



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU
UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

WOOS.420.69.2025.JS.16

Wrocław, dnia 15 maja 2026 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.)*, § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 oraz § 3 ust. 1 pkt 88 lit. b *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.)* oraz art. 104 i art. 108 § 1 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691)*, po rozpatrzeniu wniosku Skarbu Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie z dnia 1 grudnia 2025 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa węzła drogowego „Głogów-Zachód”” oraz:

I. Określam warunki, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*:

1. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć wyłącznie do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Wycinkę w okresie od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin drzew i krzewów pod kątem obecności miejsc lęgowych ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże zasady i dopuszczalny termin prowadzenia prac. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
2. Wycinkę drzew o obwodach pni powyżej 50 cm, drzew dziuplastych lub/i z odstającą korą prowadzić przy udziale specjalistów: entomologa i chiropterologa, którzy 2–3 dni przed rozpoczęciem ww. prac dokonają oględzin drzew pod kątem obecności schronień i miejsc rozrodu nietoperzy oraz chronionych gatunków bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dalsze zasady i terminy prowadzenia prac.
3. Pnie drzew narażone na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości około 2 m od poziomu gruntu, natomiast w przypadku, gdy korona drzewa osadzona jest poniżej 2 m – do wysokości pierwszych gałęzi (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczenia drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
4. Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów wykonywać ręcznie. Odslonięte korzenie przykrywać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni.

5. Nie składować ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. oleje, paliwa) w obrębie drzew i krzewów.
6. W trakcie realizacji inwestycji, na bieżąco kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, m.in. małych ssaków, płazów i gadów, a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
7. Wprowadzić nasadzenia drzew i krzewów w lokalizacji wskazanej w Tabeli 1, o łącznej powierzchni co najmniej 0,95 ha, w tym co najmniej drzew gatunków: 56 sztuk jesionu wyniosłego *Fraxinus excelsior*, 27 sztuk dębu szypułkowego *Quercus robur*, 35 sztuk klonu pospolitego *Acer platanoides* oraz krzewów gatunków: 42 sztuki derenia świdwa *Cornus sanguinea* i 22 sztuki leszczyny pospolitej *Corylus avellana* – biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, jak również wymogi bezpieczeństwa. Sadzonki drzew powinny mieć dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę oraz obwody pni min. 10–12 cm. Nie stosować gatunków inwazyjnych. Nasadzeń dokonać przy udziale specjalisty dendrologa w okresie wiosennym lub jesiennym. W okresie suszy regularnie podlewać sadzonki.

Tabela 1. Lokalizacja nasadzeń drzew i krzewów

Od km	Do km	Strona drogi	Droga – element węzła
0+040	0+070	prawa	WGZ-L04
0+090	0+120	prawa	WGZ-L04
0+180	0+276	prawa	WGZ-L04
0+000	0+160	prawa	WGZ-L05
0+290	0+320	lewa	WGZ-L01
0+220	0+325	prawa	WGZ-L02
0+190	0+215	prawa	WGZ-L03
0+135	0+300	prawa	WGZ-L07
0+060	0+270	prawa	WGZ-L06
0+080	0+240	prawa	DZ-01

8. Po pierwszym i w trzecim roku po dokonaniu nasadzeń, o których mowa w punkcie I.7, przy udziale dendrologa podczas trwania okresu wegetacyjnego dokonać przeglądu zdrowotnego drzew i krzewów. W przypadku stwierdzenia ubytków w nasadzeniach, należy je uzupełnić w stosunku 1:1. Nasadzenia należy uzupełnić najpóźniej w następnym roku kalendarzowym. Termin nasadzeń uzupełniających należy ustalić we współpracy ze specjalistą dendrologiem. Przy ustalaniu terminu należy uwzględnić rodzaj zastosowanych sadzonek (z zakrytym bądź odkrytym systemem korzeniowym), gatunki drzew i krzewów oraz uwarunkowania klimatyczne.

II. Określam wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

1. W kilometrażach drogi wskazanych w Tabeli 2 zaprojektować obiekty, które pełnić będą funkcje przejść dla zwierząt poprzez spełnianie minimalnych wymagań strefy przeznaczonej dla migracji.

Tabela 2. Zestawienie obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt.

L p.	Nazwa obiektu	Przeszkoda	W ciągu	Przybliżony kilometraż obiektu	Przekrój poprzeczny BxH [m]	Szacunkowa długość obiektu [m]	Minimalne parametry strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt
1.	PH+PZ.G Z.1	rów b.n.1A oraz szlak migracji zwierząt małych i płazów	łącznica WGZ-LO3	ok. 0+244	prostokątny 3,0x2,25	10	półki szerokość 2x0,5 m; wysokość min. 1 m nad półką
2.	PH+PZ.G Z.2	rów b.n.1A oraz szlak migracji zwierząt małych i płazów	łącznica WGZ-LO1 oraz WGZ-LO2	ok.0+074 (LO1)	prostokątny 3,0x2,25	40	półki szerokość 2x0,5 m; wysokość min. 1 m nad półką
3.	PH+PZ.G Z.3	rów b.n.1A oraz szlak migracji zwierząt małych i płazów	łącznica WGZ-LO4	ok. 0+125	prostokątny 3,0x2,25	10	półki szerokość 2x0,5 m; wysokość min. 1 m nad półką

- Przejścia dla małych zwierząt wskazane w punkcie II.1 winny posiadać przekrój prostokątny. Obiekty na ciekach wyposażyć w obustronne półki wykonane w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (pasy winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach obiektu, bez żadnych uskoków terenu, a dojścia do pasów powinny posiadać nachylenie 1:3 – 1:5). Powierzchnię półek przykryć warstwą ziemi, piasku lub matami z materiału pochodzenia naturalnego, np. matą kokosową, darniną. Nie stosować koszy gabionowych jako elementów stanowiących pasy/półki w przejściach dla zwierząt.
- Od obiektów wskazanych w Tabeli 2 zaprojektować i wykonać wygradzenia w formie prefabrykatów lub płotków naprowadzających zwierzęta do obiektów na odcinkach o długości co najmniej 100 m wzdłuż drogi w obu kierunkach od wyjścia z obiektu. Wygradzenia winny być wykonane np. z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 0,5 cm lub elementów prefabrykowanych o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m w części naziemnej. Ogrodzenie winno być wkopane w ziemię na głębokość min. 10 cm i posiadać wygięcie górnej krawędzi o szerokości nie mniejszej niż 10 cm skierowane w kierunku przeciwnym do terenu inwestycji. Zewnętrzne końce ogrodzeń winny mieć zakończenie U-kształtne. Powyższe prace należy prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa.
- Zbiorniki retencyjne trwale zabezpieczyć przed przedostawaniem się do nich płazów i gadów. Ogrodzenie zbiorników wykonać pod nadzorem specjalisty herpetologa, dogęszczenie jego dolnej części wykonać poprzez zastosowanie ogrodzenia z siatki stalowej ocynkowanej o maksymalnych wymiarach oczek 5x5 mm, wysokości minimum 50 cm w części nadziemnej, zagłębionego w gruncie na głębokości minimum 10 cm, z przewieszką w części górnej długości minimum 10 cm, odchyloną pod kątem 45 – 90° w stronę na zewnątrz zbiorników. Ogrodzenia zbiorników na całym przebiegu muszą być szczelne. W przypadku bramy lub furtki, należy trwale przymocować płotek do ich skrzydeł tak, aby prześwit pomiędzy podłożem i skrzydłem bramy/furtki nie był większy niż 5 mm. Dodatkowo w przypadku montażu bramy lub furtki nad terenem nieutwardzonym, np. w ciągu drogi serwisowej/jezdni dodatkowej o nawierzchni innej niż bitumiczna lub z kostki betonowej, na całej szerokości bramy lub furtki, należy wykonać nawierzchnię z betonowych płyt chodnikowych, co wykluczy możliwość podkopywania się zwierząt. Dopuszcza się rezygnację z zagłębienia płotków w grunt w przypadku, gdy ogrodzenie zbiorników zostanie wykonane na podmurówce (monolitycznej lub systemowej) zagłębionej w grunt na głębokość minimum 10 cm.

5. Na całej długości zaprojektować i wykonać wyгородzenie drogi za pomocą stalowej siatki rozpiętej na słupkach. Wysokość ogrodzenia winna wynosić nie mniej niż 240 cm nad powierzchnią ziemi. Siatka winna być wkopana pod powierzchnię gruntu na głębokość minimum 10 cm, do wysokości 50 cm powinna posiadać oczka o wymiarach 2x15 cm, a od wysokości 51 cm do wysokości 105 cm powinna posiadać oczka o wymiarach około 5x15 cm, natomiast powyżej 106 cm powinna posiadać oczka około 15x15 cm. Ogrodzenie winno łączyć się w sposób szczelny z innymi obiektami.
6. Odwodnienie drogi realizować poprzez rowy szczelne (z wyłączeniem przebudowy starodroża drogi krajowej DK12 oraz dróg dojazdowych/dróg do obsługi (pasa utrzymania terenu)).
7. Zbiorniki retencyjne stanowiące elementy systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych zlokalizować zgodnie z lokalizacją i parametrami przedstawionymi w Tabeli 3.

Tabela 3. Lokalizacja zbiorników retencyjnych

Lp.	Oznaczenie	Lokalizacja (kanał wlotowy)	Min. wymagana pojemność [m ³]	Odbiornik	Typ odpływu
1.	ZR-09/2	ok. 0+380 WGZ-L01	1355	rów melioracyjny b.n.1A	kd – grawitacyjny
2.	ZB-1	ok. 0+084 WGZ-L01	585	rów melioracyjny b.n.1A	kd – grawitacyjny
3.	ZB-1.1	ok. 0+076 WGZ-L03	845	rów melioracyjny b.n.1A	kd – grawitacyjny

8. Wody opadowe i roztopowe przed wprowadzaniem do odbiornika końcowego poddawać podczyszczeniu w osadnikach zlokalizowanych zgodnie z Tabelą 4.

Tabela 4. Lokalizacja osadników

Lp.	Km DK12/ w. Głogów Zachód	Odbiornik
1	ok. 0+105 Łącznica WGZ-L04	rów b.n.1A
2	ok. 0+350 Łącznica WGZ-L01	rów b.n.1A
3	ok. 0+170 Łącznica WGZ-L01	rów b.n.1A
4	ok. 0+080 Łącznica WGZ-L01	rów b.n.1A
5	ok. 0+230 Łącznica WGZ-L03	rów b.n.1A

III. Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

IV. Integralną częścią decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie – podmiot planujący realizację inwestycji, zwany dalej Wnioskodawcą, wnioskiem z dnia 1 grudnia 2025 r. – zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, dalej zwanego Regionalnym Dyrektorem, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa węzła drogowego „Głogów-Zachód””. Wraz z wnioskiem została przedłożona Karta informacyjna

przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa węzła drogowego „Głogów-Zachód”” (NaturProjekt – zespół autorów pod kierownictwem Tomasza Pakuły; listopad 2025 r.), zwanej dalej *Kip*.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w Systemie Informacji o Środowisku (<https://system.sios.pl>), pod numerem 112/2025.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, zwanej dalej *ustawą ooś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionego w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 oraz § § 3 ust. 1 pkt 88 lit. b *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* jest Regionalny Dyrektor.

Po przeanalizowaniu zakresu inwestycji oraz zasięgu jego oddziaływania ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 10. W związku z powyższym, na podstawie art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej *Kpa*, w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w niniejszym postępowaniu strony informowane były o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez zawiadomienie w formie publicznego obwieszczenia na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu.

Stosownie do dyspozycji ustawowej art. 74 ust. 3aa *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor o decyzjach i innych czynnościach wydanych lub podjętych każdorazowo powiadamiał organ wykonawczy gminy właściwej ze względu na obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a *ww. ustawy*, tj. Wójta Gminy Radwanice.

Obwieszczeniem z dnia 11 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.69.2025.JS.2, Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania m.in.: o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla *ww. inwestycji*, możliwości zapoznawania się z aktami sprawy, składania uwag i wniosków na każdym etapie postępowania, miejscu przechowywania akt sprawy, a także możliwej formie składania uwag i wniosków oraz organie właściwym do ich rozpatrywania. Pismem z dnia 11 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.69.2025.JS.1, Regionalny Dyrektor powiadomił Wnioskodawcę, analogicznie jak w *ww. obwieszczeniu*, m.in. o wszczęciu postępowania administracyjnego i o przysługujących mu prawach strony postępowania oraz wskazał, iż pozostałe strony będą informowane o jego etapach poprzez obwieszczenie wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej organu.

Z uwagi na fakt, iż w treści załączonej do wniosku *Kip*, Regionalny Dyrektor stwierdził braki merytoryczne, pismem z dnia 16 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.69.2025.JS.4 wezwał Wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Pismem z dnia 22 grudnia 2025 r. (data wpływu: dnia 31 grudnia 2025 r.), znak: cP/0443.00-188/MK/0/61885, Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie treści *Kip*. Jednocześnie *ww. pismem* z dnia 22 grudnia 2025 r., znak: cP/0443.00-188/MK/0/61885, Wnioskodawca wystąpił o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W toku postępowania, Wnioskodawca pismem z dnia 20 stycznia 2026 r. skorygował informacje w zakresie ogrodzenia zbiornika ZB-1 oraz przedłożył zaktualizowane załączniki w tym zakresie, tj.: Załącznik 5 – Urządzenia Ochrony Środowiska oraz Załącznik 9 – Projekt zagospodarowania terenu rys. 2.01 i 2.02 wraz z legendą.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 26 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.69.2025.JS.9, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Polkowicach o opinię dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Polkowicach w ustawowo przewidzianym terminie nie zajął stanowiska w przedmiotowej sprawie co Regionalny Dyrektor, zgodnie z art. 78 ust. 4 *ustawy ooś*, potraktował jako brak zastrzeżeń.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 26 stycznia 2026 r., znak: WOOS.420.69.2025.JS.5, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii z dnia 27 lutego 2026 r. (data wpływu: dnia 27 lutego 2026 r.), znak: V.RZŚ.4130.2.3.2026.JH, (po złożeniu wyjaśnień przez Wnioskodawcę pismem z dnia 18 lutego 2026 r.), wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących wymagań:

1. Zorganizować zaplecze budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności zapewnić dodatkowe, niżej wymienione zabezpieczenia uniemożliwiające przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
2. Do prac budowlanych oraz transportowych wykorzystywać wyłącznie sprzęt sprawny technicznie.
3. Miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, utwardzić i uszczelnić oraz wyposażyć w maty sorbujące.
4. W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.
5. Zaplecze budowy zlokalizować na terenie utwardzonym, a substancje mogące zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne przechowywać w szczelnych pojemnikach. Składowane materiały pyliste przykrywać plandekami.
6. W trakcie prac budowlanych chronić ewentualne otwarte wykopy przed ich zalaniem wodami opadowymi lub roztopowymi oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń.
7. 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 lub roztopowych.
8. Tankowanie i bieżącą konserwację pojazdów i maszyn prowadzić w wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych do tego miejscach, zabezpieczonych przed niekontrolowanym wyciekami substancji ropopochodnych, utwardzonych i uszczelnionych oraz zaopatrzonych w środki do neutralizacji zanieczyszczeń (sorbenty). Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
9. W wyjątkowych przypadkach uzasadnionych logistycznie lub organizacyjnie, dopuszcza się tankowanie małych mobilnych maszyn bądź wykonywanie prostych prac konserwacyjnych na terenie aktualnie wykonywanych prac z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz z wykorzystaniem technologii zapewniających ochronę środowiska gruntowo-wodnego, tj. kuwety wychwytowe, folie i maty odciekowe, sorbenty i czyściwa wraz z workami na zanieczyszczony grunt, itp.
10. Paliwa i smary przechowywać w wyznaczonych i zabezpieczonych przed ewentualnym wyciekami miejscach, w szczelnych zbiornikach. Miejsca magazynowania ww. substancji wyposażyć w odpowiednią ilość sorbentów, adekwatną do możliwego wycieku.
11. W przypadku zaistnienia awarii, gdy wystąpi skażenie gruntu substancjami ropopochodnymi, należy niezwłocznie usunąć skażoną warstwę ziemi, a teren przywrócić do stanu pierwotnego.
12. 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.
13. Prace w ciekach lub w ich pobliżu prowadzić w sposób eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków, z odpowiednim zabezpieczeniem koryta cieku przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta. Roboty w cieku organizować z uwzględnieniem możliwości schronienia się gatunków wodnych w miejscach wolnych od prac i intensywnych zanieczyszczeń.

14. Zapewnić w miarę możliwości 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.
15. Prace w korytach cieków wodnych związane z budową obiektów inżynierskich prowadzić przy możliwie niskich stanach wód z zastosowaniem technologii pozwalających ograniczyć do minimum zamulenie wód powierzchniowych.
16. Podczas budowy obiektów inżynierskich zabezpieczyć i umocnić brzegi cieków przed niszczeniem w celu zminimalizowania zamulenia wód powierzchniowych. Do umocnień należy stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
17. Po wykonywaniu prac w cieku należy zapewnić stateczność skarp, dna koryta oraz ochronę brzegów przed erozją poprzez zastosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych takich jak m.in. narzut kamienny czy materace faszynowe lub kosze siatkowo-kamienne.
18. Przed zasypaniem zbiorników wodnych lub starych koryt cieków należy w miarę możliwości odłowić ryby i płazy w celu relokacji.
19. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanej drogi ujmować w systemy odwodnieniowe dopasowane do panujących warunków gruntowo-wodnych takie jak np.: rowy otwarte, rowy szczelne – kanalizację deszczową, wpusty ściekowe, studzienki zbiorcze lub inną infrastrukturę odwodnieniową, a następnie odprowadzać do zbiorników retencyjnych i odbiorników naturalnych w zależności od możliwości technicznych, przebiegu niwelety drogowej oraz występowania odbiorników naturalnych w terenie. Parametry techniczne urządzeń odwodnieniowych należy dobrać indywidualnie, na podstawie stosownych obliczeń, a zrzut wód opadowych lub roztopowych prowadzić w sposób kontrolowany, niepowodujący strat na terenach sąsiednich i w odbiornikach tych wód.
20. Wodę na potrzeby prac budowlanych pobierać z istniejących sieci wodociągowych (wg uzgodnień z gestorami sieci) lub poprzez dowóz wody beczkownikami lub cysternami.
21. Odpady niebezpieczne 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 unieszkodliwianie poszczególnych typów odpadów.
22. Odpady inne niż niebezpieczne 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.

Ww. warunki nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na ich zbyt ogólny zapis (bez doszczegółowienia sposobu postępowania/wdrożenia działań minimalizujących) bądź z uwagi na fakt, iż ich wykonanie wynika z odrębnych przepisów prawa i w opinii Regionalnego Dyrektora nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania Wnioskodawcy do ich stosowania.

Regionalny Dyrektor wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 *ustawy Kpa*, obwieszczeniem z dnia 6 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.69.2025.JS.11, poinformował strony postępowania o zebraniu całego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, a także przysługującym prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, przed wydaniem przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ww. obwieszczeniu Regionalny Dyrektor poinformował, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia obwieszczenia. O powyższym Wnioskodawca został poinformowany zawiadomieniem z dnia 6 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.69.2025.JS.10. W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach strony nie wniosły uwag ani wniosków.

W ramach prowadzonego postępowania administracyjnego przedłożono komplet dokumentacji zgodny z art. 74 ust. 1 *ustawy ooś*.

Na podstawie analizy zgromadzonych materiałów dowodowych, uwzględniając kryteria określone w art. 63 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając łącznie następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:*

Przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie dolnośląskim, w powiecie polkowickim, w gminie Radwanice. Inwestycja będzie polegała na rozbudowie węzła drogowego Głogów Zachodni, zlokalizowanego na terenach użytkowanych rolniczo oraz w pasach drogowych dróg: drogi krajowej DK12 i drogi ekspresowej S3.

Inwestycja będzie polegała na rozbudowie węzła powiązanego z planowaną budową obwodnicy Głogowa i wynikać będzie z konieczności dowiązania jej do istniejącego układu drogowego. Celem przebudowy jest zapewnienie płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego w nowym układzie komunikacyjnym.

Zakres przedsięwzięcia obejmować będzie: budowę docelowego układu drogowego (w tym obiektów inżynierskich), budowę i przebudowę systemu odwodnienia, montaż barier ochronnych i balustrad, budowę i przebudowę infrastruktury sieci technicznych, rozbiórkę elementów drogowych kolidujących z projektowanym zakresem robót, usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną niezwiązaną z drogą (sieci teletechniczne), przebudowę odcinków istniejących dróg w zakresie kolizji z planowaną inwestycją, przebudowę jezdni dodatkowych lub dróg publicznych dla zapewnienia ciągłości funkcjonowania układu lokalnego, budowę infrastruktury technicznej związanej z drogą (odwodnienie, oświetlenie, sieć teletechniczna), budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowę przepustów/przejeżdź dla zwierząt, przebudowę rowu melioracyjnego, budowę i przebudowę zbiorników retencyjnych, budowę i przebudowę ogrodzenia pasa drogowego oraz wycinkę drzew i krzewów kolidujących i wykonanie nasadzeń.

Planowana realizacja węzła drogowego typu A obejmować będzie następujące elementy:

- węzłowy odcinek obwodnicy Głogowa klasy Gp i o kategorii ruchu KR6;
- łącznik WGZ-L00 łączący istniejące i projektowane rondo, o kategorii ruchu KR6;
- trzy dwupasowe łącznice P2 (WGZ-L01, WGZ-L02 i WGZ-L05) o kategorii ruchu KR6;
- cztery jednopasowe łącznice P1 (WGZ-L03, WGZ-L04, WGZ-L06 i WGZ-L07) o kategorii ruchu KR6;
- jednopasowe rondo o kategorii ruchu KR6;
- pasy włączenia/wyłączenia łącznic do istniejącej drogi ekspresowej S3;
- drogę DZ-1 łączącą projektowane rondo ze starodrożem DK-12 klasy Z i o kategorii ruchu KR3.

Ww. łącznice stanowiące elementy rozbudowywanego węzła będą stanowić połączenie pomiędzy poszczególnymi odcinkami dróg oraz innymi elementami węzła i będą przedstawiać się następująco:

- łącznica WGZ-L01 łącząca projektowaną obwodnicę DK12 z projektowaną łącznicą WGZ-L05 na kierunku Głogów-Legnica,
- łącznica WGZ-L02 łącząca istniejącą drogę ekspresową S3 z projektowaną obwodnicą DK12 na kierunku Legnica-Głogów,
- łącznica WGZ-L03 łącząca łącznicę WGZ-L01 z projektowanym rondem na węźle Głogów Zachód (po północnej stronie S3),
- łącznica WGZ-L04 łącząca istniejące rondo na węźle Głogów Zachód (po południowej stronie S3) z projektowaną łącznicą WGZ-L05 na kierunku Żary-Legnica,
- łącznica WGZ-L05 łącząca łącznice WGZ-L01 i WGZ-L04 z istniejącą drogą ekspresową S3 na kierunku Głogów/Żary – Legnica,
- łącznica WGZ-L06 łącząca projektowane rondo na węźle Głogów Zachód (po północnej stronie S3) z projektowaną obwodnicą DK12 (w kierunku Głogowa),

- łącznica WGZ-L07 łącząca projektowaną obwodnicę DK12 z istniejącym rondem na węźle Głogów Zachód (po stronie północnej S3) na kierunku Głogów – Żary/Zielona Góra.

Na wszystkich jezdniach zaprojektowano nawierzchnię bitumiczną, zdolną do przeniesienia obciążenia 115 kN/oś. Niwelety projektowanych jezdni zostały zaprojektowane w dowiązaniu do obwodnicy Głogowa i istniejącej rzeźby terenu, z uwzględnieniem projektowanych węzłowych obiektów inżynierskich. Projektując niwelety uwzględniono również warunki odwodnienia korpusu drogowego.

Inwestycja wiązać się będzie z koniecznością odcinkowej zmiany trasy rowu melioracyjnego (rów bez nazwy 1A), będącego dopływem rowu R-MK-13 (przebieg rowu R-MK-13, zgodnie z ewidencją melioracji wodnych, pokrywa się z przebiegiem rzeki Młynówka – zgodnie z Mapą Podziału Hydrograficznego Polski). Dodatkowo w km 0+470 projektowanej trasy rowu b.n.1A przewiduje się przebudowę istniejącego koryta rowu oznaczonego jako rów b.n.1B. Istniejące koryto zostanie zlikwidowane poprzez jego zasypanie, a nowe koryto przebiegać będzie po zmienionej trasie w dostosowaniu do projektowanych rozwiązań drogowych. Szerokość dna, nachylenie skarp i spadek dobrane zostaną zgodnie z ukształtowaniem istniejącego koryta, warunkami geotechnicznymi i w taki sposób, by poprawić warunki przepływu wód. Przekrój rowu będzie mieć kształt trapezu, minimalna głębokość wynosić będzie min. 0,5 m a nachylenie skarp 1:3 w rejonie przejść zintegrowanych. Umocnienie koryta rowu wykonane będzie z materiałów naturalnych, m.in. narzutu kamiennego, palisady drewnianej, kieszek faszynowych, itp. W zakres projektowanych rozwiązań branży melioracyjnej uwzględnia się jedynie dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do istniejącego stanu przy przejściu ww. rowu pod korpusem istniejącej drogi ekspresowej S3. Nie przewiduje się przebudowy istniejącego przepustu pod drogą ekspresową, zaś pozostałe obiekty pod łącznicami lub np. pasami utrzymaniowymi zostaną przebudowane.

Na rowie b.n.1A długość likwidacji istniejącego koryta wynosić będzie 230 m, a długość zakresu prac wynosić będzie 390 m. Na rowie b.n.1B długość likwidacji istniejącego koryta wynosić będzie 122 m, a długość zakresu prac wynosić będzie 140 m.

W ramach inwestycji wybudowane zostaną dwa wiadukty drogowe oraz trzy przepusty. Wszystkie trzy przepusty zlokalizowane będą na rowie b.n.1A. W związku z koniecznością dostosowania terenu do projektowanego układu drogowego rozbiórce podlegać będą istniejące przepusty na rowie melioracyjnym i elementy infrastruktury kolidującej z inwestycją.

Sumaryczna powierzchnia terenu zajętego pod pas drogowy wynosić będzie ok. 29 ha. W ramach realizacji inwestycji planuje się wycinkę o łącznej powierzchni 0,72 ha drzew i krzewów (0,31 ha pow. Lasów Państwowych i 0,41 ha grup drzew i krzewów) oraz 107 drzew pojedynczych.

- b) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja 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:*

W ramach skumulowanej analizy oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji uwzględniono okoliczne, znaczące źródła hałasu. Na potrzeby obliczeń akustycznych zamodelowano dodatkowo odcinek trasy S3 łączący się z przedmiotowym węzłem oraz przebiegający w bezpośrednim sąsiedztwie terenu inwestycji. Z przeprowadzonej analizy nie wynika ryzyko ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na tereny podlegające ochronie przed hałasem w kontekście oddziaływania skumulowanego.

- c) *różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:*

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie powinno negatywnie wpłynąć na bioróżnorodność, rozumianą jako zmienność wewnątrzgatunkową (różnorodność genowa), międzygatunkową (różnorodność gatunków) i ponadgatunkową (różnorodność ekosystemów i krajobrazów).

Realizacja inwestycji wymagać będzie zastosowania materiałów budowlanych m.in. takich jak: kruszywa (piaski, żwiry), cement, beton, stal, elementy oznakowania pionowego, elementy stanowiące ogrodzenie drogi i zbiorników retencyjnych, urządzenia związane z odwodnieniem (najczęściej wykonane z gotowych prefabrykatów), a także specjalistyczne materiały nawierzchniowe takie jak masy bitumiczne czy kostka brukowa. Z uwagi na realizację zadań w zakresie projektowanego oświetlenia wykorzystane zostaną także m.in. przewody i kable stanowiące sieć elektroenergetyczną.

W fazie realizacji przewiduje się zapotrzebowanie na energię elektryczną oraz paliwa. Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie również wykorzystania wody: przez pracowników do celów socjalnych oraz na potrzeby wykonania robót budowlanych. Woda na cele technologiczne i socjalne będzie dostarczana z zewnętrznych źródeł, za pomocą sieci wodociągowej lub beczkowozami. Jak wynika z *Kip*, realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z poborem wód ziemnych ani ujmowaniem wód powierzchniowych występujących w rowie melioracyjnym b.n.1A oraz w jego dopływach.

Na etapie eksploatacji wykorzystanie surowców, materiałów, paliw i energii będzie związane z ich bieżącym utrzymaniem i konserwacją.

Zużycie energii elektrycznej będzie związane z eksploatacją elementów infrastruktury drogowej. Zużycie paliw będzie dotyczyć w szczególności pojazdów służb utrzymania drogi oraz urządzeń wykorzystywanych do zimowego i letniego utrzymania nawierzchni. Woda będzie wykorzystywana głównie do utrzymania zieleni (podlewanie) oraz zmywania i oczyszczania nawierzchni drogowej. W trakcie eksploatacji wykorzystywane będą materiały do bieżącego utrzymania drogi i napraw nawierzchni (np. wymiana opraw i wkładów oświetleniowych, mieszanki mineralno-asfaltowe, emulsje bitumiczne), sól drogowa, chlorek wapnia, piasek (w ramach zimowego utrzymania drogi), elementy oznakowania pionowego i poziomego (przy wymianach i uzupełnieniach) oraz środki ochrony roślin i nawozy mineralne (w przypadku utrzymania zieleni).

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Oddziaływanie na środowisko gruntowe na etapie realizacji inwestycji będzie związane z: trwałym zajęciem terenu, realizacją robót ziemnych, zaburzeniem struktury glebowej i przekształceniem rzeźby terenu, czasowym zajęciem terenu pod zaplecze budowy, pracą maszyn budowlanych, potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowego na skutek wystąpienia sytuacji awaryjnej.

Na skutek realizacji inwestycji nastąpi trwałe zajęcie terenu w związku z rozbudową węzła oraz powiązanej infrastruktury drogowej. Będzie to nieodwracalne zajęcie powierzchni biologicznie czynnej. Zdjęta wierzchnia warstwa ziemi zostanie zagospodarowana do uporządkowania i rekultywacji terenów po zakończeniu robót. Realizacja inwestycji będzie powodować przekształcenia środowiska glebowego w obrębie pasa robót ziemnych np. poprzez wykopy związane z montażem instalacji podziemnych i infrastruktury technicznej. Nadmiar gruntu, który powstanie w wyniku wykopów zostanie wykorzystany na placu budowy.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia podczas prac budowlanych wykonywanych w związku z realizacją omawianej inwestycji, do atmosfery emitowane będą zanieczyszczenia pyłowe i gazowe. Podstawowym źródłem emisji substancji do powietrza będą silniki pojazdów i maszyn wykorzystywanych przy budowie. Ponadto w miejscu prowadzenia robót wystąpi emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych. Powyższe oddziaływania, ze względu na lokalny i okresowy charakter – zmieniający się w zależności od miejsca i fazy budowy, nie wpłyną znacząco na stan powietrza i ustąpią po zakończeniu planowanych prac, nie powodując trwałych zmian w środowisku.

W celu minimalizacji oddziaływań na tym etapie realizacji przewidziano ograniczenie placu budowy do niezbędnego minimum. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie przez pojazdy sprawne technicznie. Zaplecze budowy, place postojowe i miejsca tankowania będą zlokalizowane na uszczelnionych nawierzchniach. Ponadto zaplecze budowy zostanie wyposażone w środki sorbentowe umożliwiające szybkie usunięcie skutków incydentalnych wycieków w przypadku awarii maszyn lub urządzeń na placu budowy.

Funkcjonowanie zaplecza budowy (węzłów sanitarnych) wiązać się będzie z powstawaniem ścieków bytowych, które będą ujmowane i gromadzone poprzez system

przenośnych i szczelnych sanitariatów, przystosowanych do transportu kołowego. Odbiór ww. sanitariatów prowadzony będzie przez podmioty uprawnione.

Źródłem hałasu generowanego na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia budowlane. Czas tego oddziaływania będzie ściśle ograniczony do czasu trwania prac budowlanych. Prace budowlane (z wyjątkiem tzw. robót ciągłych, które nie mogą zostać przerwane w porze nocnej) prowadzone będą w porze dziennej. Roboty budowlane zostaną wykonane w możliwie najkrótszym czasie. Biorąc pod uwagę powyższe oraz zakres planowanych prac, etap budowy nie powinien powodować znaczących negatywnych skutków emisji hałasu.

Na etapie eksploatacji emisja hałasu do środowiska będzie związana z ruchem pojazdów kołowych. Ocenę oddziaływania hałasu drogowego na terenach wokół drogi przeprowadzono wyznaczając wartości wskaźników oceny hałasu LAeqD oraz LAeqN w środowisku. Do obliczeń przyjęto następujące założenia: ukształtowanie terenu oraz źródło hałasu – zamodelowane zastępczym źródłem liniowym scharakteryzowanym poziomem emisji, zależnym od natężenia i struktury ruchu, prędkości pojazdów oraz pochylenia niwelety drogi. W obliczeniach przyjęto, iż projektowana droga będzie miała nawierzchnię asfaltową o standardowej hałaśliwości. Na potrzeby określenia oddziaływania akustycznego przedmiotowej trasy przyjęto prognozy ruchu kołowego wyznaczone dla dwóch horyzontów czasowych: na rok 2030 oraz rok 2034. Dla całości zakresu analizowanej inwestycji w granicach rozbudowy węzła „Głogów Zachód” prędkości ruchu pojazdów rozróżniono na dwie kategorie: łącznice i drogi lokalne ($V = 50$ km/h zarówno dla pojazdów osobowych i dostawczych, jak i dla pojazdów ciężarowych i autobusów) oraz rondo jako odcinki o dodatkowo obniżonych prędkościach ruchu ($V = 30$ km/h zarówno dla pojazdów osobowych i dostawczych, jak i dla pojazdów ciężarowych i autobusów). Do obliczeń przyjęto średniodobowe natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach stanowiących przedmiotowy węzeł drogowy, które w roku 2030 wynosić będzie od ok. 2 092 poj./dobę w przypadku fragmentu najmniej obciążonego ruchem kołowym (wlot nr 9 – zjazd z drogi S3 na rondo nr 1) do ok. 35 440 poj./dobę w przypadku fragmentu najbardziej obciążonego ruchem kołowym (wlot nr 1 – droga ekspresowa S3 (od strony wschodniej)), a w roku 2034 na ww. odcinkach odpowiednio od ok. 2 298 poj./dobę do ok. 37 700 poj./dobę. W przedmiotowej analizie uwzględniono tereny chronione akustycznie określone w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112)*. Przyjęto, iż najbliższym terenem chronionym akustycznie będzie teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowanej w odległości ok. 200 m od inwestycji.

Z przeprowadzonej analizy akustycznej przedstawionej w dokumentacji wynika, iż planowana inwestycja nie będzie powodowała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych przed hałasem zarówno w porze dziennej, jak i nocnej i tym samym nie zachodzi konieczność stosowania działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne.

Zgodnie z zaprezentowaną w przedłożonej dokumentacji analizą wpływu ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza wynika, że po oddaniu do eksploatacji projektowanego węzła Głogów Zachód, powstające maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń, zarówno w roku 2030, jak i w roku 2034, nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu poza obszarem pasa drogowego przedmiotowego układu komunikacyjnego.

W ramach odwodnienia wykonana zostanie: budowa odcinków kanalizacji deszczowej z zachowaniem grawitacyjnego spływu, budowa przykanalików z wylotem do rowów drogowych, budowa studzienek ściekowych z betonowym osadnikiem i rusztem żeliwnym, budowa studzienek kanalizacyjnych betonowych przelotowych i połączeniowych, budowa studzienek kanalizacyjnych inspekcyjnych, budowa studni wpadowych na rowach drogowych z piaskownikiem, budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe lub roztopowe (osadników), budowa zastawek odcinających na wylotach kanałów do odbiornika, budowa studni z regulatorami przepływu za zbiornikami retencyjnymi, budowa wylotów oraz odbiór wód z kolektorów mostowych oraz drenażu drogowego. Projektuje się przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej za przebudowywanym zbiornikiem retencyjnym ZR-09/2 (przebudowa

kanalizacji deszczowej DN 300 wraz z urządzeniami oczyszczającymi) oraz w km 0+340,50 łącznicy WGZ-L05 (przebudowa kanalizacji deszczowej DN 500 wraz z wylotem do rowu drogowego).

Planowana inwestycja wiązać się będzie z koniecznością odcinkowej zmiany trasy rowu melioracyjnego oznaczonego jako rów b.n.1A, będącego dopływem rowu R-MK-13. Dodatkowo w km 0+470 projektowanej trasy rowu b.n.1A przewiduje się przebudowę istniejącego koryta rowu oznaczonego jako rów b.n.1B. Przewiduje się likwidację istniejącego koryta poprzez jego zasypanie oraz budowę nowego koryta po zmienionej trasie w dostosowaniu do projektowanych rozwiązań drogowych. Ponadto zaplanowano budowę dwóch zbiorników retencyjnych (ZB-1 oraz ZB-1.1) w obszarze węzła oraz przebudowę istniejącego zbiornika (ZR-09/2) zlokalizowanego po stronie południowej drogi ekspresowej S3. Zbiorniki zostały umiejscowione w pobliżu najniższych punktów niwelet rowów drogowych oraz w zagłębieniach terenu, w sposób ułatwiający grawitacyjne odprowadzanie wód. Do zbiorników zostaną doprowadzone wody opadowe i roztopowe pochodzące ze zlewni drogowych oraz terenów zielonych ciążących na drogowy system odwodnienia (przy współdziałaniu systemu rowów drogowych i kanalizacji deszczowej).

Wody opadowe lub roztopowe z nawierzchni projektowanego węzła odprowadzane będą za pomocą wpustów deszczowych bezpośrednio do rowów drogowych. Ujęte wody poprzez studnie wpadowe na rowach będą kierowane do zbiorników retencyjnych, a następnie do odbiornika – rowu melioracyjnego b.n.1A. Przed zrzutem wód do odbiornika zakłada się podczyszczanie wód opadowych i roztopowych za pomocą osadników. Zastawki odcinające, na wypadek awarii, zaprojektowano przed każdym wylotem do odbiornika (rowu melioracyjnego). Rowy szczelne zostaną wykonane na całym obszarze węzła (trasa główna, łącznice, rondo) z wyłączeniem przebudowy starodroża DK12 oraz dróg dojazdowych/dróg do obsługi (pasa utrzymania terenu). Sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych określono w warunku nr II.6. W warunku nr II.7 określono lokalizację zbiorników retencyjnych oraz docelowy odbiornik wód opadowych.

Zgodnie z wynikami obliczeń zawartych w *Kip* nie przewiduje się przekroczeń wartości dopuszczalnej w ilościach przekraczających 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych w odprowadzanych wodach, natomiast na całym projektowanym odcinku prognozuje się przekroczenie wartości dopuszczalnej, tj. 100 mg/l zawiesin ogólnych na wylocie nr 1 – droga ekspresowa S3 (od strony wschodniej) oraz na wylocie nr 18 – obwodnica w ciągu DK12 (w. Głogów Zachód – w. Nielubia). Mając na uwadze powyższe, koniecznym będzie zabezpieczenie odbiorników wód opadowych i roztopowych poprzez zastosowanie osadników, do czego zobowiązano Wnioskodawcę warunkiem określonym w punkcie II.8 niniejszej decyzji. Dzięki zastosowaniu ww. działań minimalizujących, wody opadowe i roztopowe odprowadzane z terenu węzła 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)*, a stężenia zanieczyszczeń nie przekroczą dopuszczalnych wartości zarówno dla zawiesiny ogólnej, jak i węglowodorów ropopochodnych.

e) *ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:*

Analizowana inwestycja nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą na etapie budowy, jak i eksploatacji. Zastosowanie wysokiej jakości materiałów i nowoczesnych technologii, przestrzeganie przepisów BHP, jak również doświadczenie Wykonawcy w zakresie realizacji robót budowlanych minimalizują ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej. Opracowanie projektu budowlanego przez doświadczony zespół oraz wykonanie robót zgodnie ze sztuką budowlaną zapewni bezpieczeństwo obiektu. W celu wyeliminowania ewentualnych poważnych awarii, oprócz zaprojektowania inwestycji w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu, przewidziano działania minimalizujące ryzyko oddziaływań związanych z wypadkami drogowymi, jak np.:

- zastosowanie oznakowania pionowego oraz poziomego,
- wyprofilowanie nawierzchni jezdni w sposób umożliwiający kontrolowanie kierunku spływu z korony drogi do urządzenia odbiorczego systemu kanalizacyjnego lub rowu drogowego.

Inwestycja znajduje się w obszarze prognozowanych wpływów eksploatacji górniczej o charakterze sejsmicznym oraz przewidywanych deformacji terenu. Taki charakter terenu wymusza zastosowanie wzmocnień konstrukcji nawierzchni drogowych niewykraczających zasięgiem poza standardowe głębokości konstrukcji. Zabezpieczenia mają charakter lokalny, tj. wbudowane będą bezpośrednio pod korytarzem projektowanych dróg. Jednocześnie wskazuje się, że ww. czynniki wymuszają zastosowanie konstrukcji obiektów inżynierskich pozwalających na zachowanie ich bezpieczeństwa w trakcie i po wystąpieniu ww. wpływów – podstawowymi zabiegami są zastosowanie statycznie wyznaczalnego schematu obiektu oraz łożysk i dylatacji o zwiększonych parametrach.

Ponadto w *Kip* przanalizowano oddziaływania przedmiotowej inwestycji na klimat przy uwzględnieniu dwóch aspektów:

- wpływu przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany (możliwość generowania przez inwestycję zmian klimatu lub nasilenia zmian już zachodzących),
- odporności i adaptacji projektu do bieżących i przewidywanych zmian klimatu (ocena jaki wpływ będą miały przewidywane zmiany klimatu na przedsięwzięcie, w szczególności w perspektywie długoterminowej w kontekście odporności przedsięwzięcia i jego zdolności do poradzenia sobie ze skutkami zmian klimatu).

Z uwagi na lokalną skalę przedsięwzięcia i nieznaczny zakres przekształceń powierzchni terenu stwierdza się, iż inwestycja nie powinna się przyczyniać do zmiany lokalnych warunków klimatycznych w zakresie wzrostu temperatury i zmniejszenia wilgotności powietrza w ujęciu lokalnym.

Przy realizacji omawianego projektu w procesie projektowania i budowy zostaną uwzględnione zmienne warunki atmosferyczne na które będzie narażona inwestycja w okresie jej eksploatacji. Zostaną użyte materiały odporne na działanie pogodowych zjawisk ekstremalnych. Ponadto w okresie eksploatacji dzięki planom reagowania w sytuacjach kryzysowych związanych z ekstremalnymi zjawiskami klimatycznymi i pogodowymi zostanie zapewniona płynność transportu, co pozwoli na efektywne funkcjonowanie społeczeństwa. W związku z powyższym stwierdza się, że przedsięwzięcie wpisuje się w cele i działania określone w Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020).

Z *Kip* wynika, że nie zachodzi potrzeba podejmowania specjalnych środków zaradczych ukierunkowanych na adaptację przedsięwzięcia do zmian klimatu. Inwestycja w planowanym kształcie nie będzie w sposób istotny wpływać na zmiany klimatu. Zostanie zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, z zastosowaniem materiałów zapewniających trwałość konstrukcji zarówno w warunkach normalnej eksploatacji, jak i w trakcie występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych w stopniu dostępnym na obecnym etapie technologicznym.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko w przypadkach, gdy planuje się ich powstawanie:

Na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia, w związku z prowadzeniem robót rozbiórkowych i demontażowych, robót ziemnych oraz zasadniczych robót budowlanych, będą powstawały odpady budowlane należące głównie do grup:

- nr 2 – odpady z rolnictwa, ogrodnictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności;
- nr 13 – oleje odpadowe i odpady z ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05,12 i 19) – generowane wskutek eksploatacji maszyn i pojazdów użytkowanych na budowie oraz w trakcie zaistnienia sytuacji awaryjnych;
- nr 15 – odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach;
- nr 17 – głównie odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) –

generowane: wskutek eksploatacji maszyn i pojazdów użytkowanych na budowie, w trakcie zaistnienia sytuacji awaryjnych, z rozbiórki elementów infrastruktury technicznej i drogowej, przygotowania terenu;

- nr 20 – głównie odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Odpady gromadzone będą w sposób selektywny, segregowane będą pod kątem rodzaju, składu, zawartości oraz sposobu zagospodarowania z podziałem na odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne. Odpady magazynowane będą w pojemnikach i kontenerach dostosowanych do właściwości fizycznych i chemicznych odpadów w wyznaczonych i odpowiednio zabezpieczonych do tego celu miejscach. Zagospodarowanie odpadów powstających na etapie realizacji inwestycji zostanie powierzone podmiotom, które będą posiadały stosowne pozwolenia w zakresie gospodarki odpadami.

Etap użytkowania inwestycji nie będzie istotnym źródłem emisji odpadów do środowiska. Na tym etapie generowane będą jedynie: odpady wytwarzane w trakcie remontów i konserwacji drogi, oraz odpady o charakterze i strukturze zbliżonej do odpadów komunalnych, porzucane w sposób niekontrolowany przez użytkowników drogi, a także powstające wskutek wypadków drogowych. Odpady te będą przekazywane podmiotom, które będą posiadały stosowne pozwolenia w zakresie gospodarki odpadami.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Na etapie budowy potencjalne oddziaływanie na zdrowie ludzi może być związane z okresowymi uciążliwościami transportu samochodowego, powodującego emisję zanieczyszczeń do atmosfery i hałasu. Emisja będzie miała charakter niezorganizowany i uzależniona będzie w szczególności od natężenia robót budowlanych i rozbiórkowych. Uciążliwości związane z oddziaływaniem na tych etapach będą ograniczone do minimum poprzez odpowiednią organizację prac i brak koncentrowania robót budowlanych w tym samym czasie.

Etap eksploatacji inwestycji nie powinien spowodować występowania ponadnormatywnego oddziaływania hałasu na terenach chronionych akustycznie, przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji zanieczyszczających w powietrzu ani znaczącego negatywnego wpływu na stan środowiska gruntowo-wodnego.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne i inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe i ujścia rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Planowana inwestycja będzie realizowana na terenie województwa dolnośląskiego, w związku z powyższym, nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary górskie. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie obszaru leśnego.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Teren inwestycji nie znajduje się w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody.

- e) *obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody w rozumieniu art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13 ze zm.). Natomiast najbliższy położony obszar chroniony, tj.: rezerwat przyrody „Buczyna Jakubowska” zlokalizowany jest w odległości około 1 km, a najbliższy obszar Natura 2000, tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Stawy Przemkowskie PLB020003 zlokalizowany jest w odległości około 5,2 km. Inwestycja realizowana będzie poza granicami głównych korytarzy ekologicznych.

- f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:*

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się w obszarze, na którym standardy jakości zostały przekroczone. W bezpośrednim sąsiedztwie brak jest terenów chronionych akustycznie. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 200 m od inwestycji.

- g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:*

W buforze 500 m od inwestycji nie stwierdzono występowania żadnego zabytku ani stanowiska archeologicznego. W odległości ok. 422 m na południe od planowanej inwestycji, we wsi Borów zidentyfikowano krzyż przydrożny, będący miejscem kultu religijnego.

- h) *gęstość zaludnienia:*

Gęstość zaludnienia w gminie Radwanice wynosi: ok. 61 os/km².

Teren w otoczeniu planowanej inwestycji to w przeważającej części obszary o niskim stopniu zurbanizowania. W sąsiedztwie węzła występują głównie tereny upraw rolnych, łąk oraz pastwiska.

- i) *obszary przylegające do jezior:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do jezior.

- j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:*

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

- k) *wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:*

Projektowana inwestycja zlokalizowana będzie na obszarze zlewni jednostki planistycznej gospodarowania wodami – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Szprotawica o kodzie PLRW 600010164499. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* (Dz. U. z 2023 r., poz. 335) – JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [IO, EFI+PL/ IBI_PL], pozostałe wskaźniki – II klasa jakości), zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. – ze względu na inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne, procesy hydromorfologiczne). Ponadto dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie IO, EFI+PL/ IBI_PL 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. Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 77

o kodzie PLGW600077, która charakteryzuje się słabym stanem ilościowym i chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrażona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP). Planowana inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo powodzi. Teren inwestycji nie znajduje się w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody. Planowana inwestycja położona jest poza obszarowymi formami ochrony przyrody.

Po przeanalizowaniu załączonej do wniosku *Kip*, uwzględniając rodzaj, skalę, lokalizację oraz charakter planowanej inwestycji, która realizowana będzie przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, nie przewiduje się negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) oraz możliwość osiągnięcia celów środowiskowych.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż nie przewiduje się, aby inwestycja – zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji – spowodowała pogorszenie jakości środowiska na obszarze zlokalizowanym w jej najbliższym sąsiedztwie.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Lokalizacja, lokalny charakter i parametry planowanej inwestycji oraz jej odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej eliminują możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Ze względu na rodzaj przedsięwzięcia nie przewiduje się występowania oddziaływań o charakterze złożonym i wywierających wpływ na istniejącą infrastrukturę techniczną. Uciążliwości związane z etapem budowy będą miały charakter krótkotrwały i odwracalny, i ustąpią po zakończeniu prac. Przewidywany moment rozpoczęcia oddziaływania to rozpoczęcie prac przez Wykonawcę.

Z uwagi na skalę, charakter i lokalizację inwestycji nie przewiduje się, aby planowane przedsięwzięcie spowodowało dodatkowe uciążliwości na etapie eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego. Na etapie eksploatacji nie istnieje ryzyko przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. Przedmiotowa inwestycja nie będzie źródłem ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Na etapie budowy przedmiotowe przedsięwzięcie będzie generowało oddziaływania typowe dla tego etapu inwestycji. Na tym etapie można spodziewać się uciążliwości i oddziaływań w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz wytwarzania odpadów. Istnieje także możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego przez substancje ropopochodne z potencjalnych wycieków z silników spalinowych maszyn i środków transportu. Inwestycja po zrealizowaniu nie powinna powodować przekroczenia standardów jakości środowiska.

Biorąc pod uwagę zapisy *Kip* stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszary chronione. Ponadto realizacja inwestycji nie powinna wpłynąć na różnorodność biologiczną.

e) *czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:*

Oddziaływania w fazie budowy przedsięwzięcia będą posiadały charakter czasowy (krótkotrwały), lokalny – obejmujący obszar robót i ustaną po realizacji przedsięwzięcia.

Oddziaływania zidentyfikowane dla etapu eksploatacji będą miały charakter trwały (ciągły) przez cały okres funkcjonowania inwestycji.

Zgodnie z treścią *Kip*, planowany okres realizacji robót budowlanych przewidziano od sierpnia 2026 r. do IV kwartału 2028 r., z oddaniem inwestycji do użytkowania w IV kwartale 2028 r.

f) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja 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:*

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie węzła Głogów Zachód na drodze ekspresowej S3, co wynika bezpośrednio z planowanej do realizacji obwodnicy Głogowa i konieczności włączenia jej do istniejącej sieci transportowej. Przebudowa węzła stanowi odrębne zamierzenie inwestycyjne, lecz jej realizacja wynika bezpośrednio z budowy obwodnicy – nie byłaby zasadna ani uzasadniona technicznie bez powstania nowego odcinka drogi. Potencjalne oddziaływania skumulowane na etapie realizacji mogą wystąpić wyłącznie w bezpośrednim rejonie węzła. Równoległe prowadzenie prac budowlanych może prowadzić do kumulacji oddziaływań takich jak zwiększenie poziomu hałasu i emisji substancji do powietrza, wpływ na krajobraz czy lokalne przekształcenia terenu. Dzięki bezpośredniemu powiązaniu obu przedsięwzięć możliwe jest skoordynowanie planów i harmonogramów prac. Powyższe pozwala ograniczyć skalę i koncentrację oddziaływań skumulowanych w czasie i przestrzeni. Analizy akustyczne i analizy wpływu inwestycji na stan powietrza na etapie eksploatacji, wykonane dla rejonu węzła, uwzględniają prognozowany ruch pojazdów wynikający z budowy obwodnicy, co oznacza, że skumulowane oddziaływanie w zakresie hałasu i powietrza zostało w pełni przeanalizowane w ramach niniejszego opracowania. Wyniki ww. analiz potwierdzają brak wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań skumulowanych poza obszarem przedsięwzięcia. W bezpośrednim otoczeniu projektowanego węzła nie występują tereny objęte ochroną akustyczną.

g) *możliwości ograniczenia oddziaływania:*

W celu zminimalizowania oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji określono warunki dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, wobec czego nie powinna ona wywierać znaczącego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. formy ochrony przyrody.

Realizacja przedsięwzięcia i jego funkcjonowanie nie powinno być źródłem znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę zapisy *Kip* stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszar Natura 2000, obszary leśne, a także na różnorodność biologiczną.

Z uwagi na fakt, iż prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380)*, w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. umyślnego niszczenia gniazd, niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z wykonywaniem wycinki drzew na ptaki, nałożono warunek określony w punkcie I.1 sentencji niniejszej decyzji. Wycinka jest dopuszczona również w okresie lęgowym, pod warunkiem skontrolowania drzew i krzewów przez specjalistę ornitologa pod kątem obecności miejsc lęgowych ptaków. W przypadku gdy nadzór stwierdzi gniazdo/dziupłę stanowiące miejsce lęgowe ptaków,

Wnioskodawca winien wstrzymać wycinkę do czasu zakończenia lęgu (co winno zostać potwierdzone przez ornitologa) i uzyskać zezwolenie właściwego organu, w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, na czynności zakazane w stosunku do gatunków chronionych (m.in. zakaz niszczenia, usuwania lub uszkodzenia gniazd lub innych schronień). Po za tym część drzewostanu przeznaczanego do wycinki może stanowić siedliska chronionych gatunków owadów próchnożernych oraz nietoperzy. W związku z powyższym nałożono warunek nr I.2, który zobowiązuje do udziału specjalistów chiropterologa i entomologa podczas wycinki drzew o obwodach pni powyżej 50 cm dziuplastych i/lub z odstającą korą, co ma zagwarantować prawidłowe jej przeprowadzenie bez szkody dla gatunków nietoperzy i owadów – chronionych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*.

Warunki nr I.3–I.5 mają na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia konarów, pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałanie nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszenie napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

W celu ograniczenia śmiertelności drobnych zwierząt, m.in. małych ssaków, płazów i gadów – gatunków objętych ochroną na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*, nałożono warunek nr I.6.

Warunek nr I.7 ma na celu wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów, które umożliwią stworzenie miejsc bytowania i żerowania dla zwierząt, w szczególności ptaków oraz przyczyni się do poprawy walorów krajobrazowych. Ponadto wpłynie na utrzymanie zadrzewienia przydrożnego stanowiącego korytarze migracyjne zwierząt, w szczególności ptaków. Zapisy warunku przyczynią się również do niedopuszczenia do wprowadzenia do środowiska naturalnego i rozprzestrzeniania się w nim obcych gatunków roślin, będących często gatunkami ekspansywnymi. Udział specjalisty dendrologa ma zagwarantować właściwe wykonanie przedmiotowego działania.

Warunek nr I.8 ma na celu sprawdzenie stanu udatności wykonanych nasadzeń drzew i krzewów.

Warunki nr II.1–II.3 wprowadzono w celu zminimalizowania efektu bariery, jaki będzie stwarzać przedmiotowa droga dla zwierząt. W Tabeli 2 wskazano kilometraż miejsc, gdzie zostaną wykonane przejścia dla poszczególnych grup zwierząt wraz z systemem ogrodzeń naprowadzająco-ochronnych oraz określono ich typ i parametry zapewniające ich funkcjonalność. Ponadto w punkcie II.2 wskazano, iż przejścia dla małych zwierząt winny mieć przekrój prostokątny. Wynika to z faktu, iż zgodnie z istniejącym stanem wiedzy małe i drobne zwierzęta preferują korzystanie głównie z przepustów prostokątnych, a przepusty o przekroju eliptycznym z zamontowanymi półkami mogą stanowić dla nich barierę migracyjną i jednocześnie tworzyć „pułapki” – z uwagi m.in. na niemożliwość szczelnego przylegania półki do ściany przepustu rurowego oraz różne wysokości w przepuście. Ponadto przedmiotowe półki nie są trwałe i ulegają szybkiemu zniszczeniu. Zatem wskazane jest zastosowanie przepustów prostokątnych, w których zastosowany jest inny rodzaj półek.

Warunek nr II.4 ma na celu ograniczenie, a wręcz niedopuszczenie dostępu do zbiorników retencyjnych zwierząt, w szczególności płazów i innych małych zwierząt, poprzez wskazanie parametrów ogrodzenia oraz ich szczelności. Należy przy tym zaznaczyć, iż zbiorniki retencyjne lub retencyjno-infiltracyjne są zbiornikami technicznymi i nie stanowią sprzyjających siedlisk dla zwierząt (w szczególności płazów) z powodu stosunkowo krótkiego czasu, w którym zalega w nich woda – zbiorniki retencyjne są tak zaprojektowane, aby wykazywały się możliwie największymi zdolnościami retencyjnymi, co oznacza konieczność szybkiego ich opróżniania. Ponadto przeznaczeniem zbiorników retencyjnych jest przyjmowanie nadmiaru wody oraz niebezpiecznych substancji w razie wypadku. Mają one spełniać rolę ochronną, np.: przed masowymi ładunkami soli z zimowego utrzymania dróg oraz zatrzymaniem ładunków substancji szkodliwych lub toksycznych w przypadku awarii pojazdów przewożących tego typu substancje, co jednoznacznie uzasadnia konieczność szczelnego wygrodzenia zbiorników retencyjnych przed dostępem płazów i innych zwierząt. W tych zbiornikach bowiem czasowo znajdują się substancje zagrażające ich życiu.

Wskazano jest, aby płotki uniemożliwiające dostawanie się płazów do zbiorników zamontować bezpośrednio po wybudowaniu zbiorników.

Warunek nr II.5 nałożono w celu minimalizacji śmiertelności zwierząt na skutek bezpośrednich zderzeń z pojazdami poruszającymi się ze stosunkowo dużą prędkością po wybudowaniu drogi.

Warunki nr II.6–II.8 mają na celu zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego.

Pismem z dnia 22 grudnia 2025 r., znak: cP/0443.00-187/MK/0/61885, działając w oparciu o art. 108 § 1 *Kpa*, Wnioskodawca zwrócił się do Regionalnego Dyrektora o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji. W uzasadnieniu wniosku, wskazano, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi inwestycję celu publicznego o kluczowym znaczeniu dla układu komunikacyjnego regionu. Przedsięwzięcie to jest nierozzerwalnie związane z budową obwodnicy Głogowa w ciągu drogi krajowej nr 12, ujętej w rządowym programie budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030.

Wnioskodawca Wskazał, że planowana inwestycja jest niezbędna dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania nowej obwodnicy oraz jej dowiązania do istniejącej sieci drogowej S3. Choć przebudowa węzła stanowi odrębne zamierzenie inwestycyjne, jej realizacja wynika bezpośrednio z budowy obwodnicy i nie byłaby zasadna bez powstania nowego odcinka drogi. Dla obwodnicy Głogowa Wnioskodawca uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i złożył wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W związku z tym konieczne jest zapewnienie pełnej synchronizacji obu procesów inwestycyjnych. Ewentualne opóźnienie w rozpoczęciu prac przy rozbudowie węzła mogłoby doprowadzić do sytuacji, w której powstała obwodnica nie miałaby odpowiedniego, bezpiecznego połączenia z siecią dróg ekspresowych, co uniemożliwiłoby jej prawidłowe funkcjonowanie.

W aspekcie interesu społecznego, realizacja inwestycji ma na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakości życia mieszkańców Głogowa i okolicznych miejscowości. Obecnie ruch tranzytowy przebiega przez tereny zurbanizowane, co generuje znaczną uciążliwość dla mieszkańców. Nakładanie się ruchu tranzytowego na ruch lokalny prowadzi do powstania zatorów i obniża poziom bezpieczeństwa. Wyprowadzenie ruchu z miasta poprzez nową obwodnicę, a następnie jego płynne wprowadzenie na drogę ekspresową S3 poprzez rozbudowany węzeł pozwoli na: zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców poprzez wyprowadzenie ruchu z gęstej zabudowy, skrócenie czasu podróży i zwiększenie płynności ruchu, usprawnienie komunikacji oraz likwidację „wąskich gardeł” komunikacyjnych.

W aspekcie ważnego interesu strony, Wnioskodawca zobowiązany jest do realizacji zadań publicznych w zakresie budowy spójnej sieci dróg krajowych i autostrad. Terminowa realizacja przedmiotowej inwestycji jest kluczowa dla dotrzymania harmonogramu prac związanych z budową obwodnicy Głogowa oraz dotrzymania celów określonych w programach rządowych. Opóźnienie w rozbudowie węzła uniemożliwiłoby pełne wykorzystanie potencjału budowanej obwodnicy, co stałoby w sprzeczności z zasadą racjonalnego wydatkowania środków publicznych (w tym środków pozyskanych z funduszy unijnych przewidzianych na współfinansowanie zadania).

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, Regionalny Dyrektor uznał, że Wnioskodawca wykazał ważny interes strony jak i ważny interes społeczny i co za tym idzie, zgodnie z art. 108 § 1 *Kpa*, w punkcie III sentencji niniejszej decyzji nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji organ ochrony środowiska jako dowód dopuścił wszystko, co mogło przyczynić się do właściwego rozstrzygnięcia sprawy, co do istoty, a podstawą do jej rozstrzygnięcia była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 7, art. 75 § 1 i art. 80 *Kpa*.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

W przypadku niemożliwych do uniknięcia kolizji ze stanowiskami roślin, zwierząt lub grzybów, a w szczególności porostów gatunków chronionych na mocy *rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin*

(Dz. U. poz. 1409), z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt oraz z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U., poz. 1408), w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. rozporządzeniach, przed rozpoczęciem prac należy uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Ponadto mając na względzie zapisy art. 15 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U z 2023 r., poz. 1589 ze zm.), w przypadku stwierdzenia inwazyjnego gatunku obcego (dalej IGO) wymienionego w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2022 r. w sprawie listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii i listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, działań zaradczych oraz środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów (Dz. U. poz. 2649) – należy dokonać stosownego zgłoszenia wójtowi, burmistrzowi albo prezydentowi miasta, właściwemu ze względu na miejsce stwierdzenia obecności tego IGO w środowisku. Zgłoszenie winno zawierać dane określone w art. 15 ust. 2 ww. ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych.

Integralną część decyzji stanowi załącznik – charakterystyka przedsięwzięcia.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji zgodnie 129 § 1 i § 2 *Kpa*, przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a *Kpa* w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
we Wrocławiu

Katarzyna Łapińska

/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

Na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2025 r., poz. 1154 ze zm.) Wnioskodawca jest zwolniony z opłaty za wydanie niniejszej decyzji.

Otrzymują:

1. Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa reprezentowany przez Pełnomocnika
2. Pozostałe strony postępowania w drodze obwieszczenia, zgodnie z art. 49 *Kpa* w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny Polkowicach, ul. Rynek 22, 59-100 Polkowice
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. Norwida 34, 50-950 Wrocław

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	273607.1666841.1658801
Nazwa dokumentu	16 - decyzja o braku ooś.pdf
Tytuł dokumentu	16 - decyzja o braku ooś
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.420.69.2025
Data dokumentu	2026-05-15 12:34:54
Skrót dokumentu	F184850B87321134C4C8532B094580B1985569 5C
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2026-05-15
Sygnatariusz	Katarzyna Łapińska
Stanowisko	REGIONALNY DYREKTOR
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.128.103.103.
Data wydruku:	2026-05-15 14:38:02
Autor wydruku:	SZAŁAJ JADWIGA



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68

51-162 WROCŁAW

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 15 maja 2026 r., znak: WOŚ.420.69.2025.JS.16, dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa węzła drogowego „Głógów-Zachód””

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie będzie realizowane w województwie dolnośląskim, w powiecie polkowickim, w gminie Radwanice. Inwestycja będzie polegała na rozbudowie węzła drogowego Głógów Zachodni, zlokalizowanego na terenach użytkowanych rolniczo oraz w pasach drogowych dróg: drogi krajowej DK12 i drogi ekspresowej S3.

Inwestycja będzie polegała na rozbudowie węzła powiązanego z planowaną budową obwodnicy Głógowa i wynikać będzie z konieczności dowiązania jej do istniejącego układu drogowego. Celem przebudowy jest zapewnienie płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego w nowym układzie komunikacyjnym.

Zakres przedsięwzięcia obejmować będzie: budowę docelowego układu drogowego (w tym obiektów inżynierskich), budowę i przebudowę systemu odwodnienia, montaż barier ochronnych i balustrad, budowę i przebudowę infrastruktury sieci technicznych, rozbiórkę elementów drogowych kolidujących z projektowanym zakresem robót, usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną niezwiązaną z drogą (sieci teletechniczne), przebudowę odcinków istniejących dróg w zakresie kolizji z planowaną inwestycją, przebudowę jezdni dodatkowych lub dróg publicznych dla zapewnienia ciągłości funkcjonowania układu lokalnego, budowę infrastruktury technicznej związanej z drogą (odwodnienie, oświetlenie, sieć teletechniczna), budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowę przepustów/przejeżdź dla zwierząt, przebudowę rowu melioracyjnego, budowę i przebudowę zbiorników retencyjnych, budowę i przebudowę ogrodzenia pasa drogowego oraz wycinkę drzew kolidujących i wykonanie nasadzeń.

Planowana realizacja węzła drogowego typu A obejmować będzie następujące elementy:

- węzłowy odcinek obwodnicy Głógowa
 - klasa Gp
 - prędkość do projektowania $V_{dp}=110$ km/h
 - kategoria ruchu KR6
 - długość 327 m
 - przekrój 2x7 m, z pasami ruchu 3,5 m i opaskami 0,75 m oraz pasem dzielącym szerokości 5,5 m wraz z opaskami
- łącznik WGZ-L00, łączący istniejące i projektowane rondo
 - prędkość do projektowania $V_{dp}=30$ km/h
 - kategoria ruchu KR6
 - długość 146 m
 - przekrój 2x4,5 m z pasem dzielącym szerokości 3 m
- trzy dwupasowe łącznice P2 (WGZ-L01, WGZ-L02, WGZ-L05)

- prędkość do projektowania $V_{dp}=50$ km/h
- kategoria ruchu KR6
- łączna długość 1571 m
- szerokość 8 m z opaskami 0,5m i pasami ruchu 3,5 m
- cztery jednopasowe łącznice P1 (WGZ-L03, WGZ-L04, WGZ-L06, WGZ-L07)
 - prędkość do projektowania $V_{dp}=40/50$ km/h
 - kategoria ruchu KR6
 - łączna długość 1272 m
 - szerokość 6 m z opaskami i pasami ruchu 4,5 m
- jednopasowe rondo
 - kategoria ruchu KR6
 - średnica zewnętrzna 56 m
 - z jezdnią szerokości 6 m oraz pierścieniem 2 m
- pasy włączenia/wyłączenia łącznic do istniejącej drogi ekspresowej S3
- droga DZ-01 łącząca projektowane rondo ze starodrożem drogi krajowej DK-12
 - klasa Z
 - prędkość do projektowania $V_{dp}=60$ km/h
 - kategoria ruchu KR3
 - długość 315 m
 - przekrój 1x2 m z pasami ruchu 3,5 m.

Ww. łącznice stanowiące elementy rozbudowywanego węzła będą stanowić połączenie pomiędzy poszczególnymi odcinkami dróg oraz innymi elementami węzła i będą przedstawiać się następująco:

- łącznica WGZ-L01 łącząca projektowaną obwodnicę DK12 z projektowaną łącznicą WGZ-L05 na kierunku Głogów-Legnica,
- łącznica WGZ-L02 łącząca istniejącą drogę ekspresową S3 z projektowaną obwodnicą DK12 na kierunku Legnica-Głogów,
- łącznica WGZ-L03 łącząca łącznicę WGZ-L01 z projektowanym rondem na węźle Głogów Zachód (po północnej stronie S3),
- łącznica WGZ-L04 łącząca istniejące rondo na węźle Głogów Zachód (po południowej stronie S3) z projektowaną łącznicą WGZ-L05 na kierunku Żary-Legnica,
- łącznica WGZ-L05 łącząca łącznice WGZ-L01 i WGZ-L04 z istniejącą drogą ekspresową S3 na kierunku Głogów/Żary – Legnica,
- łącznica WGZ-L06 łącząca projektowane rondo na węźle Głogów Zachód (po północnej stronie S3) z projektowaną obwodnicą DK12 (w kierunku Głogowa),
- łącznica WGZ-L07 łącząca projektowaną obwodnicę DK12 z istniejącym rondem na węźle Głogów Zachód (po stronie północnej S3) na kierunku Głogów – Żary/Zielona Góra.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się:

- budowę wiaduktów drogowych:
 - WO.WGZ.1 – w ciągu łącznicy WGZ-LO1 w km 0+197,
 - WO.WGZ.2 – w ciągu drogi krajowej DK12 w km 0+012,
- oraz 3 przepustów drogowych:
 - PH+PZ.GZ.1 w ciągu łącznicy WGZ-LO3 w km 0+244,
 - PH+PZ.GZ.2 w ciągu łącznicy WGZ-LO1 oraz WGZLO2 w km 0+074 (LO1),
 - PH+PZ.GZ.3 w ciągu łącznicy WGZ-LO4 W km 0+125.

Na wszystkich jezdniach zaprojektowano nawierzchnię bitumiczną, zdolną do przeniesienia obciążenia 115 kN/oś. Niwelety projektowanych jezdni zostały zaprojektowane w dowiązaniu do obwodnicy Głogowa i istniejącej rzeźby terenu,

z uwzględnieniem projektowanych węzłowych obiektów inżynierskich. Projektując niwelety uwzględniono również warunki odwodnienia korpusu drogowego.

W ramach odwodnienia wykonana zostanie: budowa odcinków kanalizacji deszczowej z zachowaniem grawitacyjnego spływu, budowa przykanalików z wylotem do rowów drogowych, budowa studzienek ściekowych z betonowym osadnikiem i rusztem żeliwnym, budowa studzienek kanalizacyjnych betonowych przelotowych i połączeniowych, budowa studzienek kanalizacyjnych inspekcyjnych, budowa studni wpadowych na rowach drogowych z piaskownikiem, budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe lub roztopowe (osadników), budowa zastawek odcinających na wylotach kanałów do odbiornika, budowa studni z regulatorami przepływu za zbiornikami retencyjnymi, budowa wylotów oraz odbiór wód z kolektorów mostowych oraz drenażu drogowego. Projektuje się przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej za przebudowywanym zbiornikiem retencyjnym ZR-09/2 (przebudowa kanalizacji deszczowej DN 300 wraz z urządzeniami oczyszczającymi) oraz w km 0+340,50 łącznicy WGZ-L05 (przebudowa kanalizacji deszczowej DN 500 wraz z wylotem do rowu drogowego).

Inwestycja wiązać się będzie z koniecznością odcinkowej zmiany trasy rowu melioracyjnego (rów bez nazwy 1A), będącego dopływem rowu R-MK-13 (przebieg rowu R-MK-13, zgodnie z ewidencją melioracji wodnych, pokrywa się z przebiegiem rzeki Młynówka - zgodnie z Mapą Podziału Hydrograficznego Polski). Dodatkowo w km 0+470 projektowanej trasy rowu b.n.1A przewiduje się przebudowę istniejącego koryta rowu oznaczonego jako rów b.n.1B. Istniejące koryto zostanie zlikwidowane poprzez jego zasypanie, a nowe koryto przebiegać będzie po zmienionej trasie w dostosowaniu do projektowanych rozwiązań drogowych. Szerokość dna, nachylenie skarp i spadek dobrane zostaną zgodnie z ukształtowaniem istniejącego koryta, warunkami geotechnicznymi i w taki sposób, by poprawić warunki przepływu wód. Przekrój rowu będzie mieć kształt trapezu, minimalna głębokość wynosić będzie min. 0,5 m a nachylenie skarp 1:3 w rejonie przejść zintegrowanych. Umocnienie koryta wykonane będzie z materiałów naturalnych, m.in. narzutu kamiennego, palisady drewnianej, kieszek faszynowych, itp. W zakres projektowanych rozwiązań branży melioracyjnej uwzględnia się jedynie dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do istniejącego stanu przy przejściu ww. rowu pod korpusem istniejącej drogi ekspresowej S3. Nie przewiduje się przebudowy istniejącego przepustu pod drogą ekspresową, zaś pozostałe obiekty pod łącznicami lub np. pasami utrzymaniowymi zostaną przebudowane.

Na rowie b.n.1A długość likwidacji istniejącego koryta wynosić będzie 230 m, a długość zakresu prac wynosić będzie 390 m. Na rowie b.n.1B długość likwidacji istniejącego koryta wynosić będzie 122 m, a długość zakresu prac wynosić będzie 140 m.

W ramach inwestycji wybudowane zostaną dwa wiadukty drogowe oraz trzy przepusty. Wszystkie trzy przepusty zlokalizowane będą na rowie b.n.1A. W związku z koniecznością dostosowania terenu do projektowanego układu drogowego rozbiórce podlegać będą istniejące przepusty na rowie melioracyjnym i elementy infrastruktury kolidującej z inwestycją.

Ponadto zaplanowano budowę dwóch zbiorników retencyjnych (ZB-1 oraz ZB-1.1) w obszarze węzła oraz przebudowę istniejącego zbiornika (ZR-09/2) zlokalizowanego po stronie południowej drogi ekspresowej S3. Zbiorniki zostały umiejscowione w pobliżu najniższych punktów niwelet rowów drogowych oraz w zagłębieniach terenu, w sposób ułatwiający grawitacyjne odprowadzanie wód. Do zbiorników zostaną doprowadzone wody opadowe i roztopowe pochodzące ze zlewni drogowych oraz terenów zielonych ciężących na drogowy system odwodnienia (przy współdziałaniu systemu rowów drogowych i kanalizacji deszczowej).

Wody opadowe lub roztopowe z nawierzchni projektowanego węzła odprowadzane będą za pomocą wpustów deszczowych bezpośrednio do rowów drogowych. Ujęte wody poprzez studnie wpadowe na rowach będą kierowane do zbiorników retencyjnych, a następnie do odbiornika – rowu melioracyjnego b.n.1A. Przed zrzutem wód do odbiornika zakłada się podczyszczanie wód opadowych i roztopowych za pomocą osadników. Zastawki

odcinające, na wypadek awarii, zaprojektowano przed każdym wylotem do odbiornika (rowu melioracyjnego). Rowy szczelne zostaną wykonane na całym obszarze węzła (trasa główna, łącznice, rondo) z wyłączeniem przebudowy starodroża DK12 oraz dróg dojazdowych/dróg do obsługi (pasa utrzymania terenu).

Sumaryczna powierzchnia terenu zajętego pod pas drogowy wynosić będzie ok. 29 ha.

W ramach realizacji inwestycji planuje się wycinkę o łącznej powierzchni 0,72 ha drzew i krzewów (0,31 ha pow. Lasów Państwowych i 0,41 ha grup drzew i krzewów) oraz 107 drzew pojedynczych.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
we Wrocławiu

Katarzyna Łapińska
*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	273607.1666842.1658802
Nazwa dokumentu	16a - Zał. do decyzji - charakterystyka przedsięwzięcia.pdf
Tytuł dokumentu	16a - Zał. do decyzji - charakterystyka przedsięwzięcia
Sygnatura dokumentu	WOOS.420.69.2025
Data dokumentu	2026-05-15 12:35:16
Skrót dokumentu	F744BFA04917D7A8D3E81B8F61D976B4C364ECB1
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2026-05-15
Sygnatariusz	Katarzyna Łapińska
Stanowisko	REGIONALNY DYREKTOR
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.128.103.103.
Data wydruku:	2026-05-15 14:38:47
Autor wydruku:	SZAŁAJ JADWIGA