



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW**

WOOS.420.21.2021.BZ.6

Wrocław, dnia 31 grudnia 2021 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p oraz 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 (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.), § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentującego Skarb Państwa, w imieniu którego wystąpił Pan Jacek Dzikowski – p.o. Z-cy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu,

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa autostrady A18 na odcinku pomiędzy węzłem Krzyżowa a węzłem Gołnice” oraz określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji, 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. Ewentualną wycinkę drzew i/lub krzewów 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 gniazd ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
2. Prace w obrębie drzew prowadzić z uwzględnieniem następujących zasad:
 - drzewa pozostające w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego (do 2 m) należy zabezpieczyć przez wykonanie wokół pnia szalunku z desek na opaskach ze stomy, celem osłonięcia pni przed uszkodzeniem przez maszyny budowlane;
 - odkryte korzenie należy zabezpieczyć przed przesuszeniem, przemarzaniem i uszkodzeniami mechanicznymi za pomocą np. mat słomianych;
 - powstałe uszkodzenia korzeni należy wygładzić i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym;
 - wykopy w obrębie korzeni należy zasypać ziemią urodzajną, aby dostarczyć składniki odżywcze i umożliwić szybszą odbudowę drobnych korzeni;
 - materiały budowlane (urobek, materiały sypkie, prefabrykaty, materiały chemiczne itp.) należy składować poza terenem znajdującym się w obrysie korony drzew,

a także należy ograniczyć możliwość poruszania się pojazdów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew.

3. Nie rzadziej niż raz dziennie (w trakcie realizacji inwestycji) kontrolować teren prac oraz ewentualne wykopy mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu, tj. od 15 marca do 15 października), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów. Co najmniej jeden brzeg wykopu wykonać o nachyleniu nie większym niż 1:2, co pozwoli zwierzętom opuścić ten wykop albo umieszczać w wykopie elementy drewniane oparte o brzeg wykopu. Wykopy i elementy konstrukcyjne (np. studzienek) o stromych ścianach szczelnie zakrywać.
4. Teren przeznaczony pod zaplecza budowy ograniczyć do niezbędnego minimum. Po zakończeniu robót teren, na którym prowadzone były roboty ziemne i prace budowlane (place budowy, bazy materiałowe, drogi dojazdowe) należy uporządkować i przywrócić do stanu poprzedniego.
5. Zaplecza i drogi techniczne, składy materiałów budowlanych i sprzętu lokalizować w odległości większej niż 50 m od cieków wodnych, zbiorników wodnych. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza socjalnego oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska gruntowo-wodnego w pobliżu cieków jest niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji w zakresie budowy obiektów inżynierskich, podłoże ewentualnej bazy materiałowej powinno zostać uszczelnione geomembraną i pokryte płytami betonowymi, a zaplecze wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji szkodliwych.
6. Teren pod zaplecza budowy należy utwardzić lub usytuować na terenie utwardzonym, zabezpieczyć przed przenikaniem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Zaplecza budowy oraz miejsca postoju maszyn i urządzeń wyposażać należy w sorbenty, maty bądź biopreparaty do neutralizacji i likwidacji ewentualnych wycieków i wylewów substancji ropopochodnych. Maszyny i samochody garażować na wyznaczonym do tego celu utwardzonym i izolowanym od podłoża placu na terenie zaplecza budowy. Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych realizować poza terenem zaplecza budowy, a tankowanie i bieżącą konserwację pojazdów i maszyn wykonywać w miejscach do tego przeznaczonych i przygotowanych.
7. Wyznaczone miejsca tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów i maszyn zabezpieczyć przed niekontrolowanym wyciekami substancji ropopochodnych, utwardzić oraz zaopatrzyć w środki do neutralizacji (sorbenty) zanieczyszczeń. Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych. W przypadku zaistnienia awarii gdy wystąpi skażenie gruntu substancjami ropopochodnymi, należy niezwłocznie usunąć skażoną warstwę ziemi, a teren przywrócić do stanu pierwotnego.
8. 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.
9. 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 posiadającym zezwolenia na odbiór lub unieszkodliwianie poszczególnych typów odpadów.

10. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych i niepowodujący zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, w wydzielonych i oznakowanych miejscach, na utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed przenikaniem ocieku do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione podmioty.
11. Wszelkie prace prowadzić w sposób zapobiegający trwałym zmianom stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji.
12. Wody opadowe lub roztopowe z przebudowywanego odcinka autostrady A18 ujmować w systemy odwodnieniowe dopasowane do panujących warunków gruntowo-wodnych takie jak: rowy otwarte, rowy szczelne - kanalizację deszczową, wpusty ściekowe, studzienki zbiorcze lub inną infrastrukturę odwodnieniową, a następnie odprowadzać do odbiorników naturalnych, zbiorników retencyjnych lub innych, w zależności od możliwości technicznych, przebiegu niwelety drogowej oraz występowania odbiorników naturalnych w terenie.
13. Zrzuty wód opadowych lub roztopowych pochodzących z odwodnienia przebudowywanego odcinka trasy należy prowadzić w sposób kontrolowany z zastosowaniem regulatorów przepływu. Parametry techniczne urządzeń odwodnieniowych należy dobrać indywidualnie, na podstawie stosownych obliczeń.
14. Cyklicznie kontrolować stan techniczny i utrzymywać w należytej sprawności i czystości rowy odwadniające, studzienki kanalizacyjne, wpusty deszczowe z osadnikami, zbiorniki retencyjne oraz pozostałą infrastrukturę odwadniającą projektowaną drogę.
15. Na odcinku w km ok. 73+800 ÷ 74+400 prace generujące znaczne natężenie hałasu prowadzić należy w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 23 czerwca 2021 r., znak: O/WR.I-2.532.29.2021.KO, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentujący Skarb Państwa, za pośrednictwem Pełnomocnika – p.o. Z-cy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu, Pana Jacka Dzikowskiego, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie autostrady A18 na odcinku pomiędzy węzłem Krzyżowa a węzłem Golnice.

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 ww. przedsięwzięcia, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, zwany dalej Regionalnym Dyrektorem.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekraczała 10, działając na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy ooś, w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego, zwanej dalej ustawą Kpa, tutejszy organ powiadamiał strony postępowania o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenie publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Regionalny Dyrektor obwieszczeniem z dnia 11 sierpnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.21.2021.BZ.1, poinformował strony postępowania m.in. o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie, przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, organach właściwych do wydania opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz o możliwości brania czynnego udziału na każdym etapie postępowania, możliwości zapoznania się z aktami sprawy i złożenia uwag

i wniosków. O powyższym Inwestor został poinformowany pismem z dnia 11 sierpnia 2021 r., znak: WOOS.420.21.2021.BZ.2.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<http://www.ekoportal.gov.pl/>) pod numerem: 155/2021.

Wraz z wnioskiem została przedłożona „Karta informacyjna przedsięwzięcia pn.: Przebudowa autostrady A18 na odcinku pomiędzy węzłem Krzyżowa a węzłem Golnice” [SWECO, Katowice, maj 2021 r.], zwana dalej *Kip*.

Pismem z dnia 11 sierpnia 2021 r., znak: WOOS.420.21.2021.BZ.3 r. Regionalny Dyrektor wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia *Kip* w zakresie przyrodniczym. W odpowiedzi pismem z dnia 20 sierpnia 2021 r. (data wpływu 26 sierpnia 2021 r.) pełnomocnik inwestora złożył wyjaśnienia do uwag zawartych w ww. piśmie, tj. uzupełnienie do *Kip* [SWECO, Katowice, maj 2021 r.].

Pismami z dnia 31 sierpnia 2021 r. (znak: WOOS.420.21.2021.BZ.4 i znak: WOOS.420.21.2021.BZ.5) Regionalny Dyrektor wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bolesławcu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o zajęcie stanowiska co do obowiązku/braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

O ww. czynnościach, w tym o złożeniu uzupełnienia dokumentacji oraz wystąpieniu do ww. organów opiniujących strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 6 września 2021 r., znak: WOOS.420.21.2021.BZ.6.

Pismem z dnia 8 września 2021 r., znak: WR.RZŚ.435.24.2021.AK, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wezwał inwestora do uzupełnienia *Kip*.

Zawiadomieniem z dnia 16 września 2021 r., znak: ZNS.9022.3.17.2021.AK, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bolesławcu poinformował Regionalnego Dyrektora o wyznaczeniu nowego terminu wydania postanowienia w sprawie wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bolesławcu postanowieniem z dnia 29 września 2021 r., znak: ZNS.9022.3.17.2021.AK, wyraził opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 7 października 2021 r. wpłynęło uzupełnienie dokumentacji w zakresie wskazanym w ww. wezwaniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Regionalny Dyrektor, z uwagi na uzupełniony materiał dowodowy ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bolesławcu o zajęcie stanowiska co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. W odpowiedzi Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bolesławcu podtrzymał swoje stanowisko zawarte w postanowieniu z dnia 29 września 2021 r., znak: ZNS.9022.3.17.2021.AK.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 28 października 2021 r. (data wpływu 4 listopada 2021 r.), znak: WR.RZŚ.435.24.2021.AK, wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na środowisko, wskazując jednocześnie na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach 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. Teren przeznaczony pod zaplecze budowy ograniczyć do niezbędnego minimum.
3. Zaplecza budowy, bazy materiałowe i sprzętowe lokalizować jak najdalej od dolin rzecznych i zbiorników wodnych oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią i obszarami o płytkim zaleganiu wód gruntowych i obszarami podmokłymi.
4. Miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, utwardzić i uszczelnić oraz wyposażyć w maty sorbujące.
5. Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych realizować poza terenem zaplecza budowy, a tankowanie i bieżącą konserwację pojazdów i maszyn wykonywać poza terenem placu budowy, w miejscach do tego przeznaczonych i przygotowanych.
6. Wyznaczone miejsca tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów i maszyn zabezpieczyć przed niekontrolowanym wyciekiem substancji ropopochodnych, utwardzić oraz zaopatrzyć w środki do neutralizacji (sorbenty) zanieczyszczeń. Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
7. W przypadku zaistnienia awarii gdy wystąpi skażenie gruntu substancjami ropopochodnymi, należy niezwłocznie usunąć skażoną warstwę ziemi, a teren przywrócić do stanu pierwotnego.
8. 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.
9. Należy używać wyłącznie materiałów budowlanych spełniających standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie.
10. 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.
11. W trakcie prac budowlanych, w miarę możliwości chronić otwarte wykop przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych, czas prac odwodnieniowych skrócić do minimum celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac. Szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do niezbędnego minimum. Wody pochodzące z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych, podczyścić z zawiesiny. Na odwadnianie wykopów budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopów, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 624 z późn. zm.) należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
12. Wszelkie prace prowadzić w sposób zapobiegający trwałym zmianom stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji.
13. Wody opadowe lub roztopowe z przebudowywanego odcinka autostrady A18 ujmować w systemy odwodnieniowe dopasowane do panujących warunków gruntowo-wodnych takie jak: rowy otwarte, rowy szczelne - kanalizację deszczową, wpusty ściekowe, studzienki zbiorcze lub inną infrastrukturę odwodnieniową, a następnie odprowadzać do odbiorników naturalnych, zbiorników retencyjnych lub innych, w zależności od możliwości technicznych, przebiegu niwelety drogowej oraz występowania odbiorników naturalnych w terenie.

14. Zrzuty wód opadowych lub roztopowych pochodzących z odwodnienia przebudowywanego odcinka trasy należy prowadzić w sposób kontrolowany z zastosowaniem regulatorów przepływu. Parametry techniczne urządzeń odwodnieniowych należy dobrać indywidualnie, na podstawie stosownych obliczeń.
15. Przed odprowadzeniem wód opadowych lub roztopowych do odbiorników, w miejscach, gdzie występują przekroczenia stężenia zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych w niniejszych wodach, należy stosować urządzenia podczyszczające – np. osadniki zawiesin mineralnych i separatory substancji ropopochodnych. Warunki techniczne podczyszczania wód należy wcześniej uzgodnić z gestorami odbiorników.
16. 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.
17. Ograniczać do niezbędnego minimum stosowanie środków do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi), stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska zgodnie z przepisami odrębnymi.
18. Do malowania linii i znaków drogowych stosować farby i materiały do tego przeznaczone, posiadające aprobatę techniczną.
19. Wodę na potrzeby prac budowlanych pobierać z istniejących sieci wodociągowych (wg uzgodnień z gestorami sieci) lub poprzez dowóz wody beczkowozami.
20. 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.
21. 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 odcieku do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione jednostki.
22. Po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren w granicach inwestycji.

Warunek 1 nie został zadysponowany w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na jego zbyt ogólny zapis, wskazujący na wykonanie pozostałych warunków. Treść warunku 2 i 22 została zadysponowana w warunku 4 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku 3 (w zakresie lokalizacji zapleczy budowy, dróg technicznych itp. w obrębie dolin rzecznych, zbiorników wodnych) została zadysponowana w warunku 5 sentencji niniejszej decyzji. Nie zadysponowano części dotyczącej lokalizacji zaplecza, baz i sprzętu poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią i obszarami o płytkim zaleganiu wód gruntowych i obszarami podmokłymi, bo brak takich terenów w rejonie inwestycji. Treść warunków: 4 i 5 została uwzględniona w warunku 6 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunków: 6 i 7 została uwzględniona w warunku 7 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku 8 została zadysponowana w warunku 8 sentencji niniejszej decyzji. Warunki: 9, 10, 17 i 18 nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji, gdyż ich wykonanie wynika z odrębnych przepisów prawa i w opinii Regionalnego Dyrektora nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania inwestora do ich stosowania. Zadania związane z organizacją placu

budowy, w tym także konieczność urządzenia pomieszczeń higieniczno-sanitarnych i socjalnych, o których mowa w ww. warunku najpełniej określa *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych* (Dz. U. Nr 47, poz. 401) oraz *rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy* (t. j. Dz. U. z 2003 r. Nr 169, poz. 1650 ze zm.). Kwestia stosowania środków do eliminacji śliskości nawierzchni, o których mowa w ww. warunku regulowana jest zapisami *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach* (Dz. U. Nr 230 poz. 1960). Odnosząc się do stosowania farb i materiałów do malowania linii i znaków drogowych posiadających aprobatę techniczną należy zaznaczyć, iż wymagania techniczne oznakowania poziomego i pionowego regulowane są przez szereg przepisów prawnych, m.in. *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.). Ponadto nadmienić należy, że za prawidłowe wprowadzenie do obrotu wyrobów budowlanych odpowiadają m.in. przepisy *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych* (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1213). Treść części warunku 11 nie została zadysponowana w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na zbyt ogólny zapis (brak wskazania szczegółowego sposobu zabezpieczenia wykopów, brak doprecyzowania czasu prac odwodnieniowych) oraz z uwagi na fakt, iż z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w wodach pochodzących z odwodnienia wykopów dochodziło do przekroczenia stężenia zawiesiny ogólnej. Treść warunku 12 została uwzględniona w warunku 11 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku 13 została uwzględniona w warunku 12 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku 14 została uwzględniona w warunku 13 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku 15 nie została uwzględniona w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na fakt, iż z przedstawionych w Kip wyników obliczeń wynika, iż dla roku 2024 nie prognozuje się występowania przekroczeń stężenia substancji ropopochodnych w odprowadzanych wodach, nieznaczne przekroczenie dopuszczalnej wartości 15 mg/dm³ stężenia substancji ekstrahujących się eterem naftowym może wystąpić dopiero w roku 2034. Prognozowane w zakładanych horyzontach czasowych przekroczenie stężeń zawiesin ogólnych (186,8 mg/dm³ w roku 2024 i 194,9 mg/dm³ w roku 2034), zostanie ograniczone poprzez zastosowanie system odwodnienia (powierzchniowe z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do rowów przydrożnych nieuszczelnionych, trawiastych) plus wpusty uliczne z osadnikami. Mając na uwadze treść warunku 16 (dotyczącego cyklicznej kontroli stanu technicznego, systematycznej konserwacji i właściwej eksploatacji przyjętego systemu odwodnienia), zadysponowanego w warunku 13 sentencji niniejszej decyzji, można przyjąć, że działania te powinny być wystarczające do uzyskania założonego przez inwestora efektu oczyszczania spływów opadowych, tj. 40-90% redukcji zawiesiny i 20-90% substancji ropopochodnych. W przypadku wystąpienia przekroczeń Inwestor jest zobowiązany z mocy obowiązującego prawa do podjęcia działań mających na celu wyeliminowanie zanieczyszczenia. W związku z powyższym na etapie projektu budowlanego nie przewiduje się urządzeń oczyszczających w postaci osadnika zintegrowanego z separatorem substancji ropopochodnych. Zapis warunku 19 dotyczący uzgodnienia z gestorami sieci poboru wody na potrzeby prac budowlanych wynika z odrębnych przepisów prawnych. Warunki punktów 20 i 21 zostały kolejno zadysponowane w warunkach 9 i 10 sentencji niniejszej decyzji.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy oraz na podstawie ww. opinii, uwzględniając kryteria określone w art. 63 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor Ochrony

Środowiska we Wrocławiu stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania 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:*

W ramach planowanej inwestycji zaprojektowano dowiązanie w obrębie węzła Golnice do projektu pn.: „Budowa autostrady A18 Olszyna – Golnice (przebudowa jezdni południowej)” realizowanego przez Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze, a w obrębie węzła „Krzyżowa” do stanu istniejącego jezdni A18. W stanie istniejącym autostrada A18 na odcinku Krzyżowa – Golnice, od km 71+533 do km 75+200 posiada dwie jezdnie po dwa pasy ruchu o szerokości 4,05 m, opaski prowadzące o szerokości 0,9 m, pas dzielący o szerokości 4,5 m, pobocza ziemne o szerokości 1,8 m (za wyjątkiem lokalizacji gdzie wykonane są pasy włączenia i wyłączenia). Autostrada nie posiada pasa awaryjnego. Celem inwestycji jest dostosowanie do obowiązujących parametrów technicznych autostrady A18 na odcinku Krzyżowa – Golnice, od km 71+533 do km 75+200 o długości ok. 3,667 km poprzez wybudowanie pasów awaryjnych. W ramach zadania po dwóch stronach autostrady zostaną wybudowane pasy awaryjne o szerokości 3 m, co pozwoli na dowiązanie obecnie przygotowywanej do przebudowy na odcinku Olszyna – Golnice (jezdni południowa) autostrady A18 do istniejącego odcinka pomiędzy węzłem „Krzyżowa” a węzłem „Golnice” z zachowaniem parametrów technicznych na całej długości autostrady. W celu poprawy trwałości zmęczeniowej nawierzchni w ramach zadania przewidziano wykonanie wzmacniającej nakładki z mieszanki mineralno-asfaltowej w siatce stalowej. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano również m.in. przebudowę wiaduktu w ciągu autostrady, zabezpieczenie skarp, budowę i przebudowę odwodnienia drogi, przebudowę istniejącego ogrodzenia.

Na obszarze sąsiadującym z obszarem robót planowanej inwestycji występują urządzenia infrastruktury technicznej w postaci: linii energetycznych, teletechnicznych, gazociągów, wodociągów, kanalizacji deszczowej sanitarnej oraz linii kablowych. Przebudowa infrastruktury kolidującej z A18 niezwiązanej bezpośrednio z drogą nie dotyczy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco bądź potencjalnie oddziaływać na środowisko wymienionych w *rozporządzeniu w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*.

Powierzchnia zajęcia terenu wynikająca z zakresu robót w projektowanych granicach pasa drogowego wynosi ok. 21 ha. Średnia szerokość pasa drogowego wynosi 60 m.

Powierzchnia zajęcia terenu konieczna do realizacji inwestycji położona poza istniejącym pasem drogowym wynosi ok. 10058 m² (gdzie zostanie zrealizowana m.in. budowa ogrodzonego zbiornika retencyjnego, o nachyleniu skarp 1:2).

Analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest w całości na terenie województwa dolnośląskiego w powiecie bolesławieckim, na terenie gminy Bolesławiec. Przebiega poza terenem zabudowanym, głównie przez obszar intensywnie użytkowanych pól uprawnych i kompleksów leśnych.

- 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:*

Realizacja planowanego przedsięwzięcia, tj. budowa pasów awaryjnych umożliwi dowiązanie do obecnie przygotowywanej do przebudowy autostrady A18 na odcinku Olszyna – Gólnice (jezdnia południowa), stanowiącej ważny korytarz transportowy, w ciągu drogi międzynarodowej E36, do granicy z Niemcami (przejście Olszyna–Forst), gdzie łączy się z niemiecką A15 w kierunku Berlina;

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

Na etapie budowy wykorzystywana będzie woda i surowce mineralne – grunty do formowania nasypów, piasek i kruszywo do wykonania podbudowy, beton asfaltowy do ułożenia nowych nawierzchni. Infrastruktura towarzysząca – oświetlenie, urządzenia rejestrujące i wyświetlające prędkość, elementy związane z bezpieczeństwem ruchu będą wymagały zużycia stali, betonu zbrojonego, szkła, przewodów wykonanych z metali nieżelaznych, tworzyw sztucznych. W trakcie budowy zużywane będą paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, woda i energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz do oświetlenia i ogrzewania zaplecza budowy. Woda będzie zużywana również do celów gospodarczych i odprowadzana w postaci ścieków bytowych. Całkowita ilość odprowadzanych z placu budowy ścieków bytowych będzie uzależniona od ilości pracowników zatrudnionych przy pracach budowlanych. Jak wynika z zapisów Kip, ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi nie naruszają stanu zasobów surowców naturalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Istnieje możliwość odzyskania części surowców z materiału pochodzącego z rozbiórki istniejącej konstrukcji drogi. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego przystosowanym. Nie przewiduje się konieczności lokalnej eksploatacji nowych złóż, a jedynie zakup materiałów ze złóż już eksploatowanych.

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

d) *emisji i występowania innych uciążliwości:*

Analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji przeprowadzono dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji, za jakie uznaje się zmiany stanu sanitarnego powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego, środowiska gruntowo-wodnego.

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia w sąsiedztwie terenu objętego projektem, zmiany te jednak nie będą znaczące i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą zanieczyszczenia gazowe pochodzące ze spalania paliw w silnikach spalinowych maszyn drogowych i środków transportu. Źródłem zanieczyszczeń pyłowych będą składowiska materiałów sypkich, głównie lokalnego gruntu oraz ruch pojazdów i maszyn po nieutwardzonej nawierzchni placu budowy. Mniejszy udział w składzie zanieczyszczeń mają węglowodory uwalniane w trakcie układania i utwardzania mas bitumicznych. Ogólna wielkość emisji będzie uzależniona od czasu trwania prac budowlanych i ich harmonogramu. Na etapie eksploatacji inwestycji emisje substancji generowane będą w wyniku spalania paliw w silnikach poruszających się pojazdów. W Kip przy ocenie zanieczyszczenia powietrza przyjęto następujące substancje szkodliwe dla środowiska: pył PM-10, dwutlenek siarki, tlenki azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu NO₂, tlenek węgla, benzen, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, pył zawieszony PM 2,5.

Z przedstawionych w *Kip* wyników obliczeń ilości spodziewanych emisji substancji zanieczyszczających oraz modelowania ich rozprzestrzeniania się w otoczeniu wynika, że w przypadku analizowanych horyzontów czasowych, tj. 2024 r. i 2034 r. nie będą miały miejsca przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń maksymalnych jednogodzinnych, stężeń średniorocznych, wartości dyspozycyjnej dla analizowanych substancji, tj. tlenków azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu NO₂, PM₁₀, SO₂, CO, PNA, HCx, benzenu, poza terenem, do którego Inwestor będzie posiadał tytuł prawny. Planowana inwestycja poprzez dobudowę pasów awaryjnych nie przyczyni się do powstania nowych źródeł zanieczyszczeń powietrza, natomiast dzięki połączeniu z dalszym odcinkiem autostrady A18 (Gołnice – Olszyna) powinna wpłynąć pozytywnie na emisję zanieczyszczeń poprzez usprawnienie ruchu i zwiększenie jego płynności na autostradzie A18. Upłynnienie ruchu będzie powodować spadek stężenia substancji zanieczyszczających.

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego. Hałas ten będzie miał jednak charakter okresowy i uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Jak wynika z analizowanej dokumentacji, w bliskim sąsiedztwie inwestycji nie występują tereny zabudowy mieszkaniowej podlegające ochronie akustycznej. Najbliższy teren o faktycznym zagospodarowaniu to zabudowa zagrodowa położona w odległości ok. 454 m od osi drogi.

Aktualnie klimat akustyczny w rejonie terenu inwestycji kształtowany jest w całości przez ruch samochodowy autostrady A18. Wielkości średniodobowego ruchu (SDRR), zgodnie opracowaną we wrześniu 2020 r. prognozą ruchu, wynoszą: dla roku 2024 – 10 619 pojazdów, dla roku 2034 – 13 285 pojazdów. Z przeprowadzonej w *Kip* analizy akustycznej, oraz załączonych do dokumentacji map z zasięgiem oddziaływania hałasu dla horyzontów czasowych: 2020 (stan istniejący w wariantcie bezinwestycyjnym) oraz 2024 (rok oddania do użytkowania) i 2034 (10 lat po oddaniu) dla wariantu inwestycyjnego wynika, że w stanie istniejącym oraz dla roku 2024 nie występują żadne przekroczenia dla pory dziennej (izolinia 65 i 61 dB) oraz dla pory nocnej (izolinia 56 dB). W przypadku roku 2034 pojawiają się przekroczenia w punkcie receptorowym T1 dla pory nocnej i wynoszą 0,9 dB (wartość poniżej błędu obliczeniowego programu). Teren oznaczony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako MN, na granicy którego zlokalizowano punkt receptorowy T1 nie jest zagospodarowany. Jest to w połowie teren leśny a w połowie tereny upraw rolnych. Nie występuje tutaj zabudowa mieszkaniowa. Z uwagi na brak przekroczeń wartości dopuszczalnych, określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112)*, w miejscach chronionych akustycznie zgodnie ze stanem faktycznym, nie ma konieczności stosowania żadnych działań minimalizujących oddziaływanie hałasu od strony analizowanej drogi.

Realizacja i eksploatacja inwestycji nie powinna pogorszyć stanu jakościowego wód powierzchniowych ani stanu jakościowego i ilościowego wód podziemnych. Przewidywane oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne na etapie realizacji analizowanego przedsięwzięcia dotyczyć będą potencjalnego przedostania się zanieczyszczeń do wód i do gruntu, a za jego pośrednictwem do wód podziemnych. Jak wynika z zapisów *Kip*, negatywne oddziaływanie związane z etapem realizacji inwestycji zostanie zminimalizowane przez właściwą lokalizację placu budowy, zaplecza maszynowego i składów materiałów budowlanych oraz poprzez wyposażenie miejsc składowania materiałów budowlanych w substancje wiążące zanieczyszczenia – sorbenty. Z uwagi na planowane działania w zakresie organizacji zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i urządzeń budowlanych oraz zaproponowane w *Kip* rozwiązania mające na celu ograniczenie przenikania

zanieczyszczeń, nie przewiduje się zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem nieczystości ciekłych o charakterze ścieków bytowych, wytwarzanych przez pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w przenośne kabiny sanitarne objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w zakresie ich wymiany i kompleksowej obsługi zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości, wykluczając potencjalne ryzyko ich oddziaływania na środowisko wodne i gruntowo-wodne.

Odwodnienie projektowanej drogi na przedmiotowym odcinku realizowane będzie przez połączenie szczelnego systemu kanalizacji deszczowej, nieumocnionych rowów trawiastych z możliwością infiltracji oraz częściowo przez system umocnionych rowów drogowych. Umocnienie rowów drogowych zastosowano w związku ze spadkiem przekraczającym 2%. Umocnienie zaprojektowano ponadto w miejscach wylotów przykanalików oraz kanalizacji deszczowej do projektowanych rowów drogowych. Wody opadowe z projektowanej nawierzchni w km 71+533,00 do km 75+200,00 kierowane będą powierzchniowo do projektowanych rowów przydrożnych oraz systemu kanalizacji deszczowej. Wody opadowe z pasa dzielącego przejmowane będą przez studzienki ściekowe z wpustami deszczowymi i przykanalikami odprowadzone do rowów drogowych lub systemu kanalizacji deszczowej. Ze względu na brak odbiorników wód opadowych i roztopowych zaprojektowano zbiornik filtracyjny, zlokalizowany w rejonie km 71+770. Cała ilość wód z przedmiotowej inwestycji kierowana jest do projektowanego zbiornika filtracyjnego. Główną funkcją zbiornika jest zredukowanie nagromadzonych wód deszczowych przez filtrację do gruntu.

Alternatywnym rozwiązaniem będzie odprowadzanie wód po przelewie awaryjnym ze zbiornika na teren Lasów Państwowych w ilości 50 l/s. Dzięki zdolnościom filtracyjnym zbiornika oraz poprzez zastosowanie regulatora przepływu możliwe będzie znaczne zredukowanie ilości odprowadzanych wód opadowych lub roztopowych. Zaprojektowany zbiornik retencyjny będzie zbiornikiem filtracyjnym z przelewem awaryjnym. Cała ilość wód z przedmiotowego odcinka drogi będzie tym samym odprowadzana do zbiornika. Ilość przekraczająca stan awaryjny będzie odprowadzana w kierunku zachodnim do sąsiadującego odcinka autostrady A18. Odbiornikiem wód z przelewu awaryjnego będzie zatem istniejący rów autostradowy. Odwodnienie projektowanej drogi na przedmiotowym odcinku realizowane będzie zatem przez połączenie szczelnego systemu kanalizacji deszczowej (w obrębie wiaduktu), nieumocnionych rowów trawiastych z możliwością infiltracji oraz częściowo przez system umocnionych rowów drogowych. Umocnienie rowów drogowych zastosowano w związku ze spadkiem przekraczającym 2 %. Umocnienie zaprojektowano ponadto w miejscach wylotów przykanalików oraz kanalizacji deszczowej do projektowanych rowów drogowych. W rejonie skrzyżowania autostrady A18 z drogą Lipiany – Nowa Wieś została zaprojektowana kanalizacja deszczowa. Wody opadowe lub roztopowe z drogi Lipiany – Nowa Wieś odprowadzane są do studzienek ściekowych ulicznych i kierowane do projektowanej kanalizacji deszczowej.

W *Kip* przeanalizowano wielkość zanieczyszczenia wód opadowych dla stanu istniejącego oraz zakładanych horyzontów czasowych w latach 2024 i 2034. Przyjęty system odwodnienia powierzchniowego z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do rowów przydrożnych nieuszczelnionych, trawiastych, przy systematycznej konserwacji i właściwej eksploatacji systemu powinien spowodować ograniczenie zanieczyszczeń pochodzących ze spływów opadowych i uzyskanie założonego przez inwestora efektu oczyszczania spływów opadowych, tj. 40-90% redukcji zawiesiny i 20-90% substancji ropopochodnych. Ilość zawiesiny odprowadzana do rowów drogowych zostanie zredukowana również poprzez

zastosowanie wpustów ulicznych z osadnikami, które będą zbierać wody z powierzchni szczelnej drogi.

Mając na uwadze powyższe można stwierdzić, że eksploatacja inwestycji nie spowoduje negatywnego wpływu na stan środowiska gruntowo-wodnego, w tym na stosunki wodne, pod warunkiem przeprowadzenia prac zgodnie ze wszelkimi wymogami formalno-prawnymi oraz standardami bezpieczeństwa i przy założeniu braku zdarzeń nadzwyczajnych w postaci awarii, katastrof lub klęsk żywiołowych.

Charakterystyczną cechą inwestycji liniowych o charakterze dróg jest ich trwałość eksploatacyjna. Biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia ciągłości sieci komunikacyjnej w rejonie inwestycji, likwidacja projektowanej drogi wydaje się mało prawdopodobna. Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego likwidacji będzie polegać w głównej mierze na powstaniu odpadów z rozbiórki drogi.

Z uwagi na fakt, iż prace przy ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą wymagać podobnego jak na etapie budowy zaangażowania sprzętu oraz zbliżonej ilości przemieszczanych mas ziemnych, oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska na obu tych etapach przyjęto za zbliżone.

- 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:*

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji nie przewiduje się poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych. Dzięki dotrzymaniu warunków technicznych zapewniona zostanie wystarczająca odporność planowanych obiektów na różne warunki klimatyczne, w tym wahania temperatur i klęski żywiołowe. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa ładunków w transporcie i zmniejszenie prawdopodobieństwa wypadków drogowych, a tym samym zmniejszenie zagrożenia oddziaływania ładunków niebezpiecznych na środowisko. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii w przypadku przedmiotowej drogi ocenia się na niskie.

W fazie budowy w wyniku spalania paliw w samochodach i maszynach emitowany będzie dwutlenek węgla zaliczany do gazów cieplarnianych. Nie są to jednak emisje gazów na skalę, która wymagałaby działań minimalizujących w tym zakresie. Eksploatacja projektowanego układu komunikacyjnego stanowić będzie pomijalne źródło emisji gazów cieplarnianych, a zwiększenie płynności ruchu przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do powietrza. Nie prognozuje się zatem, aby przedsięwzięcie miało znaczący negatywny wpływ na klimat, zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej.

W związku z realizacją, eksploatacją i ewentualną likwidacją przedsięwzięcia, nie nastąpi zmiana klimatu.

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

Na każdym z etapów zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji planowanej inwestycji oraz ewentualnej jej likwidacji będą wytwarzane odpady.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie następujących prac, w wyniku których zostaną wytworzone odpady: prace przygotowawcze (wycinka drzew), prace ziemne, prace rozbiórkowe i modernizacyjne, budowa i prace pomocnicze. Faza budowy, w odróżnieniu do fazy eksploatacji, charakteryzować się będzie powstawaniem znaczących ilości odpadów, przede wszystkim materiałów budowlanych oraz humusu, gleby i urobku powstałego w trakcie przygotowania powierzchni terenu pod inwestycję. Jak wynika z zapisów *Kip*, powstające odpady będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu, w sposób bezpieczny dla

środowiska naturalnego, z zapewnieniem ich regularnego odbioru przez upoważnione podmioty.

Na etapie eksploatacji ilość powstających odpadów będzie mniejsza, lecz powtarzająca się w ciągu roku, przez cały czas użytkowania drogi. Powstawać będą odpady związane z pracami konserwacyjnymi i remontowymi, jak również z utrzymaniem drogi. Część odpadów będzie związana z użytkowaniem pojazdów na drodze. Powstaną zarówno w trakcie normalnego użytkowania, jak i w sytuacjach awaryjnych, w tym również z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Za usuwanie odpadów w trakcie eksploatacji drogi odpowiedzialny jest podmiot zarządzający drogą poprzez wyznaczone przez niego służby.

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

Biorąc pod uwagę skalę, zakres, sposób realizacji prac budowlanych oraz funkcjonowanie analizowanego odcinka autostrady A18 po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, nie stwierdza się zagrożeń, które mogłyby być istotne z punktu widzenia zdrowia ludzi. Zagrożenie dla zdrowia ludzi może jednak wystąpić w związku z wypadkami komunikacyjnymi.

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:

Projektowana inwestycja ma ustaloną lokalizację z uwagi na jej charakter i zakres, obejmujący jedynie dobudowę pasów awaryjnych wzdłuż istniejącej autostrady A18. W stosunku do stanu istniejącego nie dojdzie do dodatkowej emisji substancji gazowo-pyłowych do powietrza atmosferycznego oraz emisji hałasu na etapie budowy.

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

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

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Inwestycja usytuowana jest w południowo-zachodniej części Polski, w związku z powyższym nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

c) obszary górskie i leśne:

Teren inwestycji w całości położony jest poza obszarami górkimi. Najbliższe pasmo górskie znajduje się ok. 36 km na południowy wschód (Góry Kaczawskie).

Analizowany obszar przebiega przez rozległe powierzchnie leśne – Bory Dolnośląskie. W bezpośrednim sąsiedztwie terenu inwestycji lasy w większości mają charakter sosnowych lasów gospodarczych, a także wtórnych monokultur sosnowych na gruntach porolnych.

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

Na analizowanym odcinku planowana inwestycja nie przecina Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Ok. 250 m na północ od planowanej inwestycji znajduje się granica GZWP Nr 315 – Zbiornik Chocianów – Gozdnicza. Planowany do przebudowy

odcinek autostrady A18 nie przecina obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi. Teren inwestycji nie przechodzi przez strefy ochronne ujęć wód.

- 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:

Przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane jest w obrębie Głównego Korytarza Zachodniego Bory Dolnośląskie oraz częściowo w granicach Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Bory Dolnośląskie PLB020005, w odniesieniu do którego ustanowiono zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 21 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Dolnośląskie PLB020005 (Dz. Urz. Woj. Dolno. poz. 2445). Zgodnie z informacjami zawartymi w przedłożonej dokumentacji, w granicach ww. obszaru Natura 2000 Bory Dolnośląskie stwierdzono występowanie 3 gatunków ptaków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (wersja ujednolicona) (DZ.U. UE.L.10.20.7) i stanowiących przedmioty ochrony tego obszaru Natura 2000, tj.: A246 Ierka *Lullia arborea*, A074 kania ruda *Milvus milvus*, A236 dzięcioł czarny *Dryocopus martius*. Ponadto stwierdzono jeden gatunek występujący na granicy obszaru Natura 2000, tj. A338 gąsiorka *Lanius collurio*, który nie jest przedmiotem ochrony ww. obszaru Natura 2000 oraz 1 parę A127 żurawi *Grus grus*, żerującą na terenach pól uprawnych poza granicami ostoju (gatunek stanowi przedmiot ochrony ww. obszaru Natura 2000). Planowana inwestycja nie naruszy dotychczasowej integralności obszaru, w trakcie jej realizacji nie powstaną nowe bariery dla ptaków, a wpływ dotychczas obecnej bariery dźwiękowej (powodujący np. zakłócenie zachowań godowych, tokowania, płoszenie w obrębie obszaru leśnego bezpośrednio sąsiadującego z drogą A18), nie ulegnie zwiększeniu. Bariera przestrzenna, tj. przegroda polegająca na istnieniu szerokiej, niezalesionej przestrzeni oraz ruchu pojazdów w obrębie obszaru Natura 2000 istnieje od wielu lat i w trakcie realizacji inwestycji nie zostanie powiększona. Przewiduje się wystąpienie negatywnego wpływu inwestycji na etapie jej realizacji (hałas, obecność ludzi i sprzętu), jednak nie będzie on istotnie większy niż obecny poziom hałasu generowany przez ruch pojazdów po drodze A18. W związku z powyższym uznano, że realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływała na przedmioty ochrony i integralność Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Bory Dolnośląskie PLB020005. Realizacja inwestycji nie narusza także ustaleń ww. zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Dolnośląskie PLB020005.

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania płazów. W trakcie badań zidentyfikowano w sumie trzy zbiorniki z wodą stojącą, z czego jeden miał charakter efemerycznego zagłębienia przy urządzeniach odwadniających autostrady. W dwóch pozostałych stwierdzono występowanie potencjalnie korzystnych warunków do rozrodu, ale nie obserwowano żadnych płazów (w żadnej postaci). Jedyne dwa stwierdzenia dotyczą obserwacji pojedynczych osobników żaby trawnej *Rana temporaria* w pobliżu zbiornika śródlęsnego oraz w obniżeniu z wilgotnym podłożem (w odległości 140 i 180 m od drogi A18). Ponadto, zgodnie z przedłożoną dokumentacją, nie stwierdzono występowania gadów, jednak biorąc pod uwagę warunki siedliskowe w rejonie planowanej inwestycji, nie można wykluczyć obecności pospolitych gatunków (np. jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*, jaszczurka żyworodna *Zootoca vivipara*, żmija zygzakowata *Vipera berus*, padalec zwyczajny *Anguis fragilis*).

Zgodnie z wynikami inwentaryzacji przedstawionymi w *Kip* stwierdzono wysoką aktywność teriofauny, szczególnie po południowo-zachodniej stronie drogi. W km ok. 72+500 stwierdzono koncentrację zwierząt kopytnych (żerowisko i wodopój), ponadto po obu stronach A18 stwierdzono obecność wilka *Canis lupus*. Przedmiotowa droga stanowi istotną barierę w migracji i determinuje rozkład szlaków migracji w przedmiotowym rejonie: przebieg migracji jest zgodny z linią istniejącego ogrodzenia oraz lokalizacją obiektów umożliwiających przekraczanie drogi. Na przedmiotowym odcinku drogi (od km 71+533 do km 75+200) jest to wyłącznie wiadukt w km 73+698 (zgodnie z zapisami *Kip* brak innych obiektów inżynierskich, w tym przepustów). Pod wiaduktem prowadzona jest droga nr 2287D wykorzystywana do ruchu lokalnego pomiędzy miejscowościami Lipiany - Nowa Wieś, jednocześnie stwierdzono także ślady wykorzystywania tego obiektu do migracji (tropy i odchody małych zwierząt, obserwacje ssaków kopytnych). Należy także wskazać, że w ramach planowanej inwestycji nie planuje się budowy nowych obiektów służących migracji zwierząt, w tym dużych przejść, z uwagi na fakt, iż najbliższe górne przejście dla zwierząt (o szerokości 60 m w najwęższym miejscu i długości około 48,7 m) zlokalizowane będzie w km 71+400, tj. w odległości ok. 130 m od odcinka A18 objętego niniejszym wnioskiem.

Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację inwestycji, jej realizacja nie będzie miała wpływu na chiropterofaunę i ichtiofaunę.

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

Jak wynika z informacji zawartych w *Kip* przedstawiających wyniki sporządzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu raportu o stanie środowiska (w ramach państwowego monitoringu środowiska), tj. „Oceny jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2019 r.”, strefa dolnośląska, w której leży obszar analizowanego odcinka autostrady A18, została zakwalifikowana wg kryterium ochrony zdrowia do klasy A ze względu na poziom substancji, tj. SO₂, NO₂, C₆H₆, CO, Pb, Cd, Ni, PM_{2,5} (stężenia tych zanieczyszczenia na jej terenie nie przekraczały poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych, poziomów celów długoterminowych) oraz klasy C z powodu przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji: PM₁₀, As, B(a)P i O₃.

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

W rejonie przedmiotowej inwestycji znajdują się dwa stanowiska archeologiczne. W kolizji z planowaną inwestycją znajduje się stanowisko archeologiczne Gołnice nr 6/6/AZP 74 – 15.

h) *gęstość zaludnienia:*

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Bolesławiec wynosi ok. 49 os./km². Łącznie na terenie gminy zamieszkuje 14 669 mieszkańców.

i) *obszary przylegające do jezior:*

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia;

j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:*

Nie występują na terenie inwestycji;

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

Projektowana inwestycja zlokalizowana będzie w zlewniach następujących jednostek planistycznych gospodarowania wodami – jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- Bóbr od Bobrzycy do Kwisy o kodzie PLRW60002016599. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967;*

dalej Plan) JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Bóbr w obrębie JCWP i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;

- Czarna Woda od źródła Karkoszki o kodzie PLRW6000171386529. Zgodnie z zapisami Planu JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;

Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie następujących jednolitych części wód podziemnych (JCWPd);

- nr 93 o kodzie PLGW600093, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny;
- nr 94 o kodzie PLGW600094, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i słabym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny; mniej rygorystyczny cel dla parametru Ni (ochrona stanu przed dalszym pogorszeniem). Dla JCWPd określono odstępstwo – ustalenie celów mniej rygorystycznych (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych.

Po przeanalizowaniu 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 przez nie 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:

Z uwagi na fakt, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w znacznej odległości od granic kraju (ok. 41 km od zachodniej granicy kraju z Republiką Federalną Niemiec) oraz ze względu na ograniczony zasięg oddziaływania nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko od przedmiotowej inwestycji.

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

Na etapie realizacji inwestycji może potencjalnie dochodzić do emisji zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód oraz emisji hałasu wskutek prowadzonych prac budowlanych. Oddziaływanie bezpośrednie w tym zakresie ograniczone jest przestrzennie do terenu budowy oraz czasowo do momentu zakończenia prac, zarówno w określonych porach dnia, jak również do zakończenia całego procesu realizacyjnego.

Oddziaływanie na etapie funkcjonowania, mogące mieć wpływ na klimat akustyczny, będzie ciągłe, związane głównie z ruchem pojazdów.

Czas realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie typowy dla tego rodzaju inwestycji.

Przewidywany termin rozpoczęcia oddziaływania nastąpi w momencie rozpoczęcia prac budowlanych.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Na etapie budowy przedmiotowe przedsięwzięcie będzie generowało oddziaływania typowe dla tego etapu inwestycji. Pomimo planowanych rozwiązań ograniczających oddziaływanie na środowisko etapu realizacji inwestycji, przewiduje się, iż wystąpienie omówionych wcześniej uciążliwości jest wysoce prawdopodobne. Bezpośrednie oddziaływania będą jednakże miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego terenu realizacji inwestycji.

Z uwagi na fakt, że w obecnym stanie analizowany odcinek autostrady A18 jest elementem funkcjonującym od dłuższego czasu, a projekt nie zakłada istotnych zmian w tym zakresie i w przeważającej części nie przewiduje ingerencji w teren położony poza pasem drogowym, oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie porównywalne do obecnie istniejącego. Jak wynika z przeprowadzonych w Kip analiz, planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu nie powinno spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Czas realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie typowy dla tego rodzaju inwestycji. Większość oddziaływań z wyjątkiem przekształceń terenu związanych z zajęciem ich pod przedsięwzięcia będzie miało charakter krótkotrwały i lokalny – obejmujący obszar robót – oraz ustaną one po realizacji przedsięwzięcia, zatem będą odwracalne.

Oddziaływanie dla okresu eksploracji jest stałe i będzie trwało przez cały okres funkcjonowania przedsięwzięcia.

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:

W ramach planowanej inwestycji po dwóch stronach autostrady zostaną wybudowane pasy awaryjne pozwalające na dowiązanie do przebudowywanego odcinka autostrady A18, którego głównym celem jest dostosowanie drogi na odcinku Olszyna - Golnice o długości 70 km) do standardów sieci drogowej o parametrach autostradowych. Do kumulacji oddziaływań może dochodzić jedynie w wyniku jednoczesnej realizacji planowanej inwestycji wraz z planowaną przebudową autostrady A18 na odcinku Olszyna – Golnice. Wówczas można się spodziewać skumulowanych emisji lub oddziaływań w zakresie ponadnormatywnego poziomu hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza, powstających podczas pracy maszyn i pojazdów na budowie. Będą to jednak przejściowe uciążliwości

zależne będą przede wszystkim od stanu technicznego maszyn i pojazdów oraz odpowiedniego harmonogramu prac budowlanych. Nie przewiduje się kumulacji oddziaływań na etapie eksploatacji inwestycji.

Na przedmiotowym odcinku autostrady A18 w km 73+698 zlokalizowany jest wiadukt przewidziany do przebudowy, pod którym prowadzona jest droga nr 2287D wykorzystywana do ruchu lokalnego pomiędzy miejscowościami Lipiany - Nowa Wieś. W ramach inwestycji inwestor zakłada rozbiórkę tego obiektu, a następnie budowę nowego wiaduktu w postaci dwóch równoległych obiektów inżynierskich nad drogą nr 2287D ok. km 73+727. Realizacja inwestycji pozostanie bez wpływu na natężenie ruchu na drodze nr 2287D.

g) *możliwości ograniczenia oddziaływania:*

Teren realizacji przedmiotowej inwestycji w przeważającej części zajęty jest przez istniejący pas drogowy, co ogranicza możliwość jego wykorzystywania jako miejsce lęgów zwierząt, w szczególności ptaków. Zgodnie z zapisami *Kip*, na terenie przedsięwzięcia nie ma drzew, zatem nie planuje się ich usuwania. W granicach pasa drogowego znajdują się niewielkie skupiska niskich krzewów, głównie kępy żarnowca miotlastego. Ich powierzchnia w obrębie całego odcinka objętego pracami wynosi ok. 200 m². Jednakże, mając na względzie zasadę ostrożności, nałożono warunek określony w punkcie 1. Ma on na celu zminimalizowanie negatywnego oddziaływania związanego z wykonywaniem wycinki drzew i krzewów na zwierzęta (w szczególności ptaki, nietoperze i chrząszcze). W przypadku konieczności wycinki drzew lub krzewów, w sytuacji gdy nadzór stwierdzi zasiedlenie drzew przez ptaki (lub inne gatunki zwierząt objętych ochroną) Inwestor winien wystąpić o zezwolenie właściwego organu w trybie art. 56 *ustawy z dnia 16 kwietnia o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098)* na czynności zakazane w stosunku do gatunków chronionych (m.in. niszczenia siedlisk i ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, usuwanie gniazd), a w przypadku jego uzyskania – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków określonych w tym zezwoleniu. Warunki określone w punkcie 2 mają na celu ochronę zieleni wysokiej przed uszkodzeniami mechanicznymi na etapie realizacji prac, jak również przed negatywnym wpływem związanym z warunkami atmosferycznymi. Warunek punktu 3 nałożono, aby ograniczyć przypadkowe zabijanie małych zwierząt na etapie realizacji inwestycji. Należy podkreślić, że wszystkie gatunki płazów i szereg gatunków gadów występujących na terenie Polski objętych jest ochroną na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 2183 ze zm.)* i obowiązują w stosunku do nich zakazy określone w tym *rozporządzeniu*.

Zgodnie z zapisami *Kip* na etapie realizacji przedsięwzięcia zastosowane zostaną rozwiązania chroniących środowisko, w tym m.in.:

- materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego przystosowanym;
- w sytuacjach awaryjnych (np. wyciek paliwa, oleju) niezwłocznie podjęte zostaną działania mające na celu zapobieganie przenikaniu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych (np. poprzez unieszkodliwienie wycieku za pomocą odpowiednich sorbentów);
- na placu budowy zostanie ograniczone pylenie np. poprzez zraszanie wodą terenu w okresach suszy oraz zabezpieczenie pylistych materiałów sypkich przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrycie plandekami;
- transport materiałów sypkich prowadzony będzie wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające pylenie;
- w celu ograniczenia pylenia będą myte opony pojazdów wyjeżdżających z budowy;

- podczas postoju bądź załadunku będą wyłączane silniki w celu ograniczenia emisji spalin z maszyn budowlanych i samochodów ciężarowych;
- wykonawca będzie dbał o stan techniczny maszyn i pojazdów wykorzystywanych do prac budowlanych, zwłaszcza o jakość stosowanego paliwa;
- na odcinku w km ok. 73+800 ÷ 74+400 prace generujące znaczne natężenie hałasu prowadzone będą w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ (warunek wskazany punkcie 15 niniejszej decyzji);
- opakowania materiałów ze związkami lotnymi, wykorzystywanych w trakcie robót wykończeniowych będą każdorazowo zamykane i przechowywane w odpowiednich miejscach po ich użyciu;
- materiały sypkie magazynowane będą w miejscach osłoniętych przed wiatrem, o ile to możliwe w opakowaniach fabrycznych;
- magazynowanie posegregowanych odpadów innych niż odpady niebezpieczne odbywać się będzie w oddzielnych kontenerach na placach budowy w zadaszonym wydzielonym miejscu, nie dłużej niż 3 lata od ich powstania;
- magazynowanie odpadów niebezpiecznych odbywać się będzie oddzielnie w szczelnych pojemnikach, nie dłużej niż rok od ich powstania, w sposób nie zagrażający środowisku.

Na etapie eksploatacji:

- na bieżąco usuwane będą z obrzeży jezdni odkłady zanieczyszczonego osadu, piasku, mułu i liści;
- prowadzona będzie kontrola drożności i sprawności odwodnienia, kanalizacji i urządzeń podczyszczających;
- osady z urządzeń kanalizacyjnych będą bezpośrednio po wytworzeniu przekazywane do unieszkodliwiania;
- nawierzchnia jezdni utrzymywana będzie w dobrym stanie technicznym.

Regionalny Dyrektor wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 *ustawy Kpa*, obwieszczeniem z dnia 26 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.420.21.2021.BZ.5, poinformował strony o zebraniu materiału dowodowego i możliwości zapoznania się z nim i składania wyjaśnień i uwag dotyczących rozpatrywanej sprawy przed wydaniem przedmiotowej decyzji. W ww. obwieszczeniu tutejszy organ poinformował, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia zawiadomienia. W ww. terminie nie wpłynęły uwagi i wnioski stron postępowania.

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 *ustawy Kpa*.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

W przypadku niemożliwych do wykluczenia kolizji ze stanowiskami zwierząt lub roślin gatunków chronionych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 2183 ze zm.)* oraz *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409)*, w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. *rozporządzeniach*, przed rozpoczęciem prac Inwestor winien uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 w związku z art. 51 i 52 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie*

przyrody (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz.1098 ze zm.), a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Integralną część decyzji stanowią załączniki, tj. charakterystyka przedsięwzięcia oraz wykaz działek do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

Pouczenie

Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. Zgodnie z art. 127a ustawy 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

Wojciech Rejman

/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

Na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1923.) inwestor jest zwolniony z opłaty za wydanie niniejszej decyzji.

Otrzymują:

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
w imieniu i na rzecz którego działa:
Jacek Dzikowski – p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu, ul. Powstańców Śląskich 186, 53-139 Wrocław - wysyłka poprzez ePUAP
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy Kpa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bolesławcu, ul. Górników 8, 59-700 Bolesławiec – wysyłka poprzez ePUAP
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. C. K. Norwida 34, 50-950 Wrocław – wysyłka poprzez ePUAP

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	129947.480492.532574
Nazwa dokumentu	decyzja bez ooś.pdf
Tytuł dokumentu	decyzja bez ooś
Sygnatura dokumentu	WOOS.420.21.2021
Data dokumentu	2021-12-31 09:07:30
Skrót dokumentu	04F2707C7175EBE2DE469D8AE4DABDF97E706E87
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2021-12-31
Podpisane przez	Wojciech Rejman; RDOŚ we Wrocławiu REGIONALNY DYREKTOR
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego karta
	EZD 3.104.37.37.7409
Data wydruku:	2022-01-05 12:16:50
Autor wydruku:	ZALESNA BOZENA



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 31 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.21.2021.BZ.6, dla przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie autostrady A18 na odcinku pomiędzy węzłem Krzyżowa a węzłem Golnice**

CHARAKTERYSTKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

W ramach planowanej inwestycji zaprojektowano dowiązanie w obrębie węzła Golnice do projektu pn.: „Budowa autostrady A18 Olszyna – Golnice (przebudowa jezdni południowej)” realizowanego przez Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze, a w obrębie węzła „Krzyżowa” do stanu istniejącego jezdni A18. W stanie istniejącym autostrada A18 na odcinku Krzyżowa – Golnice, od km 71+533 do km 75+200 posiada dwie jezdnie po dwa pasy ruchu o szerokości 4,05 m, opaski prowadzące o szerokości 0,9 m, pas dzielący o szerokości 4,5 m, pobocza ziemne o szerokości 1,8 m (za wyjątkiem lokalizacji gdzie wykonane są pasy włączenia i wyłączenia). Autostrada nie posiada pasa awaryjnego. Celem inwestycji jest dostosowanie do obowiązujących parametrów technicznych autostrady A18 na odcinku Krzyżowa – Golnice, od km 71+533 do km 75+200 o długości ok. 3,667 km poprzez wybudowanie pasów awaryjnych. W ramach zadania po dwóch stronach autostrady zostaną wybudowane pasy awaryjne o szerokości 3 m, co pozwoli na dowiązanie obecnie przygotowywanej do przebudowy na odcinku Olszyna – Golnice (jezdni południowa) autostrady A18 do istniejącego odcinka pomiędzy węzłem „Krzyżowa” a węzłem „Golnice” z zachowaniem parametrów technicznych na całej długości autostrady.

Zakres prac obejmuje:

- rozbudowę autostrady o pas awaryjny do przekroju 2x2 + pas awaryjny wraz z uwzględnieniem platform pod kolumny alarmowe;
- przebudowę obiektów inżynierskich:
 - wiadukt w ciągu autostrady;
- modernizację istniejącej konstrukcji nawierzchni;
- przebudowę pasa dzielącego, w tym odwodnienia (z możliwością wykorzystania sprawnych istniejących elementów odwodnienia) i przejazdów awaryjnych (jeśli wymagane);
- analizę pod względem zgodności z obowiązującymi przepisami lokalizacji istniejących zjazdów i przejazdów przez pas awaryjny i w przypadku braku zgodności zaprojektowanie rozbiórki tych elementów;
- zabezpieczenie skarp;
- przebudowę odwodnienia drogi;
- likwidację bramownicy Viatoll;
- wykonanie docelowego oznakowania pionowego i poziomego;

- budowę kanału technologicznego wraz ze studniami kablowymi, z wyłączeniem obowiązku zaprojektowania ułożenia w kanale kabla światłowodowego;
- przebudowę infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą kolidującą z inwestycją;
- rozbórkę istniejących (niesprawnych lub nie przewidzianych do dalszej eksploatacji) elementów odwodnienia drogi;
- lokalizację pasów technologicznych autostrady w miejscach, które będą możliwe z uwagi na dostępność terenu w ramach istniejącego pasa drogowego;
- przebudowę istniejącego ogrodzenia (położenie, wykonanie bramy lub zapory) jeżeli z zaprojektowanych robót będzie wynikać taka konieczność.

W ramach zadania zaprojektowano rozwiązania geometryczne dla drogi powiatowej 2287D łączącej miejscowości Lipiany i Nowa Wieś, krzyżującej się z projektowanym odcinkiem autostrady w ok. km 73+727. W celu zachowania ciągłości komunikacyjnej zaprojektowano realizację obiektu umożliwiającego przejazd pod A18 bez skomunikowania - dwóch równoległych obiektów mostowych, zlokalizowanych nad drogą powiatową 2287D w km ok. 73+727.

Zakres inwestycji obejmuje budowę zbiornika retencyjnego typu otwartego w postaci konstrukcji ziemnej w rejonie km 71+770 o wymiarach w dnie 20x90 m o pojemności ok 1214,5 m³. Zbiornik zlokalizowany będzie na dz. nr 491, 451/345 obręb Golnice.

Odwodnienie projektowanej drogi na przedmiotowym odcinku realizowane będzie przez połączenie szczelnego systemu kanalizacji deszczowej, nieumocnionych rowów trawiastych z możliwością infiltracji oraz częściowo przez system umocnionych rowów drogowych. Umocnienie rowów drogowych zastosowano w związku ze spadkiem przekraczającym 2%. Umocnienie zaprojektowano ponadto w miejscach wylotów przykanalików oraz kanalizacji deszczowej do projektowanych rowów drogowych. Wody opadowe z projektowanej nawierzchni w km 71+533,00 do km 75+200,00 kierowane będą powierzchniowo do projektowanych rowów przydrożnych oraz systemu kanalizacji deszczowej. Wody opadowe z pasa dzielącego przejmowane będą przez studzienki ściekowe z wpustami deszczowymi i przykanalikami odprowadzone do rowów drogowych lub systemu kanalizacji deszczowej. Ze względu na brak odbiorników wód opadowych i roztopowych zaprojektowano zbiornik filtracyjny, zlokalizowany w rejonie km 71+770. Cała ilość wód z przedmiotowej inwestycji kierowana jest do projektowanego zbiornika filtracyjnego. Główną funkcją zbiornika jest zredukowanie nagromadzonych wód deszczowych przez filtrację do gruntu.

Alternatywnym rozwiązaniem będzie odprowadzanie wód po przelewie awaryjnym ze zbiornika na teren Lasów Państwowych w ilości 50 l/s.

W ramach projektu przewidziano przebudowę infrastruktury kolidującej z A18 nie związanej bezpośrednio z drogą.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych stosowane będą technologie tradycyjne, polegające na przygotowaniu podłoża, budowie infrastruktury towarzyszącej oraz konstrukcji drogi. Roboty drogowe (prace nawierzchniowe) będą wykonywane przy pomocy sprzętu mechanicznego:

- roboty ziemne: koparki, spycharki, walce drogowe (okołkowane, statyczne i wibracyjne), itp.
- roboty nawierzchniowe: równiarki, spycharki, rozścielacze mas bitumicznych, walce (statyczne, ogumione), itp.

Prace ziemne wykonywane w pobliżu urządzeń infrastruktury podziemnej prowadzone będą ręcznie.

Transport mas ziemnych oraz materiałów do budowy, odbywać się będzie przy pomocy samochodów ciężarowych samowyładowczych i skrzyniowych.

Szacunkowa powierzchnia stałego zajęcia terenu pod inwestycję wyniesie ok. wynosi ok. 21 ha. Powierzchnia zajęcia terenu konieczna do realizacji inwestycji położona poza istniejącym pasem drogowym wyniesie ok. 10057,16 m².

Objęty zakresem przedsięwzięcia odcinek autostrady A18 zlokalizowany jest w całości na terenie województwa dolnośląskiego w powiecie bolesławieckim, na terenie gminy Bolesławiec. Przebiega poza terenem zabudowanym, głównie przez obszar intensywnie użytkowanych pól uprawnych i kompleksów leśnych.

Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	129947.480497.532573
Nazwa dokumentu	załącznik nr 1 do decyzji - Charakterystyka przedsięwzięcia.pdf
Tytuł dokumentu	załącznik nr 1 do decyzji - Charakterystyka przedsięwzięcia
Sygnatura dokumentu	WOOS.420.21.2021
Data dokumentu	2021-12-31 09:07:14
Skrót dokumentu	A10F97803E7DE7BB083830FE4DCE44836DF 13A9B
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2021-12-31
Podpisane przez	Wojciech Rejman; RDOŚ we Wrocławiu REGIONALNY DYREKTOR
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego karta
	EZD 3.104.37.37.7409
Data wydruku:	2022-01-05 12:17:16
Autor wydruku:	ZALESNA BOZENA



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW**

Załącznik nr 2 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 31 grudnia 2021 r., znak: WOOS.420.21.2021.BZ.6 dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa autostrady A18 na odcinku pomiędzy węzłem Krzyżowa a węzłem Golnice”

Wykaz działek ewidencyjnych, na których realizowane będą prace przygotowawcze dla inwestycji polegającej na przebudowie autostrady A18 na odcinku pomiędzy węzłem Krzyżowa a węzłem Golnice.

L.P.	nr działki	obręb
1	451/345	Golnice
2*	491	Golnice
3	495	Golnice
4	408/461	Golnice
5	407/463	Golnice
6	406/161	Lipiany
7	121/1	Lipiany
8	453/363	Golnice
9	405/163	Lipiany
10	412/165	Lipiany
11	411/167	Lipiany
12	455/376	Golnice
13	171/376	Lipiany
14	142	Lipiany
15*	439	Lipiany
16	96/2	Lipiany
17	96/3	Lipiany
18	106/3	Lipiany
19	39/13	Lipiany
20*	415	Lipiany
21	110/3	Lipiany
22	39/15	Lipiany
23	173/376	Lipiany
24	39/17	Lipiany
25	414	Lipiany
26	40/10	Lipiany

L.P.	nr działki	obręb
27	40/9	Lipiany
28	41/8	Lipiany
29	41/7	Lipiany
30	411/169	Lipiany
31	89/2	Lipiany
32	498	Nowa Wieś
33	462/1	Nowa Wieś
34	110/5	Lipiany
35	41/20	Lipiany
36	41/22	Lipiany
37	57/1	Lipiany
38	58/1	Lipiany
39	127/4	Lipiany
40	127/6	Lipiany
41	127/8	Lipiany
42	61/3	Lipiany
43	61/5	Lipiany
44	177	Lipiany

* działki położone na gruntach będących własnością Skarbu Państwa zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, na których zgodnie z art. 82a 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 (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.) dopuszcza się realizację działań przygotowawczych.

Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	129947.480498.532572
Nazwa dokumentu	Załącznik nr 2 Wykaz działek.pdf
Tytuł dokumentu	Załącznik nr 2 Wykaz działek
Sygnatura dokumentu	WOOS.420.21.2021
Data dokumentu	2021-12-31 09:07:00
Skrót dokumentu	3AEBA9E1E039D1E6C6B2FDBC17E1EC99EE C1259C
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2021-12-31
Podpisane przez	Wojciech Rejman; RDOŚ we Wrocławiu REGIONALNY DYREKTOR
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego karta
	EZD 3.104.37.37.7409
Data wydruku:	2022-01-05 12:17:38
Autor wydruku:	ZALESNA BOZENA

