że w trakcie prac przygotowawczych (usuwanie warstwy humusu) dojdzie do zniszczenia fragmentu siedliska trzmieli i winniczka oraz gniazd trzmieli. Jak wynika z przeprowadzonej oceny, w związku z powszechnym występowaniem wszystkich obserwowanych gatunków oraz ich siedlisk, utrata fragmentu siedliska oraz części populacji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na omawiane gatunki.

Z owadów saproksylicznych w obszarze inwentaryzacji notowano obecność żerowisk kozioroga dębosza (w odległości 6,5 km od wariantu realizacyjnego). Jak wynika z przedłożonej oceny na trasie przebiegu inwestycji oraz w zasięgu jego oddziaływania nie występują drzewostany mogące stanowić potencjalne siedlisko gatunku, stąd nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji mogła w sposób negatywny wpłynąć na jego populację. W trakcie prowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono obecności pachnicy dębowej, jednocześnie z uwagi na długi okres rozwoju larwalnego pachnicy dębowej, obecność gatunku w m. Brzeg oraz jej występowanie w sąsiadujących z inwestycją obszarach Natura 2000 nie można jednoznacznie na tym etapie wykluczyć braku jej obecności w obszarze inwestycji, stąd w celu zminimalizowania potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na populację pachnicy dębowej, do którego mogłoby dojść na skutek nieumyślnego niszczenia nowopowstałych stanowisk gatunku, wycinka drzew liściastych o pierśnicy powyżej 25 cm prowadzona będzie pod nadzorem entomologa (**punkt II.47. niniejszej decyzji**).

W obszarze inwentaryzowanym stwierdzono 8 gatunków płazów (ropuchę szarą, grzebiuszkę ziemną, kumaka nizinnego, traszkę zwyczajną, żabę trawną, żabę śmieszkę, żabę wodną, żabę jeziorkową) oraz 3 gatunki gadów (jaszczurkę zwinkę, zaskrońca zwyczajnego, padalca). W buforze 500 m od osi wariantu realizacyjnego stwierdzono miejsca rozrodu i siedliska herpetofauny, jednocześnie liczba bezpośrednich kolizji z miejscami rozrodu płazów jest niewielka. W wyniku budowy głównej osi drogi, przełożenia odcinkowego rowów i cieków, przekształceniu ulegnie fragment siedlisk rozrodczych następujących gatunków, tj.: 0,02 ha z 0,16 ha siedliska żaby trawnej i wodnej (ciek Wieprzec), 0,09 ha żaby wodnej i traszki zwyczajnej (beziemienny rów w km 5+200) oraz 0,05 ha z 0,32 ha żaby zielonej (kanał Bystrzycki), co stanowi 2,4 % ze wskazanej powierzchni miejsc rozrodu płazów. Zgodnie z raportem utrata ww. siedlisk nie będzie wiązała się z znaczącym oddziaływaniem na populacje płazów. Przy zastosowaniu działań minimalizujących, w tym prowadzenie prac budowlanych pod stałym nadzorem herpetologicznym (**punkt II.40. niniejszej decyzji**), w szczególności przełożenia koryt cieków (**punkt II.9. niniejszej decyzji**), realizacja inwestycji nie będzie miała istotnie negatywnego wpływu na lokalne populacje płazów. Na etapie budowy obwodnicy istnieje również ryzyko rozjeżdżania osobników, wpadanie ich do wykopów, przypadkowe zabijanie

podczas prac szczególnie w obrębie cieków/ rowów, tworzenie przeszkód w postaci pryzm materiałów. Ww. oddziaływania na płazy oraz gady będą miały charakter krótkoterminowy, bezpośredni i punktowy. Istotnym zagrożeniem w przypadku płazów i gadów może być również ograniczenie możliwości migracji, dyspersji i żerowania na skutek tworzenia barier dla przemieszczeń. Zarówno po prawej stronie jak i po lewej stronie przebiegu wariantu znajdują się zbiorniki, w których stwierdzono płazy. Jak wynika z przedstawionych dokumentów nie stwierdzono wyraźnych i skoncentrowanych szlaków migracji, a jako potencjalne korytarze migracyjne płazów przyjęto wszystkie rowy i ciek przecinające oś planowanej trasy. W rejonie kolizji inwestycji z ciekami i rowami zastosowane zostaną czasowe wygradzenia zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac, co ograniczy śmiertelność osobników (**punkt II.41. i II.42. niniejszej decyzji**). Nadzór herpetologiczny będzie sprawował kontrolę nad ich montażem i funkcjonowaniem. Nadzór herpetologiczny w okresie aktywności płazów będzie sprawdzać teren budowy i usuwać z niego płazy, które przedostaną się na plac budowy pomimo zabezpieczeń (**punkt II.45. niniejszej decyzji**). W przypadku stwierdzenia przez nadzór herpetologiczny istotnego utrudnienia migracji płazów w kierunku miejsc rozrodu, spowodowanego przez czasowe ogrodzenia zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów i gadów na terenie prowadzonych prac, nadzór herpetologiczny zobowiązany został do umieszczenia pułapek na płazy (zagłębionych w gruncie wiader) wzdłuż ogrodzeń czasowych (**punkt II.43. niniejszej decyzji**). Wszystkie obiekty odwodnieniowe zostaną zabezpieczone przed przedostawaniem się zwierząt do ich wnętrza (**punkt II.25. niniejszej decyzji**). Ponadto, w celu zachowania możliwości migracji płazów na etapie eksploatacji inwestycji zaprojektowano łącznie siedem przejść, z których będą mogły korzystać płazy (**punkt IV.2. i V.3. niniejszej decyzji**). Wyposażone zostaną dodatkowo w system naprowadzania płazów na przejście. Jak wynika z przedłożonej oceny, na etapie eksploatacji nie dojdzie do pogorszenia wskaźników fizykochemicznych cieków/ rowów stanowiących siedlisko rozrodu płazów ze względu na zastosowany w ramach inwestycji system odwodnienia. Analizy wykazały, że wody opadowe i roztopowe odprowadzane do środowiska z projektowanej drogi będą spełniały wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311). Dotrzymując wymagania ww. rozporządzenia inwestycja nie będzie wpływała na możliwość przystępowania płazów do rozrodu oraz na rozwój ich larw.

W nin. decyzji wskazano również sposób zabezpieczenia zbiorników retencyjnych przed przedostawaniem się do nich małych zwierząt zwłaszcza płazów (**punkt II.51. niniejszej decyzji**). Z uwagi, że w obrębie zbiornika może dojść do rozrodu płazów oraz biorąc pod uwagę ich lokalizację w bliskim sąsiedztwie pasa drogowego, aby uniknąć zwiększonej śmiertelności płazów zwłaszcza młodych wskazano na konieczność szczelnego ogrodzenia zbiorników przed przedostawaniem się płazów. Jako nieogrodzone mogą pozostać zbiorniki zlokalizowane wyłącznie w strefie najści zwierząt na przejściu przy spełnieniu warunków określonych w **pkt. II.51. niniejszej decyzji**. Jednak na chwilę obecną, nie są znane ostateczne rozwiązania projektowe dotyczące zbiorników retencyjnych (np. rodzaj zbiornika, długość przechowywania lustra wody) z uwagi m.in. na brak dostatecznie rozpoznanych warunków gruntowych. Biorąc pod uwagę powyższe wskazano, aby sposób ograniczenia śmiertelności małych zwierząt w zbiornikach został ponownie przeanalizowany na etapie ponownej oceny (**punkt VI.1.e) niniejszej decyzji**).

W trakcie prowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono kolonii rozrodczych nietoperzy, nie odnaleziono również ich kryjówek zimowych. W sąsiedztwie inwestycji stwierdzono 7 gatunków nietoperzy: mopka, mrocza późnego, karlika malutkiego, karlika drobnego, karlika większego, borowca wielkiego, nocka rudego. Z wyjątkiem mopka zachodniego powyższe gatunki występują powszechnie i w stosunkowo dużych liczebnościach. Odra i jej otoczenie stanowią główny szlak migracji nietoperzy. Zaprojektowany prześwit o wysokości nie mniejszej niż 5 m, pod estakadą nad Odrą zachowa drożność trasy przemieszczeń

nietoperzy wzdłuż doliny Odry. Ponadto przejścia będą zabezpieczone ekranami przeciwolśnieniowymi, co ograniczy ryzyko kolizji nietoperzy z pojazdami. W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji istotnej powierzchni lasów, nie zostaną też zajęte duże powierzchnie terenów zadrzewionych co nie spowoduje ograniczenia czy zniszczenia istotnych siedlisk nietoperzy. Planowana wycinka w sąsiedztwie cieków może prowadzić do przerwania lokalnych szlaków przemieszczeń nietoperzy, co zrekompensowane zostanie częściowo przez nasadzenia zieleni krajobrazowej i naprowadzającej. Na etapie prac przygotowawczych wycinanie drzew z dziuplami i odstającą korą, w których nietoperze mogą mieć kryjówki, może prowadzić do niepokojenia, a w skrajnych przypadkach uśmiercenia tych ssaków. W celu ochrony osobników tej grupy zwierząt, wycinka drzew z dziuplami i odstającą korą prowadzona będzie pod nadzorem chiropterologa (**punkt II.47. niniejszej decyzji**). Również oświetlenie terenu w fazie realizacji i w fazie funkcjonowania przedsięwzięcia może niekorzystnie oddziaływać na nietoperze (zaburzenie tras przelotu). Oddziaływanie zostanie zminimalizowane poprzez ustalenie szczegółowych wymagań dotyczących typów źródeł światła, ich budowy oraz temperatury barwowej (**punkt II.55. i III.5. niniejszej decyzji**). Ograniczenie oświetlenia drogi +/- 2 m, jest działaniem mającym na celu zmniejszenie efektu zanieczyszczenia światłem na tereny sąsiadujące i zminimalizuje efekt bariery, jaką powoduje intensywne oświetlenie o białej barwie dla innych gatunków, które unikają miejsc oświetlonych.

W buforze inwentaryzacji wariantu realizacyjnego stwierdzono 4 gatunki chronionych ssaków: bobra europejskiego, wiewiórkę rudą, jeża i kreta. Bobra notowano w rejonie Odry poza obszarem zajętości planowanej inwestycji. Jak wynika z przedłożonej oceny, oddziaływanie inwestycji na gatunek może wiązać się z pogorszeniem siedlisk gatunku lub zniszczeniem jego fragmentów (zniszczenie brzegów koryta oraz zubożenie liczby zadrzewień na brzegach). Nie przewiduje się przebudowy koryta Odry (rzeka zostanie przekroczona estakadą), a wycinka drzew w miejscu kolizji zostanie ograniczona do minimum. W związku z ograniczoną przestrzenią i czasowo ingerencją w zasiedloną przez bobra europejskiego rzekę, przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na stanowiska ww. gatunku. Jednocześnie nie wyklucza się płoszenia osobników bobra na etapie budowy, przy czym będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i miejscowe, które zważywszy na wielkość terytoriów poszczególnych rodzin nie wpłynie na stan lokalnych populacji. Przedsięwzięcie nie będzie stanowić bariery dla przemieszczeń bobra europejskiego na etapie eksploatacji, z uwagi na przekroczenie międzywała Odry estakadą oraz dostosowanie pozostałych obiektów inżynierskich do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Stanowiska jeża i wiewiórki rudej zlokalizowane są poza obszarem realizacji inwestycji i zasięgiem jego oddziaływania.

Dodatkowo, realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na liczne i powszechnie występujące w skali kraju chronione gatunki ssaków występujących na obszarze inwestycji np. kret, dla których utrata miejsc bytowania i rozrodu związana z realizacją przedsięwzięcia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na jego populację. Zagrożeniem na etapie budowy dla drobnych ssaków mogą być głębokie wykopy, które mogą stanowić dla nich pułapkę, jednakże wpływ ten zostanie zniwelowany poprzez odpowiednie zabezpieczenie placu budowy oraz zapewnienie nadzoru przyrodniczego.

Inwestycja koliduje ze stanowiskami chronionych lecz pospolitych gatunków ptaków: bogatki, kosa, skowrona, śpiewaka, trznadła, świergotka drzewnego, mazurka, dzięcioła dużego, gąsiora i sierpówki. Gatunki te należą do licznych w kraju, a ich populacje w zależności od gatunku liczą od 1,9 do 21 mln osobników (wg: Wilk T., Chodkiewicz T. Sikora A., Chylarecki P., Kuczyński L. 2020. Czerwona lista ptaków Polski. OTOP, Marki.). Wszystkie ww. gatunki na Czerwonej liście ptaków Polski zostały sklasyfikowane jako gatunki najmniejszej troski (LC). Rozpowszechnione są także ich siedliska, stąd utrata pojedynczych stanowisk ww. gatunków nie będzie znacząco oddziaływać na ich krajowe i lokalne populacje. Ponadto jak wynika z przedłożonych informacji w obszarze inwestycji nie stwierdzono występowania optymalnych siedlisk lęgowych, tj. podmokłych łąk mogących stanowić potencjalne siedlisko lęgowe żurawia lub czajki. W sąsiedztwie inwestycji notowano występowanie gatunków nielicznych: bielika i błotniaka stawowego, jednakże

stwierdzenia te nie dotyczą stanowisk lęgowych, stąd inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ich populację. Również niższą od pozostałych stwierdzonych gatunków frekwencją rozpowszechnienia cechuje się dudek. Realizacja planowanej przeprawy mostowej na Odrze, może wiązać się z uszczupleniem fragmentu potencjalnego siedliska lęgowego gatunku. Biorąc pod uwagę, że krajowa populacja dudka szacowana jest na 110 000 osobników (OTOP 2020), a jego rozpowszechnienie i liczebność w kraju wykazują umiarkowany wzrost nie przewiduje się istotnie negatywnego wpływu realizacji prac przygotowawczych na populację tego gatunku. W celu ograniczenia śmiertelności ptaków w trakcie lęgów, wycinka drzew i krzewów, a także prace związane ze zdejmowaniem humusu zostaną przeprowadzone poza okresem lęgowym. Dopuszczono możliwość prowadzenia ww. prac w okresie lęgowym, uzależniając ją jednak od przeprowadzenia przez ornitologa kontroli, wykluczającej obecność stanowisk lęgowych ptaków. W przypadku potwierdzenia lęgów, prace w pobliżu danego stanowiska będą musiały być wstrzymane do czasu wyprowadzenia młodych (**punkty II.38. i II.22. niniejszej decyzji**). Ponadto w przypadku montażu ekranów akustycznych o powierzchni przezroczystej zastosowany zostanie na całej ich powierzchni wzór ograniczający ryzyko kolizji ptaków (**punkt II.48. niniejszej decyzji**).

W pasie zajętości planowanego wariantu znajdują się potencjalne miejsca bytowania i żerowania zimorodka. Nie udowodniono lęgów tego gatunku w miejscu budowy mostu na Odrze, jednak mogą się one tam odbywać w roku realizacji inwestycji. W związku z tym, w celu wykluczenia oddziaływania przedsięwzięcia na ten gatunek, przed przystąpieniem do prac budowlanych zostanie przeprowadzona kontrola ornitologiczna, mająca na celu ustalenie, czy fragment koryta Odry 100 m w każdą stronę od miejsca kolizji z projektowaną drogą został zasiedlony przez zimorodka. W razie zasiedlenia rzeki przez ten gatunek prace w obrębie koryta i w jego sąsiedztwie zostaną wstrzymane do końca okresu trwania lęgów omawianego gatunku (**punkt II.22. niniejszej decyzji**).

W buforze 5 km od inwestycji nie są zlokalizowane strefy ochrony ostoi, miejsc rozrodu lub regularnego przebywania zwierząt.

W ciekach kolidujących z inwestycją stwierdzono występowanie: kiełbia, brzana, szczupaka, sandacza, okonia, leszcza, bolenia i suma. Nie stwierdzono gatunków chronionych. Boleń wymieniony jest w załączniku II i IV dyrektywy siedliskowej, a brzana w załączniku V. Brzana jest gatunkiem narażonym na wyginięcie w Polsce (kategoria VU), natomiast boleń w Odrze jest gatunkiem najmniejszej troski (LC). Wszystkie stwierdzenia ichtiofauny dotyczą Odry. W pozostałych ciekach kolidujących z inwestycją nie prowadzono odłowów, jednocześnie obserwowano narybek (niezidentyfikowanych gatunków karpiowatych) wskazujący na istnienie tarlisk. W kolizji z inwestycją znajdują się rzeka Odra, kanał (rzeka) Bystrzycki, rzeka Brzezinka (Brzezina), rzeka Odrzyca (Kalnica) oraz rzeka Wieprzec. Przekroczenia cieków z wyjątkiem Odry, wymagać będzie odcinkowego umacniania koryt oraz odcinkowej zmiany trasy ich biegu. W ramach zakładanych rozwiązań konstrukcyjnych nie przewiduje się przebudowy koryta Odry (rzeka zostanie przekroczona estakadą), a wycinka drzew w miejscu kolizji zostanie ograniczona do minimum. Prace budowlane polegające na posadawianiu podpór estakady nie zagrażają organizmom wodnym żyjącym w Odrze (brak wpływu na makrozoobentos i ichtiofaunę). Prace związane z realizacją przedsięwzięcia mogą oddziaływać na ichtiofaunę negatywnie i bezpośrednio (możliwe płoszenie ryb oraz ich zabicie, a także zniszczenie siedlisk, np. poprzez manewrowanie ciężkim sprzętem w korycie, przypadkową emisję zanieczyszczeń ropopochodnych lub substancji chemicznych używanych podczas prac budowlanych, obniżenie zawartości rozpuszczonego tlenu w wodzie w wyniku zwiększenia ilości zawiesin). Wymienione oddziaływania uznano za bezpośrednie, krótkoterminowe, negatywne, ograniczone jedynie do etapu realizacji przedsięwzięcia i możliwe do zminimalizowania. Prace związane z odcinkowym przełożeniem cieków prowadzone będą pod nadzorem ichtiologicznym, według ściśle ustalonej kolejności (**punkt II.9. niniejszej decyzji**). Wody z odwodnienia głębokich wykopów przy budowie estakady zostaną przed odprowadzeniem do rzeki Odry oczyszczone z zawiesiny (**punkt II.24. niniejszej decyzji**). Zanieczyszczenia środowiska wodnego substancjami szczególnie szkodliwymi (ropopochodne) zostaną

zminimalizowane poprzez stosowanie na budowie sprawnego technicznie sprzętu. Podczas prowadzenia prac zastosowane zostaną rozwiązania techniczne chroniące przed przedostaniem się substancji chemicznych, odpadów i makrozawiesin do wód powierzchniowych, np. poprzez wygradzenie przegrodami przeciwmulowymi lub płótkami z geowłókniny, zastosowanie mat i folii zabezpieczających lub prowadzenie prac z brzegu cieków (**punkt II.10 niniejszej decyzji**). Ponadto do umocnienia nowo powstałych kory cieków użyte zostaną materiały naturalne np. faszyna lub narzut kamienny. Przy zastosowaniu ww. warunków minimalizujących realizacja inwestycji nie będzie się wiązała ze znaczącym oddziaływaniem na ichtiofaunę.

Inwestycja nie koliduje ze stanowiskami gatunków wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011r. w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym.

Prace przy realizacji inwestycji prowadzone będą pod kierunkiem nadzoru przyrodniczego, co ma na celu zagwarantowanie, że prace realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i że zostaną one wykonane bez szkody dla siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, populacji i siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt. Określono również skład nadzoru przyrodniczego oraz wymieniono prace, które w szczególności powinny być prowadzone pod ich kierunkiem. Ponadto, szczegółowe zadania dla poszczególnych specjalistów wchodzących w skład nadzoru przyrodniczego zostały określone również w poszczególnych warunkach decyzji (**punkt II.1. niniejszej decyzji**).

Planowana obwodnica przecina korytarz ekologiczny Dolina Odry Środkowej KPdC-19A wyznaczony przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży we współpracy z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot w 2011 r. na odcinku od km 3+330 do km 5+300 oraz dolinny międzynarodowy korytarz ekologiczny obejmujący dolinę rzeki Odry wyznaczony w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Opole (2019 r.), który w większości pokrywa się z korytarzem migracyjnym dużych ssaków. Dane terenowe zebrane na potrzeby raportu wskazują, że główna migracja zwierzyny obserwowana była wzdłuż rzeki Odry. Poza terenem międzywała Odry, szlaki migracji skoncentrowane były wzdłuż cieków, rowów, zagajników i zakrzewień śródpolnych. Ponadto stwierdzono lokalne szlaki migracji w ok. km 2+400, 4+050, 4+780, 5+000, 6+140, 8+050 planowanej trasy. W celu zachowania drożności migracyjnej dużych ssaków zostało zaprojektowane przejście dolne dla dużych zwierząt ok. km 4+454 zespolone z rzeką Odrą, którego minimalna wysokość w najniższym punkcie konstrukcji będzie wynosić 5 m, zaś półki przejazdowe po obu stronach cieków będą miały po 15 m szerokości, co pozwoli na zachowanie tras migracyjnych fauny. Oprócz ww. przejścia zaprojektowano 3 przejścia dolne zespolone w km 3+593, w km 3+922, w km 4+211 głównie dla średnich ssaków, z których opcjonalnie będą mogły korzystać również większe ssaki o wysokości minimalnej 3,5 m i powierzchni dostępnej dla zwierząt min. 3 m szerokości oraz przejścia dolne zespolone z ciekami/rowami dla zwierząt małych (płazy, gady, gryznie i małe ssaki) w km 6+308, km 7+993, oraz pod drogą dojazdową w rejonie rzeki Odrzyca. W rejonie lokalnego szlaku migracji dużych ssaków (jeleń) ok. km 2+400, nie przewidziano przejścia z uwagi na istniejącą infrastrukturę (linia kolejowa), projektowany układ drogowy (węzeł drogowy) oraz planowane przeznaczenie rozległych terenów pod zabudowę mieszkaniową obręb Brzezina (Uchwała Nr XXI/163/2021 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Skarbmierz). Zaplanowane w tym miejscu przejście nie spełniałoby swoich funkcji.

Przejścia dla zwierząt w obrębie ww. korytarzy ekologicznych zostały zaprojektowane zgodnie z przyjętymi wytycznymi w tym zakresie (Kurek R.T. 2010. Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot). Odległość zaprojektowanych przejść od parkingów i skrzyżowań uwzględnia zachowanie sugerowanej w ww. wytycznych odległości 500 m. Zaprojektowano także dodatkowe elementy zwiększające funkcjonalność przejść, tj. ekrany przeciwolnieniowe (**punkt IV.3. i V.4. niniejszej decyzji**), nasadzenia zieleni naprowadzającej (**punkt II.49. niniejszej decyzji**). Z uwagi na lokalizację części z

obiektów przystosowanych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt na terenach zalewowych, w celu uszczegółowienia wytycznych w zakresie lokalizacji zieleni naprowadzającej, po uwzględnieniu szczegółowych rozwiązań projektowych, w **pkt VI.1.f) niniejszej decyzji** wskazano na konieczność zweryfikowania lokalizacji zieleni naprowadzającej. Po obu stronach wszystkich przepustów dostosowanych do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt i płazów oraz po obu stronach średnich i dużych przejść dla zwierząt, na odcinkach nie krótszych niż 100 m z każdej strony, zostaną zamontowane ogrodzenia ochronno-naprowadzające płazy do wlotów przejść (**punkt V.5. niniejszej decyzji**). Ryzyko wtargnięcia zwierząt na drogę zminimalizuje zaprojektowane odcinkowe ogrodzenie o wysokości 2,2 m, pełniące równocześnie rolę naprowadzenia ssaków na przejście (**punkt II.52. niniejszej decyzji**). W fazie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano kontrolę drożności przejść oraz kontrole szczelności ogrodzeń naprowadzających wraz z bieżącymi naprawami (**punkt III.4. niniejszej decyzji**).

Projektowana obwodnica w wariantcie 1d realizowana będzie poza formami ochrony przyrody ustanowionymi dla ochrony krajobrazu. Ponadto obszar inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami o szczególnie wysokich i niskich walorach fizjonomicznych krajobrazu (Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony K. Badora 2006). Niweleta drogi zostanie dostosowana do ukształtowania otaczającego terenu, z ograniczeniem dużych zmian zniekształcających rzeźbę terenu. Stonowana kolorystyka, obsiewanie skarp trawą, pozwolą na wkomponowanie drogi w krajobraz. Z przeprowadzonej ceny wynika, że oddziaływanie inwestycji na krajobraz wystąpi jednak nie będzie to oddziaływanie znacząco negatywne. Przekształcenia krajobrazu, spowodowane realizacją inwestycji, będzie trwałe. Wyburzenia budynków nie spowodują strat w krajobrazie kulturowym regionu, gdyż nie obejmą zabytkowych obiektów, czy cennych układów urbanistycznych. Najsilniejsze oddziaływanie na krajobraz będzie dotyczyć obszarów, na których przewiduje się budowę węzłów drogowych oraz na odcinkach gdzie trasa poprowadzona zostanie w nasypach drogowych. Największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym powstaną w wyniku budowy nowych obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. mostów i wiaduktów. Największe oddziaływanie związane będzie z budową mostu (estakady) nad Odrą z uwagi na jej zakładaną wysokość i długość planowanego obiektu. Rozwiązania projektowe, mające wpływ na krajobraz takie jak: minimalizm, estetyka i stonowana kolorystyka projektowanych obiektów, humusowanie z obsianiem skarp nasypów mieszanką traw oraz wprowadzenie nasadzeń krajobrazowych pozwolą na wkomponowanie drogi w krajobraz. W związku z powyższym inwestor został zobowiązany do przeprowadzenia działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz, tj. wprowadzenie zieleni krajobrazowej oraz nasadzenia zieleni naprowadzającej w rejonie przejść dla zwierząt.

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

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie ze sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii, związanej z planowanymi do wykorzystania do budowy dróg, materiałami i technologią robót drogowych.

Prace wykonywane podczas realizacji projektowanej obwodnicy, a w szczególności prace budowy, tymczasowe parkingi maszyn i urządzeń budowlanych, zaplecza budowy mogą być źródłem wystąpienia na etapie realizacji zanieczyszczeń środowiska, w związku z awarią maszyn budowlanych i wyciekami paliwa, olejów czy innych szkodliwych substancji. Konsekwencje takich sytuacji mogą być szczególnie poważne na obszarach bardziej wrażliwych, tj. w okolicach zbiorników i cieków wodnych, na obszarach płytkiego zalegania wód podziemnych czy na obszarach chronionych. Wystąpienie przypadkowych awarii, na etapie budowy, będzie ograniczone w związku ze zobowiązaniem wykonawcy do podstawowych zasad, związanych z właściwym utrzymaniem zaplecza budowy oraz prowadzenia prac na placu budowy przy wykorzystaniu sprawnego sprzętu budowlanego.

Potencjalnym zagrożeniem wystąpienia awarii podczas eksploatacji przedmiotowej drogi, mogą być kolizje związane z poruszającymi się pojazdami (zdarzenia losowe), czy awarie techniczne pojazdów, którym towarzyszyć może wyciek paliwa lub uwolnienie się szkodliwych substancji, w tym także paliw. Biorąc jednak pod uwagę proponowane rozwiązania budowy obwodnicy (szerokość drogi, długość i konstrukcja, rodzaj powiązań z istniejącym układem drogowym), należy stwierdzić, że pod względem przygotowania technicznego drogi, potencjalne sytuacje sprzyjające wypadkom drogowym zostały zminimalizowane. Ponadto sama konstrukcja nawierzchni drogowej oraz urządzenia oczyszczające wody opadowe przed ich odprowadzeniem do odbiorników zewnętrznych, umożliwi zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed przedostaniem się do niego substancji niebezpiecznych, w wyniku wypadków lub katastrof.

Biorąc pod uwagę, że analizowane przedsięwzięcie stanowi obiekt liniowy (droga), a nie obiekt kubaturowy, należy uznać, że ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej jest znikome i ewentualnie mogłoby się wiązać jedynie z źle wykonanymi pracami budowlanymi, czy wykorzystaniem nieodpowiednich materiałów budowlanych na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie jest narażony na występowanie katastrof naturalnych, takich jak: wstrząsy sejsmiczne, osuwiska. Analizowany teren położony jest w zasięgu występowania zagrożenia powodziowego, jednak teren zagrożenia powodziowego ogranicza się głównie do międzywala. Przedmiotowa inwestycja nie zwiększa ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej jaką jest powódź, ponieważ obwodnica zostanie przeprowadzona przez obszar międzywala rzeki Odry za pomocą obiektu mostowego, którego światło zapewni swobodny przepływ wód powodziowych. W przypadku wystąpienia intensywnych opadów atmosferycznych, inwestycja jest przygotowana na przyjęcie zwiększonego odpływu wód opadowych (zbiorniki retencyjne). Przy pojawieniu się silnych wiatrów, co najwyżej mogą pojawić się uszkodzenia infrastruktury towarzyszącej drodze np. słupów oświetleniowych lub barier energochłonnych, wynikające z powalenia konarów drzew na te urządzenia. Odpowiednia konstrukcja samej drogi oraz zastosowanie odpowiednich materiałów budowlanych, ograniczy wpływ wysokich bądź niskich temperatur na inwestycję. Uwarunkowania terenowe, w tym geologiczne – wskazują, że prawdopodobieństwo wystąpienia katastrofy naturalnej jest znikome.

Projektowana droga znajduje się w znacznej odległości od terenów górskich i podgórskich, obszar nie figuruje w wykazie Systemu Osłony Przeciwosuwiskowej Państwowego Instytutu Geologicznego.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpią emisje niezorganizowane gazów i pyłów, związane z pracą sprzętu budowlanego. Będą to typowe emisje ze spalania paliw w silnikach mechanicznych (np. węglowodory aromatyczne, dwutlenek węgla, dwutlenek siarki, tlenki azotu). Z uwagi jednak na okresowy ładunek emitowanych zanieczyszczeń (okres budowy), realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi bezpośrednim źródłem emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, będzie spalanie paliw w silnikach pojazdów. Mając na uwadze, że projektowana droga ma na celu przede wszystkim przeniesienie ruchu tranzytowego z centrum miasta Brzeg, na nową trasę, w efekcie czego nowa droga nie wprowadzi istotnego nowego, dodatkowego źródła emisji, a jedynie spowoduje przeniesienie źródła emisji z istniejącej DK39 na nowy odcinek drogi ocenia się, że jej eksploatacja nie spowoduje znaczącego pogorszenia stanu jakości powietrza w rejonie jej realizacji.

adaptacja do zmian klimatu

W Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020), opracowanym przez Ministerstwo Środowiska, wskazano sektor transportu jako szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne, takie jak: silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog).

W ramach adaptacji przedsięwzięcia do zmian klimatu przewiduje się:

- wykonać konstrukcję pasa drogowego oraz infrastruktury towarzyszącej przy użyciu materiałów, posiadających certyfikaty potwierdzające odporność na działanie czynników atmosferycznych,
- zastosować, w projekcie konstrukcji oraz w technologii wykonania wybranych elementów, dodatkowe wzmocnienia i inne środki zapewniające stabilność układu w sytuacji wystąpienia zjawisk ekstremalnych,
- przewidzieć geometrię trasy, zapewniającą kontrolowane i sprawne usunięcie wód deszczowych i opadowych z korony drogi,
- uwzględnić, w projekcie układu odwodnienia drogi, konieczność zapewnienia przepustowości układu w sytuacji wystąpienia zjawisk ekstremalnych np.: deszczy nawalnych,
- prowadzić stałą kontrolę nawierzchni drogowej oraz utrzymywać ją w dobrym stanie przy użyciu dodatkowego sprzętu technicznego (np.: zastosowanie plugów w okresie zimowym).

powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

Jak wskazano wyżej, oddziaływanie skumulowane przedmiotowej inwestycji w wariantcie 1d, związane będzie z już istniejącymi drogami (DK39, DK94, DP1174 O – ul. Małujowicka, DP1193 O – ul. Wrocławska, DP1172 O ul. Oławska, DP1167 O), przecinającymi projektowaną drogę oraz linią kolejową 132 relacji Bytom – Wrocław Główny (której fragment będzie przebudowywany w ramach planowanej inwestycji) oraz niezelektryfikowanymi liniami kolejowymi nr 288 i 304.

Oceny skumulowanego oddziaływania związanego z emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz emisją hałasu do środowiska dokonano wyżej, w części dotyczącej ochrony powietrza oraz ochrony środowiska przed hałasem.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że oddziaływanie przedsięwzięcia, w pozostałych komponentach środowiska, nie będzie kumulowało się z ww. istniejącymi drogami ani liniami kolejowymi.

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie ewentualnej likwidacji:

Na etapie likwidacji obwodnicy przewiduje się wystąpienie oddziaływań związanych z emisją zanieczyszczeń do atmosfery i emisją hałasu. Związane one będą z ruchem pojazdów i pracami demontażowymi. Natężenie oddziaływań będzie podobne jak na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Oddziaływanie na wody powierzchniowe, podziemne oraz środowisko gruntowo-wodne na etapie likwidacji przedsięwzięcia związane będzie głównie z organizacją placu budowy, jego zaplecza i demontażem drogi i jej infrastruktury towarzyszącej.

Potencjalne zagrożenie dla jakości wód powierzchniowych oraz podziemnych, wiązać się będzie z ryzykiem zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego substancjami, w tym ropopochodnymi (np. w wyniku niekontrolowanych wycieków substancji niebezpiecznych z silników maszyn budowlanych, wykorzystywanych przy rozbiórce obwodnicy). Ewentualne zanieczyszczenia związane z awaryjnym wyciekami wszelkich substancji do gruntu, będą natychmiast likwidowane z użyciem niezbędnych sorbentów do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów), a zanieczyszczony grunt zostanie usunięty i przekazany jako odpad niebezpieczny do unieszkodliwienia.

Na etapie likwidacji obwodnicy będą wytwarzane znaczne ilości odpadów, które będą sukcesywnie przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania przez upoważnione jednostki, posiadające stosowne uprawnienia.

Po zakończeniu etapu demontażu drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą, teren zostanie zrehabilitowany i zostanie przywrócona mu wartość terenu biologicznie czynnego.

W ramach postępowania dokonano analizy konfliktów społecznych, do powstania których przyczyniła się realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, w tym wynikających z przedłożonych, w toku postępowania uwag i wniosków, do których odniesiono się poniżej:

I. Wójta Gminy Skarbimierz z dnia 28.06.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu), dotyczące:

1. *Wskazania przez inwestora wariantu preferowanego, który narusza interesy ludności gminy Skarbimierz i gminy Brzeg poprzez niedokonanie obiektywnej oceny.*

Należy wskazać, że preferowany wariant 1d jest rozwiązaniem drogim nie uwzględniającym warunków środowiskowych, tj. postawienie dodatkowego ronda w dolinie rzeki Wieprzec niszczącego walory przyrodnicze. Preferowany przebieg zwiększa szkodliwe oddziaływanie na mieszkańców sołectwa Zielęcice oraz mieszkańców miasta Brzeg i Skarbimierza. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia podaje się, jako ekonomiczne oszczędności przebiegu obwodnicy w wariantcie 1d, drogi nr 39 w części drogi nr 94, choć to nie jest zgodne z faktami, a szczególnie zamknięcie ul. Piekarskiej oraz wjazdu z drogi gminnej ze Skarbimierza na przyszłe rondo. W zamian za zamknięcie dojazdów proponuje się dodatkowe dwukierunkowe dojazdy z dwóch stron drogi nr 94, co również znacznie podnosi koszt realizacji inwestycji. W związku z dużym natężeniem ruchu ze strefy przemysłowej w Skarbimierzu-Osiedle do miejscowości Pisarzowice konieczne jest dopuszczenie ruchu drogą gminną ze Skarbimierza-Osiedle do nowego ronda na drodze nr 94. Znacznie tańszym i lepszym pod względem ochrony środowiska rozwiązaniem jest wariant 2b. Ponadto, GDDKiA Oddział w Opolu już w roku 2011 uzgodniła do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przebieg obwodnicy przy tak zwanej „zielonce” jako wariant główny, na który zgodę wyrazili mieszkańcy sołectwa Zielęcice i Rada Gminy Skarbimierz. Mieszkańcy sołectwa Zielęcice negatywnie zaopiniowali wariant 1d, a pozytywnie 2b.

Wobec powyższego wnoszę, aby w raporcie była dokonana rzetelna ocena porównawcza wariantów z uwzględnieniem opinii ludności, a szczególnie alternatywnego rozwiązania dla wariantu 2b.

Mając na uwadze fakt, że ww. uwagi wpłynęły do tutejszego urzędu 28.06.2022r., w celu zapewnienia rzetelnej i obiektywnej oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, w tym życie i zdrowie ludzi, tut. organ po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Brzegu oraz Dyrektora Polskiego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, w postanowieniu nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.9 z 28.07.2022r., nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia i ustalił zakres raportu ooś zgodny z art. 66 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem m.in.:

- oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi;
- szczegółowego porównania wariantu proponowanego do realizacji z wariantami alternatywnymi i wariantem najkorzystniejszym dla środowiska uwzględniając kryteria wskazane w art. 66 pkt. 6 i 6a) ustawy ooś. Uzasadnić wybór wariantu w odniesieniu do ww. kryteriów;
- konfliktów społecznych.

II. Wójta Gminy Lubsza z dnia 23.09.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu), dotyczące:

1. *Zakresu uzupełnień dokumentacji tj. Raportu ooś, który winien być uzupełniony o:*
 - a) *opis szczegółowych oddziaływań występujących na etapie realizacji inwestycji na ludzi oraz pozostałe komponenty środowiska, uwzględniając przy tym wariant inwestorski*

Inwestor w uzupełnieniu do raportu o oś z 29.12.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 30.12.2022r.), doprecyzował ocenę oddziaływania inwestycji na etapie jej realizacji na środowisko, a w szczególności na ludzi.

Etap realizacji drogi może tymczasowo i krótkotrwale wpłynąć na pogorszenie jakości i standardu życia mieszkańców. W związku z prowadzonymi pracami budowlanymi dojdzie do zwiększenia emisji hałasu w pobliżu planowanego przedsięwzięcia oraz lokalnie i nieznacznie do wzrostu zapylenia powietrza, zaś w wyniku wzmożonego ruchu samochodowego do podwyższenia emisji spalin. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwale i odwracalne oraz nie będzie występować jednocześnie na całym odcinku drogi.

Emisje substancji do powietrza w fazie realizacji są nieuniknione i występują przy każdym przedsięwzięciu budowlanym, niezależnie czy jest to droga czy też budowa domu mieszkalnego. W przypadku drogi przejściowe uciążliwości są rekompensowane po oddaniu przedsięwzięcia do użytku, poprzez wyprowadzenie uciążliwego ruchu z intensywnie zabudowanych terenów miasta.

Jakość powietrza ma zasadnicze znaczenie dla zdrowia i dobrego samopoczucia ludności, szczególnie na obszarach miejskich.

Narażenie na spaliny silnika wysokoprężnego występuje m.in. w przemyśle budowlanym i jest uwarunkowane miejscem pracy. Przeprowadzono wiele badań narażenia np. podczas budowy tunelu i wykazano, że średnie poziomy narażenia na cząstki stałe wynosiły $100 \div 300 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Podobnie duży poziom narażenia dotyczył tlenu i ditlenku azotu (odpowiednio 2,6 i $0,22 \div 0,88$ ppm). Pracownicy zatrudnieni przy budowie autostrad narażeni byli na znacznie mniejsze poziomy spalin – poziomy narażenia wynosiły: na cząstki stałe – $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, na tlenek azotu – 0,2 ppm, a na ditlenek azotu – $0,02 \div 0,32$ ppm (prof. dr hab. J. Szymańska, dr. B. Frydrych, dr. hab. E. Bruchajzer Uniwersytet Medyczny w Łodzi, 2019).

Powyższe oznacza, że mieszkańcy oraz inni przebywający akurat w pobliżu miejsca budowy drogi ludzie, nie będą narażeni na szkodliwe dla zdrowia stężenia spalin z maszyn budowlanych. Ewentualne zapylenie pochodzące z gruntu, czyli tzw. emisja wtórna, również nie osiągnie szkodliwego poziomu, ponieważ w celu zminimalizowania oddziaływań na powietrze atmosferyczne, zobowiązano inwestora do:

- zraszania dróg technologicznych w okresach suchych bezdeszczowych, tj. przy temperaturze powyżej 20°C utrzymującej się przez 5 dni bezdeszczowych, w okresie występowania wiatrów o prędkościach umożliwiającym porywanie pyłu - powyżej 5,4 m/s (**punkt II.7. niniejszej decyzji**),
- stosowania przy wszystkich wyjazdach z placu budowy na utwardzoną drogę publiczną, środków mających na celu czyszczenie kół pojazdów (np. w postaci niecki z wodą) (**punkt II.6. niniejszej decyzji**).

Ponadto, należy zaznaczyć, że transport drogowy poczynił w ostatnich latach i nadal czyni znaczące postępy. Wdrożenie zaawansowanej technologii silników, systemów oczyszczania spalin oraz modyfikacji oleju napędowego ograniczają emisje zanieczyszczeń pochodzących z samochodów osobowych, jak i ciężarowych. Nowoczesne pojazdy z silnikami wysokoprężnymi wykorzystują m.in. wysokowydajne filtry cząstek stałych, które usuwają znacznie ponad 99% wszystkich cząstek stałych powstających w procesie spalania. Poprawa wydajności silnika i układów oczyszczania spalin spowodowały także znaczne zmniejszenie emisji tlenu węgla, węglowodorów, tlenków azotu, masy pyłu zawieszono i liczby ultra drobnych cząstek stałych z pojazdów.

Ponadto, uwalnianie do środowiska, podczas realizacji przedsięwzięcia, spalin z silników wysokoprężnych, będzie ograniczane poprzez właściwą organizację procesów pracy i systematyczne kontrole stanu technicznego maszyn.

Oddziaływanie akustyczne przedsięwzięcia w czasie budowy będzie powodowane pracą sprzętu budowlanego i ruchem pojazdów, głównie ciężarowych, związanym z pracami budowlanymi.

W raporcie ooś przedstawiono dopuszczalne gwarantowane poziomy mocy akustycznej urządzeń wykorzystywanych w czasie prac budowlanych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska. Są to wartości maksymalne, które nie będą właściwie odzwierciedlać sytuacji rzeczywistej. Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, z związku z prowadzonymi pracami budowlanymi będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na zasięg oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, będzie miał również czas trwania prac budowlanych. Emisja ta będzie ściśle związana z przesuającym się frontem robót budowlanych. Hałas powstający na etapie realizacji będzie miał charakter lokalny i ustąpi po zakończeniu robót.

Ponadto, w publikacji pn. „*Problem hałasu generowanego podczas robót drogowych na obszarach chronionych i na terenach zurbanizowanych*” opracowanej przez dr hab. inż. Władysława Gardziejczyka, Politechnika Białostocka, opartej o wyniki badań hałasu emitowanego w czasie robót drogowych oraz hałasu emitowanego w czasie normalnej eksploatacji drogi, bez prowadzenia robót stwierdzono, że większość robót drogowych prowadzonych przy przebudowie i modernizacji dróg nie generuje większego natężenia hałasu do środowiska w otoczeniu tras komunikacyjnych niż ruch samochodowy. Niektóre operacje, takie jak wbijanie szczelnych ścianek, wykonywanie pali wierconych zdecydowanie wyróżniają się z tła pozostałych robót.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

Równocześnie mając na uwadze powyższe, w celu zminimalizowania oddziaływań emisji hałasu na etapie realizacji inwestycji, zobowiązano inwestora do prowadzenia prac ziemnych i budowlanych, w rejonie terenów zabudowanych wyłącznie w godzinach od 6⁰⁰ do 20⁰⁰ z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (np. wylewanie betonu) (**punkt II.3. niniejszej decyzji**).

b) graficznej prezentacji przestrzennego rozkładu izolinii stężeń średniorocznych i maksymalnych dla wszystkich wariantów realizacji inwestycji wraz z uwzględnieniem funkcjonowania dróg lokalnych i poprzecznych

Do przedłożonej dokumentacji Inwestor załączył graficzną prezentację rozkładu stężeń dla tlenków azotu w rejonie pasa drogowego dla wariantu Id. Wynika z niej, że stężenia zanieczyszczeń generowane przez ruch pojazdów są dużo niższe od wartości dopuszczalnych. Stężenia tlenków azotu przedstawiono dla horyzontu czasowego 2036, dla którego poziomy stężenie tlenków azotu są wyższe od tych, które wystąpiły dla roku oddania drogi do użytkowania (potwierdzają to również wydruki obliczeń). Równocześnie z załączonych do raportu ooś obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym dla pozostałych zanieczyszczeń (tlenek węgla, metan, niemetanowe lotne związki organiczne, dwutlenek węgla, pył), wynika, że ich stężenia poza terenem pasa drogowego nie powodują przekroczeń obowiązujących norm jakości powietrza poza terenem inwestycji, do którego inwestor posiada tytuł prawny i są dużo niższe od wartości dopuszczalnych. Należy podkreślić, że w ww. obliczeniach uwzględnione były drogi poprzeczne i lokalne krzyżujące się z przedmiotową obwodnicą.

Mając na uwadze powyższe, organ uznał, że graficzna prezentacja przestrzennego rozkładu stężeń dla pozostałych zanieczyszczeń nie jest niezbędna do analizy.

c) przyjętych wskaźników emisji dla poszczególnych zanieczyszczeń

W uzupełnieniu do raportu ooś z 29.12.2022r. Inwestor przedstawił przyjęte wskaźniki emisji dla poszczególnych zanieczyszczeń. Wskaźniki podano z podziałem

na prędkości pojazdów, które przyjęto do obliczeń tj.: 90 km/h na obwodnicy, 50 km/h na pozostałych drogach i 30 km/h na rondach.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

d) przyjętego udziału procentowego poszczególnych rodzajów pojazdów

W uzupełnieniu do raportu ooś z 29.12.2022r., Inwestor przedstawił procentowy udział poszczególnych rodzajów pojazdów w strumieniu pojazdów poruszających się po planowanej obwodnicy.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

e) informacji nt. metodyki szacowania natężenia ruchu w roku 2026 i 2036 na planowanej obwodnicy oraz drogach lokalnych

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, prognoza została wykonana metodą modelowania komputerowego ruchu. Zgodnie z treścią raportu ooś metoda ta polega na matematycznym rozkładzie ruchu drogowego na numerycznym modelu odwzorowanej sieci drogowej. Model ruchu został udostępniony przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Zbudowany został jako model 4-ro stopniowy. Obejmuje sieć drogową Polski w zakresie dróg krajowych i wojewódzkich, z odcinkami i punktami węzłowymi. Obiektom tym przypisano parametry ruchowe oraz współrzędne lokalizujące te elementy w terenie. Zasadniczo, jako punkty węzłowe w modelu sieci drogowej, przyjęto m.in. następujące charakterystyczne miejsca:

- istniejące i planowane skrzyżowania dróg krajowych i wojewódzkich,
- miejsca zmian przekroju poprzecznego dróg,
- miejsca, w których następuje zmiana otoczenia drogi (np. droga zamiejska przechodzi w miejską, teren zabudowany itp.).

W celu możliwie wiernego odwzorowania krajowej i wojewódzkiej sieci drogowej zdefiniowano łącznie 49 typów odcinków występujących w modelu ruchu. W modelu tym, wewnętrznymi rejonami komunikacyjnymi są powiaty. Natomiast, zewnętrznym rejonom komunikacyjnym odpowiadają przejścia graniczne. W efekcie, do budowy modelu ruchu wprowadzono i podłączono z siecią 379 rejonów komunikacyjnych wewnętrznych i 82 rejonu komunikacyjne zewnętrzne. Dodatkowo model został zagęszczony do gmin w korytarzu projektowanej drogi. Nie wykonywano dalszego zagęszczania do poziomu sołectw, ponieważ hierarchizacja dróg oraz ich dostępność eliminuje znaczący wpływ niewielkich generatorów ruchu (do 150 podróży w ciągu doby).

Wielkość natężenia ruchu, wg. której kalibrowany był model w obszarze analizy, na wybranych odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich, określono na podstawie generalnych pomiarów ruchu przeprowadzonych w roku 2015 oraz na podstawie dodatkowych pomiarów ruchu przeprowadzonych na skrzyżowaniach, za pomocą kamer. Pojazdy zliczono w 15 minutowych interwałach czasowych z uwzględnieniem ich struktury kierunkowej i rodzajowej. Pomiaru na skrzyżowaniach wykonano w dniu 11.06.2019r. w godzinach 6.00 – 6.00 dla skrzyżowania DK39 z DK94 (SK1) oraz w godzinach 6.00 - 10.00 i 14:00 - 18:00 dla pozostałych skrzyżowań t.j.:

- DK39 - DK94 - ul. Pępicka - ul. Brzeska,
- DK39 - DW457 (ul. Opolska),
- DK39 (Armii Krajowej) - ul. Bolesława Chrobrego wschodnia,
- DK39 (3 Maja) - ul. Bolesława Chrobrego zachodnia,

Ponadto, pomiary ruchu wykonano w dniu 11.06.2019r. od godziny 6:00 do 22:00 w przekrojach:

- Przekrój: DK39 w Małujowice,
- Przekrój: DK94 za Gać,
- Przekrój: DK39 przed Pisarzowicami,
- Przekrój: DK94 przed drogą na Gierszowice,

- Przekrój: DW401 przed drogą na Pępice.
- Zakres badań i analizy ruchu pojazdów obejmował:
- określenie wielkości natężeń w poszczególnych interwałach czasowych,
 - określenie struktury rodzajowej i kierunkowej,
 - wyznaczenie godziny szczytu porannego i popołudniowego. Podczas pomiarów rejestrowano następujące rodzaje pojazdów:
 - SO - samochody osobowe,
 - SOD - samochody dostawcze,
 - SC - samochody ciężarowe,
 - SCP - samochody z przyczepą,
 - A – autobus.

Podczas pomiarów nie rejestrowano, ciągników rolniczych, pojazdów zaprzęgowych oraz motorów.

Strukturę kierunkową ruchu na skrzyżowaniu ustalono rejestrując na poszczególnych wlotach następujące relacje:

- lewoskręty,
- jazdę na wprost,
- prawoskręty.

Wielkości natężeń zarejestrowanych na poszczególnych wlotach pozwoliły na określenie ilościowej i procentowej struktury kierunkowej.

Zakres badań i analiz w przekroju dla ruchu tranzytowego obejmował wyznaczenie w ruchu dobowym:

- liczby pojazdów z poszczególnych województw,
- udziału poszczególnych pojazdów innych niż z województwa, w którym przeprowadzono pomiar,
- wyznaczeni korytarza (tranzytu) przemieszczania się pojazdów.

Przedmiotowe informacje organ uznał za wystarczające.

f) wyników badania natężenia ruchu w sytuacji obecnej, na istniejącej DK39 oraz drogach lokalnych i poprzecznych oraz zmiany jakie w kontekście emisji zanieczyszczeń zajdą po realizacji inwestycji, w szczególności w zakresie emisji lokalnej dla wariantu 1d

W uzupełnieniu do raportu ooś z 29.12.2022r., inwestor przedłożył nieaktualne wyniki badań natężenia ruchu (dostępna analiza ruchu GDDKiA z 2020r.), przez co tuż. Organ, przy piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.41 z 10.02.2023r., ponownie wezwał do uzupełnienia powyższej kwestii. W ujednoczonym raporcie ooś z 30.11.2023r., Inwestor przedstawił aktualne wyniki badań natężenia ruchu na istniejącej drodze DK39 i drogach lokalnych i dokonał aktualizacji horyzontów czasowych (przedstawił przyjęty udział procentowy poszczególnych rodzajów pojazdów w prognozowanym ruchu na rok 2030 i 2039). Do ww. uzupełnienia załączono wyniki obliczeń stężeń zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym. Wykazały one, że w żadnym z analizowanych wariantów, nie prognozuje się możliwości przekroczenia standardów ochrony powietrza wyznaczonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, a także nie przewiduje przekroczenia wartości odniesienia poza granicą terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

g) wykorzystania do obliczeń akustycznych, zweryfikowanych poziomów emisji hałasu dla poszczególnych rodzajów pojazdów (zgodnie z metodykami europejskimi)

W uzupełnieniu do raportu ooś z 29.12.2022r. Inwestor przedstawił obliczenia propagacji hałasu w środowisku, uwzględniające zweryfikowane poziomy emisji hałasu dla poszczególnych rodzajów pojazdów. W analizie akustycznej wykorzystano metodykę NMPB-Routes – 96.

Przedmiotowe uzupełnienia organ uznał za wystarczające.

- h) konieczności przedstawienia graficznej prezentacji przestrzennego rozkładu izolinii hałasu uwzględniającej funkcjonowanie cyt. „dróg poprzecznych”

Funkcjonowanie dróg lokalnych powiązanych z przedsięwzięciem zostało uwzględnione w analizie akustycznej i odwzorowane na mapach propagacji hałasu.

Przedmiotowy zakres analizy akustycznej organ uznał za wystarczający.

- i) Jednoznacznego wskazania, czy na granicach terenów ochrony akustycznej dojdzie do dotrzymania standardów jakości akustycznej środowiska, z uwzględnieniem ruchu poprzecznego (obecnie przedłożone dane wskazują na wkroczenie izofon 61 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy na tereny ochrony akustycznej)

W uzupełnieniu do raportu o oś z 29.12.2022r. Inwestor nie przekazał wystarczających wyjaśnień dot. ww. kwestii, w związku z czym tut. organ, przy piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.41 z 10.02.2023r. ponownie wezwał do uzupełnienia raportu. W ujednoliconym raporcie o oś z 30.11.2023r. Inwestor wskazał dodatkowe punkty obliczeniowe na granicy terenów chronionych akustycznie, faktycznie zabudowanych, przy uwzględnieniu ruchu poprzecznego tj. ulicy Klonowej i Małujowickiej (DP1174O) oraz drogi powiatowej (DP1167O) (oddziaływanie skumulowane). Obliczenia wykonano dla wariantu 1d, dla horyzontu czasowego 2039, w którym występuje największe natężenie ruchu.

Przeprowadzone obliczenia wykazały, że pomimo zastosowania ekranów, całkowita likwidacja przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu nie jest możliwa w punktach: 2w, 3w i 8w, 9w. Przekroczenia w punktach 2w i 3w są spowodowane brakiem możliwości kontynuowania ekranowania drogi w kierunku zachodnim przy ul. Klonowej. Wynika to z występowania zjazdów na posesje oraz konieczności zapewnienia odpowiedniej widoczności dla tych wyjazdów, ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wartości poziomu hałasu w punkcie 8w zostały podane informacyjnie, ponieważ analizowane przedsięwzięcie nie obejmuje swoim zakresem terenów, na których ww. punkt się znajduje. Decydujący wpływ na poziom hałasu w tym punkcie będzie miała droga powiatowa 1167 O, a szczególnie jej odcinek, który jest poza zakresem przedmiotowej inwestycji. Natomiast w punkcie 9w, występują nieznaczne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu policzone w perspektywie czasowej na rok 2039r.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające, jednak stosując zasadę przezorności stwierdził równocześnie konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i pkt 10 ustawy o oś (**punkt VI.1.a) niniejszej decyzji**) zobowiązując inwestora do ponownej weryfikacji lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych oraz punktów pomiarowych.

Równocześnie, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, **w punkcie VII. niniejszej decyzji** organ nałożył obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia m.in. na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem.

Ponadto z załączonych map prezentujących graficzny rozkład izolinii hałasu wynika, że na granicy ogródków działkowych, będą dotrzymane standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu w porze daytime. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz.U.2014,poz.112), w przypadku niewykorzystania terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy. Zgodnie z art. 12 ustawy z dnia 13 grudnia 2013r. o *rodzinnych ogrodach działkowych* (dz. U.2014,poz.40) oraz § 7

Regulaminu rodzinnego ogrodu działkowego uchwalonego przez Krajową Radę Polskiego Związku Działkowców w dniu 1 października 2015r., zmienionego w dniu 28 czerwca 2018r., działka nie może być wykorzystywana do zamieszkania. Na działkach nie można nocować, ponieważ altana działkowa nie jest obiektem mieszkalnym.

W związku z powyższym, na granicy ogródków działkowych, na które będzie oddziaływać przedmiotowa inwestycja, nie obowiązują akustyczne standardy środowiska w porze nocy.

j) zlokalizowania punktów receptorowych na granicach obszarów ochrony akustycznej, a nie na elewacjach budynków (w przypadku obszarów o obowiązującym mpzp)

W przedłożonej dokumentacji, w tym w ujednoczonym raporcie ooś z 30.11.2023r. oraz uzupełnieniu z 29.02.2024r. Inwestor przedstawił lokalizację punktów receptorowych, zarówno na elewacjach budynków, jak i granicy obszarów chronionych akustycznie.

Zaproponowany zakres analizy oddziaływania akustycznego organ uznał za wystarczający.

k) oceny stanu aktualnego (dane dotyczące aktualnego natężenia ruchu) oraz okresu prognozowanego wraz ze wskazaniem metodyk pomiarów natężenia ruchu, dat prowadzenia pomiarów tego natężenia, metodyk prognozowania natężenia ruchu wraz ze wskazaniem kierunku przemieszczania się ruchu z miejscowości ościennych w okolice planowanej obwodnicy

W uzupełnieniu do raportu ooś z 29.12.2022r., Inwestor przedłożył nieaktualne wyniki badań natężenia ruchu (dostępna analiza ruchu GDDKiA z 2020r.), wobec czego tutaj organ, przy piśmie nr WOOŚ.420.6.2022.MSe.41 z 10.02.2023r. ponownie wezwał do uzupełnienia dot. powyższej kwestii. Jak wskazano wyżej w **punkcie II.1.f)**, w ujednoczonym raporcie ooś z 30.11.2023r., Inwestor przedstawił aktualne wyniki badań natężenia ruchu na istniejącej drodze DK39 i drogach lokalnych i dokonał aktualizacji horyzontów czasowych (przedstawił przyjęty udział procentowy poszczególnych rodzajów pojazdów w prognozowanym ruchu na rok 2030 i 2039). Załączył równocześnie prognozę oddziaływania akustycznego wykonaną metodą modelowania komputerowego ruchu i przedstawiła daty prowadzenia pomiarów natężenia ruchu pojazdów, o czym mowa **wyżej w punkcie II.1e)**.

Budowa obwodnicy Brzegu spowoduje przeniesienie ruchu tranzytowego z centrum miasta Brzeg, na nową trasę.

Jak wynika z dokumentacji sprawy, projektowana obwodnica, w wariantcie proponowanym do realizacji, przebiegać będzie po północnej stronie wsi Michałowice i przyczyni się do przeniesienia ruchu pojazdów z istniejącej drogi DK39, przebiegającej przez Michałowice, na projektowaną drogę omijającą tą wieś. Ruch na istniejącej drodze krajowej DK39 m.in. w obrębie miejscowości Michałowice, po wybudowaniu projektowanej obwodnicy, ulegnie zmniejszeniu. Na odcinkach dróg w obrębie miejscowości Kościerzycy, Pisarzowice, po zrealizowaniu planowanego przedsięwzięcia, ruch pojazdów zwiększy się nieznacznie (o ok. 4 % w roku 2030 i o ok. 1% w roku 2039). Inwestycja nie będzie miała wpływu na zmianę natężenia ruchu w Lubszy.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

l) ilości odpadów powstających na etapie realizacji inwestycji w kontekście jej skali

W uzupełnieniu do raportu ooś z 29.02.2024r., Inwestor określił szacunkową ilość odpadów przewidzianych do wytworzenia na etapie realizacji inwestycji.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

- m) podania w jaki sposób miejsca magazynowania odpadów będą zabezpieczone przed ewentualnymi wyciekami oraz czy miejsca magazynowania odpadów będą wyposażone w systemy odbierania odcieków z odpadów

W rozdziale 3 pn. *Warunki użytkowania terenu w fazie budowy i eksploatacji* ujednoczonego raportu ooś, załączonego do uzupełnienia z 29.12.2022r., Inwestor wskazał sposób zabezpieczenia miejsc magazynowania odpadów.

Niezależnie od powyższego z treści przedłożonych dokumentów wynika, że odpady będą gromadzone w sposób selektywny w wyznaczonych strefach:

- w sposób zapewniający ograniczenie wpływu czynników atmosferycznych,
- w sposób zapewniający ograniczenie dostępu osób trzecich,
- w sposób zapewniający możliwość pełnej identyfikacji materiału (opisana strefa magazynowa lub pojemnik oznakowany kodem odpadu),
- z zastosowaniem szczelnych oznakowanych pojemników, przystosowanych do funkcjonowania w systemie wymiennym.

Odpady będą przekazywane uprawnionym odbiorcom posiadającym stosowne decyzje.

Zaproponowane przez Inwestora rozwiązania organ uznał za wystarczające.

Równocześnie w punktach: **II.14. – II.15. oraz II.28. – II.33. niniejszej decyzji** organ określił warunki realizacji przedsięwzięcia, dotyczące między innymi:

- właściwej lokalizacji i zabezpieczenia, miejsc składowania odpadów,
- gromadzenia odpadów.

- n) uwzględnienia w opisie magazynowania wytwarzanych odpadów zapisów rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 lutego 2020r. w sprawie wymagań w zakresie ochrony przeciwpożarowej, jakie mają spełniać obiekty budowlane lub ich części oraz inne miejsca przeznaczone do zbierania, magazynowania lub przetwarzania odpadów (Dz.U.2020.296) oraz dostosowania gospodarki odpadami do obowiązującej obecnie ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz.U.2020.797) – w tym w szczególności w zakresie funkcjonowania teleinformatycznego systemu ewidencjonowania tj. bazy danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami

W trakcie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, Inwestor jest obowiązany z mocy prawa stosować zasady wynikające z wszelkich obowiązujących w tym zakresie przepisów, w tym wskazanych wyżej: ustawy i rozporządzenia.

Potwierdzenie tego faktu organ zawarł także wyżej, w uzasadnieniu do niniejszej decyzji, w punkcie dotyczącym gospodarki odpadami.

- o) rzetelnej i obiektywnej analizy:

- możliwych do wystąpienia konfliktów społecznych, w tym analizy oddziaływania inwestycji na ludzi, w kontekście przeniesienia zintensyfikowanego ruchu z miejscowości ościennych m. Lubsza na nowo wybudowany odcinek obwodnicy, w tym także w kontekście oddziaływania na obszary zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej wsi Michałowice, a także analizy oddziaływania na intensyfikację ruchu w miejscu wlotu nowobudowanej obwodnicy oraz
- oddziaływania inwestycji na dobra materialne uwzględniającej lokalne warunki zmiany klimatu akustycznego, emisję zanieczyszczeń i lokalną zmianę układu ciągów komunikacyjnych, w tym przeniesienie intensywności ruchu

W ujednoczonym raporcie ooś z 30.11.2023r. oraz uzupełnieniu z 29.02.2024r. Inwestor przedstawił analizę oddziaływania inwestycji na zdrowie, warunki życia i bezpieczeństwa ludzi w kontekście przeniesienia zintensyfikowanego ruchu z miejscowości sąsiednich na nowo wybudowany odcinek obwodnicy, w tym także w kontekście oddziaływania na obszary zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej wsi Michałowice, Myśliborzyce, a także w związku z intensyfikacją ruchu w miejscu

włączenia obwodnicy. Należy podkreślić, że budowa obwodnicy Brzegu nie obejmuje miejscowości Lubsza – koniec przedsięwzięcia od strony północnej znajduje się w odległości ok. 1,5 km przed terenami zabudowanymi miejscowości Lubsza. W przedłożonej dokumentacji analizowano przeniesienie ruchu na nowo wybudowany odcinek obwodnicy, dokonując oceny oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, w tym na ludzi.

Wieś Michałowice jest położona przy drodze krajowej nr 39, czyli przy tej samej, która przebiega przez Brzeg i dla której projektuje się obwodnicę. Projektowana obwodnica, w wariantcie proponowanym do realizacji, przebiegać będzie po północnej stronie wsi Michałowice i przyczyni się do przeniesienia ruchu pojazdów z istniejącej drogi DK39, przebiegającej przez Michałowice, na projektowaną drogę omijającą tę wieś. Ruch na istniejącej drodze krajowej DK39 m.in. w obrębie miejscowości Michałowice, po wybudowaniu projektowanej obwodnicy, ulegnie zmniejszeniu. Analizy wykonane w przedłożonej dokumentacji obejmują m.in. teren pomiędzy wsiami Michałowice i Myśliborzyce (gdzie przechodzić będzie projektowana obwodnica) i nie wykazują w tym miejscu negatywnego oddziaływania planowanej drogi na zabudowę mieszkaniową tych miejscowości. Z dołączonych do raportu oś obliczeń propagacji hałasu w środowisku wynika, że nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach prawnie chronionych przed hałasem. W miejscu włączenia projektowanej obwodnicy do istniejącej drogi DK39 (odcinek między Lubszą, a Michałowicami) nie ma terenów chronionych akustycznie (występują tam pola uprawne).

Do kwestii dotyczącej oddziaływania na jakość powietrza atmosferycznego odniesiono się wyżej w punkcie II.1.f)

Zebrane podczas postępowania wyjaśnienia przedmiotowej kwestii organ uznał za wystarczające.

III. Wójta Gminy Skarbimierz z dnia 23.09.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu), dotyczące:

1. *Braku uwzględnienia w raporcie oś wszystkich uwag mieszkańców gminy Skarbimierz, względem wariantu 1d, które były zgłaszane m.in. na zebraniu w miejscowości Zielęcice tj., dotyczących:*

a) *braku konieczności budowy wiaduktu i nasypu na zakręcie w dolinie drogi krajowej nr 94, jeżeli rondo będzie zlokalizowane po prawej stronie na podwyższonym terenie*

Z przedłożonych dokumentów wynika, że inwestycja na istniejącym odcinku DK94 pomiędzy skrzyżowaniami z DP 11740 i DP 11930 w km 1+593, gdzie zaprojektowano węzeł drogowy WB typu „Karo” z rondem, będzie realizowana etapowo t.j.:

- I etap – obejmuje budowę ronda,
- II etap – obejmuje budowę węzła.

W związku z powyższym i biorąc pod uwagę fakt, że w ramach etapu I będzie realizowane rondo, zlokalizowane w ciągu istniejącej DK94, którego układ wysokościowy jest zbliżony do istniejącego terenu, inwestor nie widzi potrzeby budowy wiaduktu i nasypu.

Powyższe wyjaśnienie przedmiotowej kwestii organ uznał za wystarczające.

b) *niedopuszczalności zamknięcia drogi gminnej, która przebiega ze Skarbimierza – Osiedle do drogi krajowej nr 94, gdyż droga ta powinna być uwzględniona jako konieczność do odciążenia ruchu na zakorkowanym rondzie Sosabowskiego*

Z przedstawionych dokumentów wynika, że GDDKiA-O/O/Opole nie dopuszcza lokalizowania połączeń dróg wewnętrznych z drogami krajowymi z uwagi na konieczność zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powiązanie tych dróg z drogami publicznymi odbywa się poprzez połączenie z

drogami niższych kategorii. Wobec powyższego, dla drogi gminnej ze Skarbimierza – Osiedle przewidziano połączenie z istniejącą publiczną drogą gminną w miejscowości Skarbimierz.

Powyższe wyjaśnienie przedmiotowej kwestii organ uznał za wystarczające.

2. *Naruszenia interesów ludności gminy Skarbimierz i gminy Brzeg przez wariant preferowany wskazany przez Inwestora do realizacji, który był już wielokrotnie negatywnie opiniowany przez mieszkańców wsi Zielęcice oraz Brzezina, ze względów środowiskowych polegających na zwiększonym ruchu pojazdów, który będzie powodował zwiększone ilości rakotwórczych substancji oraz wzmożony hałas*

Wyboru wariantu inwestycyjnego dla przedsięwzięcia dot. budowy obwodnicy Brzegu dokonano w oparciu o wielokryterialną analizę porównawczą opracowaną metodą matematyczną. Jest to narzędzie pozwalające na jednoznaczną ocenę i wybór optymalnych rozwiązań projektowych wariantu rekomendowanego do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Jak wskazano wyżej, z analizy przedłożonej dokumentacji sprawy wynika, że wariantem najkorzystniejszym, czyli takim który uzyskał w sumarycznym ujęciu największą liczbę punktów jest wariant 1d (suma punktów – 4,37), a zaraz po nim z minimalną różnicą punktów - wariant 1a (suma punktów – 4,17). Najmniej korzystny okazał się wariant 5 (suma punktów – 2,82).

Analiza przedłożonej dokumentacji wykazała również, że wariant 1d uzyskał większe poparcie ze strony samorządów lokalnych, instytucji (np. WSSE – Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej) oraz mieszkańców w ramach przeprowadzonych spotkań informacyjnych w miejscowościach Lubsza i Brzeg. Na skutek przeprowadzonych spotkań informacyjnych w ww. miejscowościach oraz zgłoszonych wniosków, uwag i opinii mieszkańców, Inwestor zweryfikował rozwiązania projektowe tj:

- ✓ została wprowadzona korekta ostatniego odcinka planowanych tras obwodnicy pomiędzy drogą powiatową DP 1167O, a istniejącym przebiegiem DK39 w stronę Lubszy,
- ✓ projektowany przebieg DK39 dla wariantów zachodnich został skomunikowany z DP 1167O za pomocą skrzyżowania skanalizowanego typu rondo,
- ✓ został skorygowany przebieg wariantów 1a i 1d na odcinku pomiędzy Odrą, a ulicą Wrocławską. Trasa została odsunięta od miejscowości Brzezina.

Ponadto, jak wynika z dokumentacji sprawy, podczas zebrania Rady Gminy Skarbimierz w dniu 15.11.2022r., Inwestor szczegółowo omówił przyjęte rozwiązania projektowe planowanej drogi oraz odpowiedział na liczne pytania, zadawane przez lokalną społeczność, w tym przez mieszkańców Zielęcic, w wyniku czego retoryka mieszkańców Zielęcic, co do preferencji wariantu uległa zmianie (wariant 1d został zaakceptowany przez mieszkańców Zielęcic).

Równocześnie należy zaznaczyć, że przeprowadzone obliczenia w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza wykazały, że w przypadku żadnego z analizowanych wariantów, nie prognozuje się możliwości przekroczenia standardów jakości środowiska wyznaczonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, a także nie przewiduje przekroczenia wartości odniesienia w powietrzu atmosferycznym poza granicą terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Budowa obwodnicy Brzegu ma na celu wyprowadzenie ruchu samochodowego z centrum miasta i przeniesienie go na nową drogę. Obecnie ruch samochodowy w centrum miasta powoduje uciążliwość akustyczną objawiającą się przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zwarta zabudowa centrum uniemożliwia stosowanie zabezpieczeń przed hałasem, w związku z czym jedynym sposobem na ograniczenie oddziaływania jest wyprowadzenie ruchu z centrum jak najdalej od terenów chronionych przed hałasem, gdzie ponadto istnieją możliwości stosowania środków ochrony przed hałasem (ekrany akustyczne).

Cały ruch tranzytowy oraz część ruchu lokalnego zostaną przeniesione na nową drogę, poprowadzoną w większości przez tereny niepodlegające ochronie przed hałasem. Realizacja przedsięwzięcia poprawi warunki akustyczne na terenach chronionych przed hałasem, usytuowanych wzdłuż istniejącej drogi krajowej DK39 w centrum miasta Brzeg, przenosząc główne źródło oddziaływania na tereny niechronione przed hałasem. Oznacza to poprawę obecnych warunków życia ludzi ze względu na warunki akustyczne – w chwili obecnej tereny zabudowane w centrum miasta Brzegu narażone są na ponadnormatywną emisję hałasu.

Powyższe wyjaśnienie organ uznał za wystarczające.

Równocześnie organ uznał, że w przedmiotowej sprawie brak jest przesłanek do zastosowania przepisów art. 81 ust. 1 ustawy ooś (wskazania do realizacji wariantu innego, niż proponowany przez Inwestora). Zgodnie z ustawą Kpa, organ związany jest żądaniem strony zawartym we wniosku; w ocenie organu, brak było podstaw do żądania zmiany wariantu przedsięwzięcia. Zgodnie z treścią art. 81 ustawy ooś *„jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji, spośród wariantów, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5, wariant dopuszczony do realizacji. W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia, wariant wskazany przez wnioskodawcę jest możliwy do realizacji.*

3. *Konieczności dopuszczenia ruchu drogą gminną ze Skarbimierza – Osiedle do nowego ronda na drodze nr 94, a nie zamykanie drogi. Dodatkowy wjazd umożliwi lepszą komunikację ze strefą przemysłową, jak również zmniejszy tworzące się korki w godzinach szczytu w mieście Brzeg*

Do powyższej kwestii, odniesiono się w **punkcie III.1.b)** komentarza do uwag Wójta Gminy Skarbimierz.

4. *Wariantu 2b, pozytywnie zaopiniowanego przez mieszkańców Zielęcic, który jest rozwiązaniem tańszym i lepszym pod względem ochrony środowiska. Wariant ten poprzez przybliżenie dojazdu co najmniej o 1 km na drogach powiatowych dla mieszkańców Brzeg stwarza możliwość wyprowadzenia nie tylko ruchu pojazdów ciężarowych, ale też samochodów osobowych przez co w sposób znaczący obniży się emisja szkodliwych spalin i hałasu w mieście Brzeg*

Do powyższej kwestii, odniesiono się w **punkcie III.2.** komentarza do uwag Wójta Gminy Skarbimierz.

5. *Podania nieprawdy przez Inwestora, że wariant 1d jest wykonany w uzgodnieniu z sołectwem Zielęcice, bowiem mieszkańcy tej miejscowości zdecydowanie wyrażali sprzeciw, a zgodnie ze Statutem Sołectwa zebranie wiejskie podjęło uchwałę negatywnie opiniującą wariant 1d. Mieszkańcy pozytywnie zaopiniowali wariant 2b, jako mniej szkodliwy*

Do powyższej kwestii, odniesiono się w **punkcie III.2.** komentarza do uwag Wójta Gminy Skarbimierz.

IV. Sołectwa wsi Brzezina z dnia 19.09.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 28.09.2022r.), dotyczące:

1. *Zaburzenia stosunków wodnych, w Stawie Sołeckim w miejscowości Brzezina, w którym żyją i bytują gatunki takie jak: rak błotny oraz inne płazy, gady i ptaki*

Z przedłożonych informacji wynika, że planowana inwestycja z uwagi na zakres robót oraz sposób odwodnienia, nie zaburzy stosunków wodnych w Stawie Sołeckim w miejscowości Brzezina, który jest zlokalizowany ok. 200 m od osi planowanej inwestycji.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające, jednak stosując zasadę przezorności stwierdził równocześnie konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i pkt 10 ustawy ooś (**punkt VI.1.d) niniejszej decyzji**), zobowiązując inwestora do doprecyzowania m.in. wpływu inwestycji na stosunki gruntowo-wodne, w szczególności w Stawie Sołeckim w miejscowości Brzezina.

2. *Maksymalnego oddalenia przebiegu planowanej drogi od Sołectwa Brzezina, w tym od zbiornika, o którym mowa wyżej*

Z przedstawionych dokumentów wynika, że na skutek przeprowadzonych spotkań informacyjnych w miejscowościach Lubsza i Brzeg oraz zgłoszonych wniosków, uwag i opinii mieszkańców, Inwestor skorygował przebieg wariantów 1a i 1d na odcinku pomiędzy Odrą, a ulicą Wrocławską.

Trasa została odsunięta od miejscowości Brzezina.

3. *Nasadzeń zastępczych w okolicy Sołectwa Brzezina*

Biorąc pod uwagę ograniczoną szczegółowość danych przedstawioną przez Inwestora na obecnym etapie procesu inwestycyjnego, w tym m.in. w zakresie nasadzeń zastępczych, organ w **punkcie VI.1.f) niniejszej decyzji** uznał, że przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w związku z koniecznością doprecyzowania m.in. lokalizacji nasadzeń zastępczych, w tym w okolicy Sołectwa Brzezina.

V. Pana Marka P. z dnia 30.09.2022r. (data wpływu do RDOS w Opolu), dotyczące:

1. *Możliwości zmiany projektu planowanej inwestycji poprzez uwzględnienie w projekcie i wybudowanie dodatkowego zjazdu z projektowanego ronda zlokalizowanego w obrębie nieruchomości należącej do Marka P., stanowiącej działkę ewidencyjną nr 123/4, położoną w Zielęcicach gm. Skarbmierz – bezpośrednio na tą nieruchomość oraz wybudowanie dróg dojazdowych z tego dodatkowego zjazdu do sąsiednich nieruchomości stanowiących działki nr 124/1, 123/3 i 120/5*

Z przedłożonej dokumentacji i wyjaśnień Inwestora wynika, że budowa bezpośredniego zjazdu z projektowanego ronda na działkę nr 123/4 nie jest możliwa, ponieważ jest sprzeczna z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, tj. § 55 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022r., poz. 1518), zgodnie z którym cyt. "Zjazdu, wyjazdu lub zjazdu zwykłego nie projektuje się w miejscu, które zagraża bezpieczeństwu ruchu. W szczególności zjazdu zwykłego nie projektuje się w obszarze węzła lub skrzyżowania, za wyjątkiem trudnych warunków".

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

VI. Wójta Gminy Lubsza z dnia 06.02.2023r., dotyczące:

1. *Zakresu uzupełnienia raportu ooś o:*
 - a) *Informacje dot. konieczności uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na wszelkie zrzuty wód do odbiorników, co winno być warunkiem określonym w decyzji. Należy jednoznacznie wskazać proponowany sposób oczyszczania wód z zawieszin (czy będą to tymczasowe zbiorniki retencyjne/wyrównawcze, czy urządzenia techniczne). Budowa zbiorników retencyjnych wiąże się z zajęciem dodatkowego obszaru, który należy uwzględnić w obszarze wyznaczonym jako teren realizacji inwestycji. Należy określić sposoby postępowania z wodami z wykopów*

W trakcie realizacji przedsięwzięcia, Inwestor będzie zobowiązany uzyskać wszelkie niezbędne pozwolenia, wynikające z wszelkich obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa, w tym m.in. ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (Dz.U.2023,poz.1478 ze zm.). Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie określa warunków wynikających z innych obowiązujących przepisów.

Planowane w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zbiorniki retencyjne zostały uwzględnione w obszarze projektowanej inwestycji.

W przedłożonej dokumentacji Inwestor wskazał, że wody z odwodnienia głębokich wykopów przed odprowadzeniem do rzeki Odry lub innych cieków będą oczyszczane z zawiesin. W przypadku braku odbiornika w miejscu wykonywania wykopów, wody z wykopu będą transportowane do najbliższego odbiornika np. za pomocą węża, rur lub cystern.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające, jednak stosując zasadę przezorności nałożył obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w związku z koniecznością doprecyzowania m.in.:

- sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi, a także planowanych do zastosowania urządzeń podczyszczających (weryfikacja rodzaju i ilości urządzeń podczyszczających i ich lokalizacji);
- rodzaju zbiorników retencyjnych przewidzianych w układzie odwodnienia (szczelne/ nieszczelne) weryfikacji ich lokalizacji oraz pojemności, sposobu odprowadzania wód ze zbiorników (grawitacyjnie /pompowo).

b) Właściwej oceny wpływu przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla JCWP, w tym oceny wpływu utrzymania dróg w okresie zimowym i jesiennym na zasolenie wód

W przedłożonej dokumentacji, w tym w ujednoliconym raporcie oos oraz uzupełnieniu z 29.02.2024r. przedstawiono wpływ przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla JCWP, w tym ocenę wpływu utrzymania dróg w okresie zimowym na zasolenie wód. Należy podkreślić, że oddziaływanie dróg na zasolenie wód powierzchniowych jest sezonowe i odbywać się musi zgodnie z przepisami ochrony środowiska, t.j. do zimowego utrzymania drogi należy stosować substancje zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz.U.2005,Nr 230, poz. 1960). Wskazany w ww. rozporządzeniu limit ilości soli wykorzystywanej do zimowego utrzymania drogi powinien być ściśle przestrzegany przez podmiot odpowiedzialny za jej stosowanie. Na chwilę obecną brak jest metodologii obliczania stężeń chlorków w miejscu wylotów kanalizacji deszczowej do rzek, jak również brak standardów emisyjnych zawartości tej substancji w wodach opadowych, które pozwoliłyby na jednoznaczną ocenę, w jakim stopniu utrzymanie drogi powoduje zasolenie wód w rzekach i od jakiego poziomu wpływ ten należy uznać za szkodliwy. Do tej pory standardy emisyjne zostały określone jedynie dla zawiesin i węglowodorów ropopochodnych.

Oddziaływanie projektowanej obwodnicy na wody powierzchniowe, pod kątem używania związków soli w okresie zimowym, zostało także przeanalizowane w zakresie wpływu na elementy biologiczne JCWP (fitobentos, fitoplankton, makrofity, makrobezkręgowce i ichtiofaunę). Z uwagi jednak na przeprowadzone badania naukowe, nie przewiduje się, aby wpływ ten był znaczący. W publikacji Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (Pchałek M. 2014.) badano wpływ parametrów fizykochemicznych na elementy biologiczne. Najwyższy poziom zgodności ocen (64%) uzyskano przy pomocy analizy tablic wielodzielczych dla fitobentosu i makrofitów, zestawionych z oceną substancji biogennych. Zgodność dla fitoplanktonu

była minimalnie niższa (63%). Dla makrobezkręgowców bentosowych i ichtiofauny nie stwierdzono wyraźnych zależności ocen stanu/potencjału ekologicznego od dostępnych w PMS parametrów fizykochemicznych charakteryzujących: warunki tlenowe, zakwaszenie, zasolenie i wybrane substancje biogenne. Opisane rezultaty testu dowodzą, że nie ma wyraźnego związku pomiędzy zasoleniem wód powierzchniowych, a stanem elementów biologicznych rzek. Substancje biogenne, dla których zależność okazała się najwyższa, nie są jak wiadomo składnikiem wód opadowych z dróg. Związki soli zatem, głównie chlorki sodu, które mimo zastosowanych rowów przydrożnych mogą przedostawać się do wód powierzchniowych, nie będą miały istotnego wpływu na stan elementów biologicznych JCWP, przekraczanych przez obwodnicę.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

c) *Aktualnych wyników badań natężenia ruchu, na istniejącej DK39 oraz dogach lokalnych powiązanych z tą drogą, na odcinku objętym przedsięwzięciem, ze wskazaniem metodyki prowadzenia pomiarów natężenia ruchu. Dane przedłożone w uzupełnieniu raportu oos z 29.12.2022r. są nieaktualne (dostępna jest analiza ruchu GDDKiA z 2020r.). Należy wskazać sposób szacowania natężenia ruchu na planowanej obwodnicy oraz drogach lokalnych (uzupełnienie raportu oos jest niewystarczające w tym zakresie) i określić kierunek przereczenia się ruchu z miejscowości sąsiednich np: Kościerzyc, Piszczowic, Grabowa, w okolicy planowanej obwodnicy, czego skutkiem będzie kumulacja i zwiększenie natężenia ruchu w miejscowości Lubsza, Michałowice i Myślborzyce. Dokonać oceny przewidywanych zmian w rozkładzie natężenia ruchu na poszczególnych drogach po zrealizowaniu przedsięwzięcia*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punktach II.1.f). i II.1.k)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza.

d) *Wskazanie, że na granicy ogródków działkowych stanowiących tereny rekreacji, będą dotrzymane standardy jakości środowiska, w zakresie emisji hałasu*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.i)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza.

e) *Rzetelną analizę oddziaływania:*

- *faktycznego i realnego inwestycji na ludzi oraz w kontekście przeniesienia zintensyfikowanego ruchu z miejscowości sąsiednich (między innymi Lubsza) na nowo wybudowany odcinek obwodnicy, w tym także w kontekście oddziaływania na obszary zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej wsi Michałowice, Myślborzyce, a także w związku z intensyfikacją ruchu w miejscu włączenia obwodnic oraz*
- *inwestycji na dobra materialne uwzględniającą zmiany klimatu akustycznego, emisję zanieczyszczeń i lokalną zmianę układu ciągów komunikacyjnych i wynikającą z tego zmianą intensywności ruchu. W uzupełnieniu z 29.12.2022r. nie odniesiono się do obszarów m. Lubsza, Michałowice czy Myślborzyce*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.o)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza.

VII. Wójt Gminy Skarbimierz z dnia 08.02.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu), dotyczące:

1. *Zamknięcia przejazdu kolejowego w wariantie 1d, co spowoduje wiele utrudnień dla mieszkańców Lipek, Zielęcic, Brzeziny, czy Skarbimierza dojeżdżających do pracy, czy szkoły przez wydłużone przejazdy, które przyczynią się do większej ilości spalonego paliwa jak również zwiększenia ilości szkodliwych węglowodorów. Według raportu w wariantie 2b nie będzie zamykany przejazd kolejowy, co obecnie usprawnia dość dobrze ruch pomiędzy miejscowościami w Gminie Skarbimierz jak również dojazd do Brzegu od ul. Wrocławskiej*

Z przedłożonych materiałów wynika, że planowana inwestycja obejmuje swym zakresem likwidację istniejącego przejazdu drogowo – kolejowego na skrzyżowaniu LK132 i DP11930. Likwidacja przedmiotowego przejazdu wynika z odrębnych przepisów, tj.: rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r. poz. 1744). Wg. rozdziału 4 § 40.1 ww. rozporządzenia cyt. „W odległości do 3 km z każdej strony od wybudowanego skrzyżowania wielopoziomowego w obszarze niezabudowanym nie mogą znajdować się przejazdy kolejowo – drogowe”.

W związku z treścią ww. przepisu, niezależnie od wariantu planowanego przedsięwzięcia (dot. wariantu Ia, Id, IIa, IIb), przejazd kolejowo-drogowy zlokalizowany na linii kolejowej nr 132 w km 143,872 – kat. B, musi zostać zlikwidowany.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

2. *Braku, w wariantcie 1 d informacji o ekranach na wysokości przejazdu drogowego, czy przy samej miejscowości Brzezina, a według przedstawionej lokalizacji obwodnica będzie przechodzić dość blisko miejscowości Brzezina*

Na załączonych do raportu oś mapach akustycznych przedstawiono izolinie propagacji hałasu, z których wynika, że na wysokości miejscowości Brzezina nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i tym samym nie zaprojektowano w tej okolicy ekranów akustycznych.

3. *Podania przez GDDKiA, że wątpliwości mieszkańców Zielęcice zostały wyjaśnione na zebraniu w dniu 15.11.2022r. i są akceptowane przez lokalną społeczność, co nie jest zgodne z rzeczywistym stanem. Na polecenie Wójta Gminy Skarbimierz została przeprowadzona ankieta w miejscowości Zielęcice oraz Brzezina, z której wynika, iż 225 mieszkańców wybrało wariant 2b, w tym alternatywne rondo w odległości 1000 m od ronda Sosabowskiego. Za wariantem 1d opowiedziało się 132 mieszkańców, którzy mieszkają w dalszej odległości od drogi DK94*

Niezależnie od wyników ankiety przeprowadzonej przez Wójta Gminy Skarbimierz, mając na uwadze:

- wyniki przeprowadzonej oceny oddziaływania wariantu 1d na środowisko;
- brak woli Inwestora do zmiany wariantu realizacji przedsięwzięcia;
- fakt, że konsekwencją wszczęcia postępowania na żądanie strony jest związanie organu administracyjnego zakresem tego żądania, co oznacza, że:
 - ✓ wniosek strony wyznacza granice sprawy podlegającej rozpoznaniu i rozstrzygnięciu w drodze decyzji;
 - ✓ organ nie może samodzielnie ustalić jego treści, ani też prowadzić postępowania administracyjnego i wydać rozstrzygnięcia w innym przedmiocie, czy zakresie, niż wynika to z wniosku strony;
 - ✓ organ w żadnym wypadku nie jest uprawniony do narzucania stronie treści wniosku wbrew jej woli,

o czym stanowią liczne wyroki sądów, organ przeprowadził postępowanie w sprawie wydania przedmiotowej decyzji środowiskowej dla wariantu zaproponowanego przez Inwestora (wariant 1d).

4. *Według wyjaśnień Inwestora do raportu w wariantcie bezinwestycyjnym ruch pojazdów w 2026 wyniesie ok. 5015 aut, a w 2036 ok. 6237 aut czyli w ciągu 10 lat nastąpi przyrost o ok. 24%, a przy wariantcie 1d na rok 2026 ok. 5699 aut, a w 2036 ok. 7858 – przyrost 37%. Patrząc na ruch jaki będzie na przedstawionej trasie w ciągu 10 lat można wywnioskować, że jest to przyrost naturalny nie mający znaczenia dla ochrony środowiska. Pozostaje pytanie czy w*

ogóle obwodnica jest w takim przypadku potrzebna, gdy brak jest obliczeń generowanych szkodliwych węglowodorów i hałasu

Należy zwrócić uwagę, że realizacja przedmiotowej inwestycji ma na celu wyprowadzenie ruchu samochodowego z centrum miasta Brzeg i przeniesienie go na nową drogę. Obecnie ruch samochodowy w centrum miasta powoduje uciążliwość akustyczną powodującą przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zwarta zabudowa centrum uniemożliwia stosowanie zabezpieczeń przed hałasem, w związku z czym jedynym sposobem na ograniczenie oddziaływania jest wyprowadzenie ruchu z centrum jak najdalej od terenów chronionych przed hałasem, gdzie ponadto istnieją możliwości stosowania środków ochrony przed hałasem (ekrany akustyczne).

Cały ruch tranzytowy oraz część ruchu lokalnego zostaną przeniesione na nową drogę, poprowadzoną w większości przez tereny niepodlegające ochronie przed hałasem. Realizacja przedsięwzięcia poprawi warunki akustyczne na terenach chronionych przed hałasem, usytuowanych wzdłuż istniejącej drogi krajowej DK39 w centrum miasta Brzeg, przenosząc główne źródło oddziaływania na tereny niechronione przed hałasem. Oznacza to poprawę obecnych warunków życia ludzi ze względu na warunki akustyczne – w chwili obecnej tereny zabudowane w centrum miasta Brzegu narażone są na ponadnormatywną emisję hałasu.

Jak wskazano wyżej **w punkcie II.1.f)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza, przeprowadzone obliczenia w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza wykazały, że w przypadku żadnego z analizowanych wariantów, nie prognozuje się możliwości przekroczenia standardów ochrony powietrza wyznaczonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, a także nie przewiduje przekroczenia wartości odniesienia w powietrzu atmosferycznym poza granicą terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

5. *Braku w przedłożonym przez GDDKiA uzupełnieniu raportu, opracowania proponowanego na zebraniu mieszkańcom Zielęcic w zakresie włączenia do ronda drogi gminnej ze Skarbimierza-Osiedle. W związku z tym przesyłamy dwie propozycje włączenia drogi gminnej do wariantu 1d i propozycje włączenia miejscowości Skarbimierz-Osiedle do wariantu alternatywnego 2b*

Do powyższej kwestii, w zakresie włączenia drogi gminnej do wariantu 1d, odniesiono się **w punkcie III.1.b)** komentarza do uwag Wójta Gminy Skarbimierz.

VIII. Spółki Marbet Wil Sp. z o.o. z dnia 18.12.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 28.12.2023r.), dotyczące:

1. *Rozwoju technologii, i pojawienia się na rynku produktów wykonanych z polimerobetonów, perlitu itp., o takich samych parametrach technicznych jak beton, ale w ich produkcji nie wykorzystuje się wody i kruszyw naturalnych. Zaletą ich jest także możliwość wykorzystania podczas produkcji odpadów pochodzących z przemysłu w postaci pyłów, popiołów i żużli (odpady mogą stanowić ponad połowę składu elementu) przyczyniając się do zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska i poboru z niego kruszyw naturalnych. W związku z powyższym, zwracam się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie stanowiska i ochronę środowiska naturalnego poprzez dopisanie artykułów: chroniących wodę i promujących recykling, do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w poniższym brzmieniu jako sposobu na większą ochronę środowiska:*
 - a) *w fazie projektowania, produkcji oraz realizacji stosować technologie i rozwiązania nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, a w razie ich braku stosować inne, dostępne technologie,*
 - b) *w fazie projektowania, produkcji oraz realizacji stosować technologie i rozwiązania wykorzystujące odpady w ponad połowie składu, a w razie ich braku stosować inne, dostępne technologie.*

W postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ nie wskazuje rodzaju materiału, z jakiego ma być wykonana droga.

IX. Wójt Gminy Lubsza z dnia 04.01.2024r., dotyczące:

1. *Potrzeby uzupełnienia raportu ooś o:*

a) *opis szczegółowych oddziaływań występujących na etapie realizacji inwestycji na ludzi oraz pozostałe komponenty środowiska, uwzględniając przy tym wariant inwestorski*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.a)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

b) *graficzną prezentację przestrzennego rozkładu izolinii stężeń średniorocznych i maksymalnych dla wszystkich wariantów realizacji inwestycji wraz z uwzględnieniem funkcjonowania dróg lokalnych i poprzecznych*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.b)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r. Ponadto, Inwestor w uzupełnieniu raportu ooś z 29.02.2024r. przedłożył graficzną prezentację rozkładu stężeń dla tlenków azotu, wygenerowaną dla horyzontu czasowego 2030 i 2039 w rejonie pasa drogowego dla wariantu 1d, która wyraźnie pokazuje, że stężenia zanieczyszczeń generowane przez ruch pojazdów są dużo niższe od stężeń dopuszczalnych.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

c) *przyjęte wskaźniki emisji dla poszczególnych zanieczyszczeń (podano tylko wskaźniki dla etapu budowy)*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.c)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

d) *przyjęty udział procentowy poszczególnych rodzajów pojazdów w prognozowanym strumieniu ruchu na rok 2026 i 2036*

W ujednoczonym raporcie ooś z 30.11.2023r. oraz uzupełnieniu z 29.02.2024r., ze względu na dokonaną aktualizację prognoz ruchu oraz horyzontów czasowych, Inwestor przedstawił przyjęty udział procentowy poszczególnych rodzajów pojazdów w prognozowanym ruchu na rok 2030 i 2039.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

e) *metodykę szacowania natężenia ruchu w roku 2026 i 2036 na planowanej obwodnicy oraz drogach lokalnych*

W ujednoczonym raporcie ooś z 30.11.2023r., Inwestor przedłożył aktualne wyniki badań natężenia ruchu na istniejącej drodze DK39 i drogach lokalnych i dokonał aktualizacji horyzontów czasowych (przedstawił przyjęty udział procentowy poszczególnych rodzajów pojazdów w prognozowanym ruchu na rok 2030 i 2039). Prognoza została wykonana metodą modelowania komputerowego ruchu, którą opisano **w punkcie II.1.e)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

f) *wyniki badania natężenia ruchu w sytuacji obecnej na istniejącej DK39 oraz drogach lokalnych i poprzecznych oraz określić jakie zmiany zajdą w kontekście emisji zanieczyszczeń po realizacji inwestycji, w szczególności w zakresie emisji lokalnej dla wariantu 1d*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.f)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

g) *przyjęte poziomy emisji hałasu dla poszczególnych typów pojazdów zgodnie z metodykami europejskimi*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.g)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

h) *graficzne prezentacje przestrzennego rozkładu izolinii hałasu dla terenów gm. Lubsza*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.h)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

i) *graficzne prezentacje przestrzennego rozkładu izolinii hałasu uwzględniające funkcjonowanie dróg poprzecznych*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.b)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

j) *w przypadku obszarów o obowiązującym MPZP, punkty receptorowe jednoznacznie wyznaczyć na granicach terenów ochrony akustycznej, nie zaś na elewacjach budynków ochrony akustycznej*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.j)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

k) *ocenę stanu aktualnego (dane dotyczące aktualnego natężenia ruchu) oraz okresu prognozowanego wraz ze wskazaniem metodyk pomiarów natężenia ruchu, dat prowadzenia pomiarów tego natężenia, metodyk prognozowania natężenia ruchu wraz ze wskazaniem kierunku przeniesienia się ruchu z miejscowości ościennych w okolice planowanej obwodnicy*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.k)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

l) *ilości odpadów powstających na etapie realizacji inwestycji, w kontekście skali jej realizacji*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.l)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

m) *podanie w jaki sposób miejsca magazynowania odpadów będą zabezpieczone przed ewentualnymi wyciekami oraz czy miejsca magazynowania odpadów będą wyposażone w systemy odbierania odcieków z odpadów*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.m)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

n) *uwzględnienia w opisie magazynowania wytwarzanych odpadów zapisów rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 lutego 2020r. w sprawie wymagań w zakresie ochrony przeciwpożarowej, jakie mają spełniać obiekty budowlane lub ich części oraz inne miejsca przeznaczone do zbierania, magazynowania lub przetwarzania odpadów (Dz.U.2020.296) oraz dostosowania gospodarki odpadami do obowiązującej obecnie ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz.U.2020.797) – w tym w szczególności w zakresie funkcjonowania teleinformatycznego systemu ewidencjonowania tj. bazy danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.n)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r.

o) szczegółowej, rzetelnej i obiektywnej analizy konfliktów społecznych. Raport zawiera zbyt ogólne informacje

Inwestor w przedłożonym uzupełnieniu do raportu o oś z 29.02.2024r., przedstawił analizę konfliktów społecznych, w tym załączył w wersji elektronicznej przeprowadzone konsultacje społeczne (tzw. „Raport ze spotkań informacyjnych”).

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.

p) rzetelnej i obiektywnej analizy:

- *oddziaływania inwestycji na zdrowie, warunki życia i bezpieczeństwo ludzi w kontekście przeniesienia zintensyfikowanego ruchu z miejscowości sąsiednich (między innymi Lubsza) na nowo wybudowany odcinek obwodnicy, w tym także w kontekście oddziaływania na obszary zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej wsi Michałowice, a także w związku z intensyfikacją ruchu w miejscu włączenia obwodnicy, oraz*
- *oddziaływania inwestycji na dobra materialne uwzględniającą zmiany klimatu akustycznego, emisję zanieczyszczeń i lokalną zmianę układu ciągów komunikacyjnych i wynikającą z tego zmianą intensywności ruchu (w tym odnieść się do obszarów m. Lubsza, Michałowice czy Myślaborzyce),*

Do powyższej kwestii, odniesiono się **w punkcie II.1.o)** komentarza do uwag Wójta Gminy Lubsza z 23.09.2022r..

X. Wójt Gminy Skarbmierz z dnia 05.01.2024r. oraz z dnia 11.04.2024r. dotyczące:

1. *Przebiegu wariantu 1d obwodnicy, który jest niezgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Gminy Skarbmierz oraz normami hałasu i emisją szkodliwych węglowodorów. Na wniosek GDDKiA Rady Gminy za zgodą mieszkańców przyjęła do planu przebieg obwodnicy w odległości 300 m od miejscowości Zielęcice, na granicy ze strefą przemysłową miasta Brzeg, co miało znaczenie nie tylko ekologiczne, ale i gospodarcze, lecz inwestor w ogóle nie wykonał opracowania do wnioskowanego wcześniej przebiegu. Inwestor przygotował wariant 2b, który tylko w początkowej części był zgodny z wnioskiem złożonym do mpzp, ale w dalszej części wykonany w poprzek terenów inwestycyjnych miasta Brzeg, aby wykazać brak uzasadnienia ekonomicznego na dzielenie strefy*

Projektowana inwestycja, zgodnie z art. 59a. ust. 4 ustawy o oś należy do inwestycji strategicznych, w związku z czym w toku prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie dokonuje się analizy zgodności lokalizacji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Budowa obwodnicy Brzegu, w każdym z analizowanych wariantów, będzie miała pozytywny wpływ na jakość powietrza atmosferycznego, ponieważ przeniesienie ruchu tranzytowego z centrum miasta Brzeg, na nową trasę, nie wprowadzi istotnego nowego, dodatkowego źródła emisji, a jedynie spowoduje przeniesie źródła emisji z istniejącej DK39 na nowy odcinek drogi. Ponadto, przeprowadzone obliczenia, dla perspektywy 2030r. i 2039r., wykazały, brak przekroczenia standardów jakości powietrza, wyznaczonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U z 2012, poz. 1031) oraz w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu, poza granicą terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

W ramach analizy oddziaływania skumulowanego (emisja hałasu), przeprowadzono obliczenia akustyczne, uwzględniające hałas emitowany przez istniejące drogi poprzeczne oraz ww. linie kolejowe. W związku z występowaniem przekroczeń wyznaczono miejsca, w których przewiduje się zastosowanie środków ochrony przed hałasem, np. w postaci ekranów akustycznych.

Przeprowadzone obliczenia wykazały, że pomimo zastosowania ekranów, całkowita likwidacja przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu nie jest możliwa w punktach: 2w, 3w i 8w, 9w. Przekroczenia w punktach 2w i 3w są spowodowane brakiem możliwości kontynuowania ekranowania drogi w kierunku zachodnim przy ul. Klonowej. Wynika to z występowania zjazdów na posesje oraz konieczności zapewnienia odpowiedniej widoczności dla tych wyjazdów, ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wartości poziomu hałasu w punkcie 8w zostały podane informacyjnie, ponieważ analizowane przedsięwzięcie nie obejmuje swoim zakresem terenów, na których ww. punkt się znajduje. Decydujący wpływ na poziom hałasu w tym punkcie będzie miała droga powiatowa 1167 O, a szczególnie jej odcinek, który jest poza zakresem przedmiotowej inwestycji. Natomiast w punkcie 9w, występują nieznaczne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu policzone w perspektywie czasowej na rok 2039r.

Przedmiotowe wyjaśnienia organ uznał za wystarczające, jednak stosując zasadę przezorności stwierdził równocześnie konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i pkt 10 ustawy ooś (**punkt VI.1.a) nin. decyzji**) zobowiązując inwestora do ponownej weryfikacji lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych oraz punktów pomiarowych.

Równocześnie, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, **w punkcie VII. niniejszej decyzji** organ nałożył obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia m.in. na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem.

- 2. Naruszenia przez wariant 1d interesów mieszkańców Zielęcic, a także miasta Brzeg oraz zaproponowania przez Wójta Gminy Skarbimierz weryfikacji przebiegu wariantu 2b tj. w odległości 1200 m od ronda gen. Sosabowskiego oraz 1200 m od miejscowości Zielęcice, a następnie przez teren gminy Brzeg na granicy strefy inwestycyjnej i mieszkaniowej gdzie nie ma jeszcze budownictwa mieszkalnego. Tereny „zielonki” powinny mieć bezpośredni wjazd na obwodnicę, ze względu na planowaną budowę Centrum Dystrybucyjnego DINO. Ruch samochodów dostawczych w kierunku Zielęcic będzie powodował wzmożoną emisję spalin i utrudnienia w ruchu. Aby tego uniknąć, należy opracować raport oddziaływania na środowisko oraz emisji spalin dla alternatywnych tras. Ponadto istnieje konieczność nowego włączenia miejscowości Skarbimierz-Osiedle do obwodnicy ze względu na przeciążone rondo gen. Sosabowskiego. Zatem nowy raport nie obejmuje połączenia z obwodnicą Skarbimierza-Osiedla, wariantu przyjętego w mpzp oraz alternatywnego wariantu 2b.*

Do powyższych kwestii, odniesiono się **w punktach: III.1.b), X.1. oraz VII.3** komentarzy do uwag Wójta Gminy Skarbimierz z: 23.09.2022r., 08.02.2023r. oraz 05.01.2024r.

W toku prowadzonego postępowania tut. organ, kierując się wyłączeniem wskazanym w art. 80 ust. 2 ustawy ooś, nie dokonał, oceny zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ taki obowiązek nie istnieje w stosunku do inwestycji w zakresie dróg publicznych (inwestycja strategiczna).

W punkcie II niniejszej decyzji organ zajął stanowisko co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, ponieważ posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia, ujęte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, nie pozwalają w pełni ocenić jego oddziaływania na środowisko. W szczególności dotyczy to:

- Ponownej weryfikacji lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych oraz lokalizacji punktów pomiarowych.
- Ponownej weryfikacji sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi, a także planowanych do zastosowania urządzeń podczyszczających (weryfikacja rodzaju i ilości urządzeń podczyszczających i ich lokalizacji).
- Rodzaju planowanych zbiorników retencyjnych (żelbetowe/ziemne, szczelne/nieszczelne) weryfikacji ich lokalizacji oraz pojemności, sposobu odprowadzania wód ze zbiorników (grawitacyjnie /pompowo).
- Wpływu inwestycji na stosunki wodne, w szczególności w Stawie Sołeckim w miejscowości Brzezina.
- Ponownej weryfikacji danych względem ilości, lokalizacji drzew do nasadzeń krajobrazowych, oraz zieleni naprowadzającej, ze względu na możliwość wystąpienia rozbieżności pomiędzy danymi wskazanymi w raporcie oddziaływania na środowisko, a danymi wskazanymi w projekcie budowlanym (wskazać również nasadzenia w okolicy Sołectwa Brzezina);
- Uszczegółowienia rozwiązań dotyczących organizacji placu budowy i lokalizowania zapleczy budowy.
- Uszczegółowienia rozwiązań projektowych systemu odwodnienia drogi, parkingów i OUD, wskazania lokalizacji i rodzaju urządzeń podczyszczających oraz zbiorników retencyjnych i ich parametrów w oparciu o dane dotyczące występowania zanieczyszczeń wód opadowych lub roztopowych oraz stosowne obliczenia.
- Uszczegółowienia charakteru wykonywanych prac i planowanych do użycia materiałów związanych z przełożeniem cieków, budowy mostów i inną ingerencją w ciek oraz analizy wpływu prac w ciekach na środowisko wodne i organizmy od wód zależne.
- Uszczegółowienia rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami powodzi na obszarze planowanej inwestycji, w szczególności w polderze zalewowym.
- Uszczegółowienia charakteru wykonywanych prac i planowanych rozwiązań projektowych związanych z gospodarką wodno-ściekową – sposób dostarczania wody oraz odprowadzania ścieków bytowych, a także odprowadzania wód opadowych lub roztopowych (w tym sposoby podczyszczania i odbiorniki wód oraz ścieków) z miejsc obsługi uczestników ruchu (w tym parkingów oraz OUD). W przypadku zamiaru realizacji własnego ujęcia wód podziemnych, należy szczegółowo omówić wpływ zamierzenia w odniesieniu do udokumentowanych zasobów eksploatacyjnych, tj. zestawienia maksymalnej wielkości zasobów eksploatacyjnych ustalonych w dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód w planowanym poborem (udowodnienie, że zachowana zostanie równowaga pomiędzy poborem, a zasilaniem ujmowanej warstwy wodonośnej).
- Uszczegółowienia rozwiązań technicznych dotyczących odwodnienia terenów przyległych do projektowanej drogi w miejscach kolizji trasy z siecią drenarską.
- Uszczegółowienia sposobu posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, wskazania konieczności wymiany gruntów bądź ich wzmocnienia, a także określenia miejsc, w których następować będzie

odwodnienie wykopów budowlanych i wskazania sposobu zagospodarowania wód z odwodnienia.

- Uszczegółowienia zakresu współpracy z przyrodnikami i zarządcami cieków podczas prac w ciekach.

W ocenie tut. organu, ze względu na charakter przedsięwzięcia i jego lokalizację (z dala od granic państwa), nie wymaga ono przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Emisje w fazie budowy, jak i likwidacji, będą chwilowe, ograniczone przestrzennie (do miejsca prowadzenia robót budowlanych) i terminowo (do czasu prowadzenia robót). W czasie eksploatacji nie będą przekraczane standardy jakości środowiska.

Ponadto organ, korzystając z uprawnienia, jakie daje przepis art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia, w punkcie III niniejszej decyzji nałożył na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny na terenach prawnie chronionych przed hałasem.

W toku postępowania tut. organ ustalił, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzą przesłanki do tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Wobec powyższego, po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, biorąc pod uwagę:

- ustalenia własne,
- stanowiska organów uzgadniających i opiniujących,
- ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz jego uzupełnieniach,
- wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa,
- wnioski i uwagi stron postępowania,

wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

W niniejszej decyzji określono środowiskowe uwarunkowania realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz warunki, jakie muszą zostać uwzględnione w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w celu zminimalizowania negatywnych skutków oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Uzasadnienie potrzeby nałożenia poszczególnych warunków przedstawiono powyżej, wskazując wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska na etapie jego realizacji i likwidacji oraz eksploatacji.

Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji stanowi *Charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia*.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Pouczenie

Zgodnie z ustawą ooś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 tej ustawy. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b.

W przypadku konieczności wykonywania prac powodujących łamanie zakazów obowiązujących względem gatunków chronionych, należy przed przystąpieniem do nich wystąpić o uzyskanie zezwolenia na realizację czynności zakazanych, wydawanego w trybie określonym w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023r. poz. 1336 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o *opłacie skarbowej* (Dz. U. z 2023r., poz. 2111), niniejsza decyzja nie podlega opłacie skarbowej.

Alicja Majewska
Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Opolu
/ – podpisany cyfrowo/

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – **na ręce pełnomocnika Pana Rafała Pydycha**
GDDKiA Oddział w Opolu
ul. Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole
2. Pozostałe strony postępowania zawiadomieniem zgodnie z art. 49 Kpa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Brzegu
ul. Armii Krajowej 22
49-300 Brzeg
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu
ul. Norwida 34
50-950 Wrocław
3. aa
Sprawę prowadzi Magdalena Senus, e-mail: magdalena.senus@opole.rdos.gov.pl, tel. (77) 45-26-240