



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68

51-162 WROCŁAW

WOŚ.420.33.2024.JS.11

Wrocław, dnia 15 października 2024 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 (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 62 i pkt 67 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 (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie z dnia 4 czerwca 2024 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uzupełnionego formalnie w dniu 3 lipca 2024 r.,

## stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa wybranych elementów infrastruktury planowanej drogi ekspresowej S8 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 2 od węzła Kobierzyce Południe (bez węzła) do węzła Jordanów Śląski (z węzłem) o długości ok. 13,8 km” oraz:

1. 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 do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Prace związane z wycinką w terminie od 1 marca do 15 października poprzedzić kontrolą z udziałem specjalisty ornitologa, który dokona oglądu terenu pod kątem gniazdowania ptaków, a w przypadku ich potwierdzenia – wskaże dopuszczalny termin i zasady prowadzenia prac i wycinki. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. kontrola nie jest wymagana.
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 narażonych na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości ok. 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób nieuszkodzający 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. 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.
8. Prace związane z umocnieniem dna i skarp koryt cieków wykonać za pomocą materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonymi do naturalnych (tj. np. drewno, ziemia, kamień, żwir, biomasa biodegradowalna). Użycie gotowych betonowych elementów prefabrykowanych lub zaprawy betonowej ograniczyć wyłącznie do miejsc, gdzie jest to uzasadnione względami technicznymi i wymogami bezpieczeństwa (tj. np. przy podporach lub przy filarach mostów). Do wykonywania umocnień skarp i dna cieku nie stosować gotowych koszy i materaców gabionowych.

**II. Nadaje niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

**III. Integralną częścią decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia.**

#### **Uzasadnienie**

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie (zwany dalej Wnioskodawcą) wnioskiem z dnia 4 czerwca 2024 r. wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa wybranych elementów infrastruktury planowanej drogi ekspresowej S8 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 2 od węzła Kobierzyce Południe (bez węzła) do węzła Jordanów Śląski (z węzłem) o długości ok. 13,8 km”. Jednocześnie w ww. wniosku zawniioskowano o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Wraz z wnioskiem została przedłożona Karta Informacyjna Przedsięwzięcia dla rozbudowy drogi ekspresowej S8 o wybrane elementy infrastrukturalne pn.: „Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 2 od węzła Kobierzyce Południe (bez węzła) do węzła Jordanów Śląski (z węzłem) o długości ok. 13,8 km” (IVIA Sp. z o. o. – zespół autorów pod kierownictwem Anny Bytom, Katowice, maj 2024 r.). W toku postępowania, wniosek został formalnie uzupełniony w dniu 3 lipca 2024 r., czyniąc zadość wezwaniu tutejszego organu z dnia 19 czerwca 2024 r., znak: WOOS.420.33.2024.JS.1. Jednocześnie pismem z dnia 3 lipca 2024 r. Wnioskodawca przedłożył zaktualizowaną Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia dla rozbudowy drogi ekspresowej S8 o wybrane elementy infrastrukturalne pn.: „Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 2 od węzła Kobierzyce Południe (bez węzła) do węzła Jordanów Śląski (z węzłem) o długości ok. 13,8 km” (IVIA Sp. z o. o. – zespół autorów pod kierownictwem Anny Bytom, Katowice, czerwiec 2024 r.).

Ponadto pismem z dnia 29 lipca 2024 r. (data wpływu: dnia 1 sierpnia 2024 r.), w związku z zaistnieniem konieczności zmiany zakresu inwestycji, Wnioskodawca złożył skorygowaną mapę z przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie 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*, a także zaktualizowaną Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia dla rozbudowy drogi ekspresowej S8 o wybrane elementy infrastrukturalne pn.: „Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 2 od węzła Kobierzyce Południe (bez węzła) do węzła Jordanów Śląski (z węzłem) o długości ok. 13,8 km” (IVIA Sp. z o. o. – zespół autorów pod kierownictwem Anny Bytom, Katowice, lipiec 2024 r.).

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p *ustawy 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. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 62 i pkt 67 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

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: 195/2024.

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 Ochrony Środowiska we Wrocławiu 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 Jordanów Śląski, Burmistrza Miasta i Gminy Sobótka, Burmistrza Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie oraz Wójta Gminy Kobierzyce.

Obwieszczeniem z dnia 2 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.33.2024.JS.3, tutejszy organ powiadomił strony postępowania m.in. o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla *ww. inwestycji*, przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, o wystąpieniu do organów opiniujących, o możliwości brania czynnego udziału na każdym etapie postępowania, jak również możliwości zapoznania się z aktami sprawy i złożenia uwag i wniosków, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków. O powyższym Wnioskodawca został poinformowany zawiadomieniem z dnia 2 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.33.2024.JS.2.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, tutejszy organ w piśmie z dnia 2 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.33.2024.JS.5, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, tutejszy organ w piśmie z dnia 2 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.33.2024.JS.6, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o opinię dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii z dnia 26 sierpnia 2024 r. (data wpływu: 29 sierpnia 2024 r.), znak: V.RZŚ.4901.39.2024.MM, wyraził stanowisko, 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. Zaplecze budowy, bazy marketingowe oraz drogi techniczne lokalizować w odległości większej niż 50 m od cieków wodnych i zbiorników wodnych oraz poza rozpoznanymi stanowiskami chronionych siedlisk, gatunków roślin i zwierząt oraz w miarę możliwości poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, obszarami podmokłymi i obszarami o płytkim zaleganiu wód gruntowych. Lokalizacja powinna uwzględniać

- uwarunkowania wynikające z istniejącego ukształtowania terenu, w szczególności kierunek spływu powierzchniowego. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska gruntowo-wodnego w pobliżu cieków i zbiorników wodnych lub na obszarze pozbawionym naturalnych warstw izolacyjnych będzie niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji podłoże ewentualnej bazy materiałowej należy utwardzić i uszczelnić.
2. Dopuszcza się tymczasowe magazynowanie w dolinach cieków wyłącznie materiałów niezbędnych do realizacji obiektów zlokalizowanych w dolinach cieków lub gdy warunki terenowe wykluczają inną lokalizację. Należy minimalizować ilość oraz czas magazynowania materiałów budowlanych w dolinach rzek oraz zachować szczególną ostrożność i dbałość o środowisko gruntowo-wodne w miejscu magazynowania tych materiałów (no. Ochrona przed szkodliwym wpływem warunków atmosferycznych).
  3. Miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi utwardzić i uszczelnić oraz wyposażać w maty sorbujące.
  4. W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących przy realizacji inwestycji.
  5. Tankowanie 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). Nie dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego płynami eksploatacyjnymi, paliwami, olejami itp.
  6. Wszelkie wycieki szkodliwych substancji niezwłocznie neutralizować, a zanieczyszczony grunt i zużyte sorbenty przekazywać do zagospodarowania jako odpad uprawnionemu podmiotowi. Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
  7. Wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi oraz zaopatrzyć w sorbenty. Paliwa i substancje bitumiczne, niezbędne do prowadzenia prac budowlanych, przechowywać w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska gruntowo-wodnego.
  8. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem wodami opadowymi lub roztopowymi oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń. W przypadku konieczności odwadniania wykopów budowlanych zasięg leja depresji nie może wykraczać poza granice terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Na odwadnianie wykopów budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopów, zgodnie z ustawą Prawo wodne, należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
  9. 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.
  10. 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. Powyższe roboty nie mogą powodować długotrwałego zaburzenia przepływu wód oraz długotrwałego zmętnienia wód.
  11. Zapewnić swobodny przepływ wód w korytach cieków oraz zapobiegać zaburzeniom stosunków wodnych na odcinkach cieków objętych inwestycją.
  12. Prace w korytach rzek i cieków związane z budową obiektów mostowych prowadzić przy możliwie niskich stanach wód z zastosowaniem technologii pozwalających ograniczyć do minimum zamulenie wód powierzchniowych oraz w sposób zapobiegający ich zanieczyszczeniu.

13. Podczas budowy obiektów mostowych i przepustów zabezpieczyć i umocnić brzegi cieków przed niszczeniem w celu zminimalizowania zamulenia wód powierzchniowych. Do umocnień należy stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
14. W pobliżu cieków, po wykonaniu nasypów i wykopów należy umocnić skarpy i obsiać je trawą w celu ograniczenia do minimum erozji powierzchniowej, a tym samym ograniczenia przedostawania się frakcji tworzącej zawiesiny do wód powierzchniowych.
15. W ramach odcinkowej regulacji cieków zapewnić stateczność skarp, dna koryta oraz ochronę brzegów przed erozją poprzez zastosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych (np. drewno, ziemia, kamień, żwir, biomasa biodegradowalna, itp.). Użycie gotowych betonowych elementów prefabrykowanych lub zaprawy betonowej ograniczyć wyłącznie do miejsc, gdzie jest to uzasadnione względami technicznymi i wymogami bezpieczeństwa (np. w rejonie obiektu mostowego). Do wykonania umocnień skarp i dna cieku nie stosować gotowych koszy i materiałów gabionowych.
16. Podpory obiektów inżynierskich lokalizować poza korytami cieków.
17. Wszelkie prace w ciekach i w ich obrębie prowadzić po wcześniejszych uzgodnieniach z ich zarządcami, a w przypadku takiej konieczności, po wcześniejszym uzyskaniu stosownych zgód wodnoprawnych.
18. Prace dotyczące przełożenia cieków, będących siedliskiem gatunków chronionych, prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
19. Przed zasypaniem starych koryt rzecznych należy odłowić ryby i płazy w celu relokacji.
20. Co najmniej raz na 10 dni w rzece Oleszna wykonywać pomiary koncentracji zawiesiny w wodzie. Punkty po rzeki od miejsca miarowe powinny być zlokalizowane 1 km w dół rzeki od miejsca aktualnie prowadzonych robót. W przypadku stwierdzenia koncentracji zawiesiny powyżej 80 mg/l prace należy wstrzymać na długości wskazanej przez specjalistę ichtiologa.
21. Wszelkie prace prowadzić w miarę możliwości w sposób zapobiegający trwałym zmianom stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie dolin rzecznych i obszarów podmokłych.
22. W obrębie obiektów inżynierskich zaprojektować szczelny system kanalizacji deszczowej.
23. Wody opadowe lub roztopowe z odcinków objętych inwestycją przed odprowadzeniem do szczelnych zbiorników retencyjnych, podczyszczać w rowach trawiastych i osadnikach w studniach wpadowych.
24. Urządzenia odwadniające wyposażyć w zastawki umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku awarii.
25. Ograniczać do niezbędnego minimum stosowanie środków do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi), stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwymi dla środowiska zgodnie z przepisami odrębnymi.
26. 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 odpadów atmosferycznych i dostępem osób postronnych. Wyżej wymienione odpady należy przekazywać wyspecjalizowanym podmiotom posiadającym zezwolenia na odzysk lub unieszkodliwianie poszczególnych typów odpadów.
27. 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 odcieku do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione podmioty.

Po przeanalizowaniu warunków korzystania ze środowiska przedmiotowego przedsięwzięcia, nałożonych przez organ właściwy do wydania oceny wodnoprawnej, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu zapisy warunków 1 i 15 uwzględnił w punktach I.7 i I.8 sentencji niniejszej decyzji. Pozostałe warunki (2.-14 i 16.-27) nie zostały zadysponowane do sentencji niniejszej decyzji, gdyż ich zakres był rozpatrywany

i określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 30 sierpnia 2021 r., znak: WOŚ.420.41.2020.JS.35, dla inwestycji polegającej na budowie drogi S8 na odcinku Kłodzko – Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki – Wrocław (Magnice) w wariantie WPR1 wraz z przedsięwzięciami towarzyszącymi.

Mając na uwadze, że przedmiotowe zamierzenia inwestycyjne stanowią fragmenty drogowej infrastruktury towarzyszącej inwestycji polegającej na budowie ww. drogi S8 oraz że przedsięwzięcia objęte niniejszą decyzją będą wykonywane przy realizacji drogi S8, w ramach jednego zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu uznał, iż nie ma zasadności powielania ich treści w zakresie zapisów warunków (2-14 i 16-27). Ponadto część warunków wynika z odrębnych przepisów prawa, do przestrzegania których Wnioskodawca zobowiązany jest w przypadku podjęcia realizacji przedmiotowej inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu w ustawowo przewidzianym terminie nie zajął stanowiska w przedmiotowej sprawie i nie wyraził opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, stąd tutejszy organ, zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy ooś, wspomniane niewydanie opinii potraktował jako brak zastrzeżeń.

W związku ze złożeniem przez Wnioskodawcę w dniu 4 września 2024 r. aktualizacji Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia dla rozbudowy drogi ekspresowej S8 o wybrane elementy infrastrukturalne pn.: „Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 2 od węzła Koberzyce Południe (bez węzła) do węzła Jordanów Śląski (z węzłem) o długości ok. 13,8 km” (IVIA Sp. z o. o. – zespół autorów pod kierownictwem Anny Bytom, Katowice, sierpień 2024 r.), dalej zwana *Kip*, co było podyktowane uszczegółowieniem wyników inwentaryzacji przyrodniczej, Regionalny Dyrektor ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 9 września 2024 r., znak WOŚ.420.33.2024.JS.7, zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie z prośbą o informację czy podtrzymuje swoje stanowisko z dnia 26 sierpnia 2024 r.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 11 września 2024 r. (data wpływu: 17 września 2024 r.), znak: V.RZŚ.4901.39.2024.MM, po zapoznaniu się z zaktualizowaną *Kip*, podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w opinii z dnia 26 sierpnia 2024, znak: V.RZŚ.4901.39.2024.MM.

Pismem z dnia 20 września 2024 r. Wnioskodawca złożył wyjaśnienia do przedłożonej w dniu 4 września 2024 r. *Kip* odnośnie do zapisów inwentaryzacji przyrodniczej – z uwagi na fakt, iż inwestycja przyrodnicza została zakończona, zapisy w ww. dokumencie w tym zakresie zostały stosownie zmienione. Wprowadzone korekty nie stanowiły istotnych zmian w treści *Kip* ani nie wiązały się ze zmianą zakresu inwestycji ani zasięgiem jej oddziaływania, dlatego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu uznał, iż nie ma konieczności ponownego zasięgania opinii ww. organów.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 ustawy *Kpa*, obwieszczeniem z dnia 23 września 2024 r., znak: WOŚ.420.33.2024.JS.8, 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 tutejszy organ 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 23 września 2024 r., znak: WOŚ.420.33.2024.JS.9. 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 Ochrony Środowiska we Wrocławiu

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:*

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu w dniu 30 sierpnia 2011 r. wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.35, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S8 na odcinku Kłodzko – Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki – Wrocław (Magnice) w wariantcie WPR 1. Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmujące 34 tzw. wyjść inwestycyjnych wykraczać będzie poza granice ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne obejmie także elementy, które zostaną wykonane w ramach czasowego zajęcia terenu. Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie województwa dolnośląskiego, powiatu wrocławskiego, na terenie gmin: Jordanów Śląski (wyjścia inwestycyjne nr: H1, D1, D2, D3, D5, H2, D8, D9, H5), Sobótka (wyjścia inwestycyjne nr: D5, D6, H2, D7, H5, D10, D11, D12, D13, D14, D15, D16, D17, D18, S1, S2, H3, H4, D29), Kąty Wrocławskie (wyjścia inwestycyjne nr: D29, D21, D22, D23, D24, D25, S2, S3) oraz Kobierzyce (wyjścia inwestycyjne nr: D26, D27, D28, S3). Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmować będzie:

- budowę i przebudowę dróg o nawierzchni twardej o łącznej długości ok. 1606 m - przebudowę odcinków istniejących dróg publicznych, budowę odcinków jezdni dodatkowych (zapewniających właścicielom nieruchomości dojazd do drogi publicznej), budowę dojazdu do zbiornika;
- przebudowę i konserwację odcinków istniejących cieków naturalnych:
  - rzeki Oleszna – konserwacja koryta cieku na długości około 22 m (przebudowa rzeki Oleszna w ramach całej inwestycji związanej z budową drogi S8 planowana jest na odcinku około 227 m);
  - rzeki Cieniawa – przebudowa cieku na długości około 285 m (przebudowa rzeki Cieniawa w ramach całej inwestycji związanej z budową drogi S8 planowana jest na odcinku około 760 m);
  - rzeki Barnica przebudowa cieku na długości około 214 m oraz konserwacja cieku na długości około 27 m (przebudowa rzeki Barnica w ramach całej inwestycji związanej z budową drogi S8 planowana jest na odcinku około 350 m);
- prace związane z istniejącą linią wysokiego napięcia: demontaż istniejących oraz budowę nowych słupów kratowych, wymianę lub przełożenie przewodów fazowych, przesunięcie lub wymianę przewodów odgromowych.

Zakres prac dostosowawczych w zakresie linii wysokiego napięcia (dwutorowej dwunapięciowej linii 400 kV relacji Świebodzice-Wrocław + 110 kV S-182 (relacji: stacja GPZ R-5 Wrocław – stacja GPZ R-193 Sobótka)) będzie obejmował:

- odświeżenie istniejącej wycinki drzew i krzewów i wykonanie ewentualnej nowej wycinki pojedynczych drzew w miejscach, gdzie jest to wymagane,
- wykonanie wykopów i/lub odwiertów w celu wykonania fundamentów projektowanych trzech słupów kratowych nr 100, 100A i 105,
- wykonanie fundamentów trzech projektowanych słupów,
- ułożenie uzemień dla każdego nowego stanowiska słupa,
- demontaż istniejących przewodów fazowych wraz z łańcuchami izolatorowymi i osprzętem,
- tymczasowe zabezpieczenie przewodów odgromowych skojarzonych ze światłowodem (OPGW),
- demontaż istniejących dwóch słupów kratowych nr 100 i 105 wraz z fundamentami,
- stawianie trzech nowych dwutorowych dwunapięciowych konstrukcji wsporczych,
- montaż izolacji wraz z osprzętem,
- montaż przewodów fazowych,
- montaż przewodów odgromowych skojarzonych ze światłowodem (OPGW) wraz z osprzętem,
- uporządkowanie terenu.



Sumaryczna powierzchnia zajętego terenu wynosić będzie ok. 40,6 ha.

Realizacja zamierzonych wyjść inwestycyjnych będzie wiązała się wycinką zieleni. Pod realizację wyjść konieczne będzie usunięcie około 4242 m<sup>2</sup> obszarów zielonych (zadrzewień i zakrzewień) oraz 18 przydrożnych drzew.

- 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:*

Planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie wybranych elementów infrastrukturalnych planowanej do budowy drogi ekspresowej S8. Analizowane fragmenty dróg stanowią część przebudowywanego istniejącego układu drogowego oraz systemu budowanych jezdni dodatkowych w związku z planowaną S8 i znajdują się w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Z uwagi na niskie, w stosunku do projektowanej drogi ekspresowej, prognozowane wielkości ruchu lub niewielki zakres długości, przedmiotowe odcinki dróg nie będą źródłem skumulowanego oddziaływania. Wraz z pozostałą lokalną siecią drogową będą stanowić znikome źródło hałasu w stosunku do głównego źródła jakim będzie planowana S8.

Również skumulowane oddziaływanie z S8 na budynki znajdujące się w sąsiedztwie wyjść inwestycyjnych nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, ponieważ w każdym przypadku prognozowanego potencjalnego przekroczenia w tych miejscach w projekcie budowlanym S8 będą przewidziane ekrany akustyczne.

- 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 takich jak: masy bitumiczne, kruszywo, beton czy stal. W trakcie realizacji wykorzystywane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności.

Orientacyjne ilości podstawowych surowców i materiałów koniecznych do realizacji układu drogowego wraz z dowiązaniem i elementami infrastrukturalnymi to: mieszanka mineralno-asfaltowa ok. 5000 Mg, kruszywo łamane ok. 14000 Mg, grunty i warstwy podbudowy ok. 270000 Mg.

W fazie realizacji, używane będą maszyny budowlane i inne napędzane olejem napędowym, wykorzystujące sprężone powietrze lub prąd elektryczny, do których wytworzenia zostaną wykorzystane odpowiednie agregaty zasilane także olejem napędowym. Realizacja przedsięwzięcia wymaga również wykorzystania wody: przez pracowników do celów socjalnych oraz do utrzymania właściwej wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania betonów – zależnie od przyjętej organizacji robót, jak również do zwilżania walców przy układaniu nawierzchni bitumicznych. Masy ziemne będą wykorzystane do budowy nasypów i prac niwelacyjnych, a humus do prac wykończeniowych (rozplantowanie na terenach biologicznie czynnych w liniach rozgraniczających inwestycji).

Projektowany układ drogowy wraz z infrastrukturą towarzyszącą w trakcie eksploatacji nie będzie wymagał wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw i energii. Jedynie w okresie zimowym eksploatacja dróg będzie się wiązała z użyciem środków do zwalczania śliskości zimowej.

- d) *emisji i występowania innych uciążliwości:*

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, tj. koparki, zrywarki, ładowarki, spychacze, walce drogowe, urządzenia do rozścielania asfaltu, mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne



sprężarki, samochody transportujące materiały budowlane oraz wiele innych urządzeń. Ponadto w miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, z transportem materiałów sypkich otwartymi ciężarówkami, jak również układania nawierzchni asfaltowej. 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.

Źródłem hałasu generowanego na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia budowlane, jak również pojazdy ciężarowe dowożące na teren budowy kruszywa, elementy zbrojeniowe, beton, elementy betonowe, masy bitumiczne i inne materiały budowlane oraz wywożące odpady i urobek z budowy. 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.

Eksploatacja 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. Eksploatacja zaplecza budowy oraz placu budowy wiązać się będzie z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych oraz powstawaniem wód związanych z odwodnieniem wykopów. Mając na uwagę powyższe, teren zaplecza oraz placu budowy będzie wyprofilowany w sposób umożliwiający grawitacyjny spływ opadów w wyznaczone kontrolowane miejsce, wyposażone w tymczasowy osadnik lub tzw. próg terenowy, lokalizowany tuż przed odbiornikiem (wspomagający sedymentację naturalnych zawiesin).

Eksploatacja rozpatrywanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z emisją hałasu oraz emisją zanieczyszczeń do powietrza, których źródłem będą poruszające się pojazdy po projektowanych odcinkach dróg publicznych oraz odcinkach jezdni dodatkowych. Większość drogowych wyjść inwestycyjnych znajduje się w odległości powyżej 100 m od chronionej akustycznie zabudowy mieszkaniowej. Natomiast zakresy przebudów dróg prowadzących ruch pojazdów szacowany powyżej 500 poj./dobę są małe i same w sobie nie będą stanowiły źródła znaczącego oddziaływania hałasem. Pozostałe drogi, wewnętrzne i dojazdowe, będą prowadziły ruch o znikomym natężeniu (około 10 poj./dobę). Mając na uwadze powyższe oraz fakt, iż rozpatrywane istniejące drogi poprzeczne względem planowanej S8 nie będą stanowiły nowego źródła emisji w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji, a ich oddziaływanie będzie pomijalne względem oddziaływania od projektowanej drogi ekspresowej S8, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie ani przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji zanieczyszczających w powietrzu.

Dodatkowo, z emisją hałasu wiązać się będzie dwutorowa dwunapięciowa linia 400 kV relacji Świebodzice-Wrocław +110 kV S-182 (relacji: stacja GPZ R-5 Wrocław – stacja GPZ R-193 Sobótka), której przebudowa podyktowana jest kolizją z projektowanym układem drogowym drogi S8. Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż przebudowa istniejącej linii napowietrznej 400+110 kV nie spowoduje istotnych zmian w zakresie oddziaływania akustycznego. Na etapie eksploatacji nie istnieje ryzyko przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Przebudowywana linia napowietrzna 400+110 kV wiązać się będzie z emisją promieniowania elektromagnetycznego. Z dokumentacji wynika, iż najbliższa zabudowa mieszkaniowa położona jest w odległości 117 m od zakresu przebudowy przedmiotowej napowietrznej linii elektroenergetycznej, natomiast natężenie pola magnetycznego już w odległości 50 m od linii jest na poziomie  $< 5$  A/m. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, że obecne i spodziewane po zakończeniu inwestycji wartości natężenia pola elektrycznego i magnetycznego bezpośrednio pod linią oraz w jej najbliższym otoczeniu będą mniejsze od wartości dopuszczalnych, określonych dla terenów dostępnych dla ludności (odpowiednio 10 000 V/m dla składowej elektrycznej i 60 A/m dla składowej magnetycznej), nie przewiduje

się dodatkowych środków ochrony środowiska przed promieniowaniem elektromagnetycznym. W związku z powyższym, dla przedmiotowej przebudowy istniejącej linii napowietrznej 400+110 kV na odcinkach kolidujących z projektowaną drogą S8 i drogami związanymi oraz w ich pobliżu, obszar oddziaływania ograniczy się do pasa technologicznego wyznaczonego przy budowie przedmiotowej linii.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego układu drogowego kierowane będą do zaprojektowanych w ramach budowy drogi ekspresowej S8 zbiorników retencyjnych.

- 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. Nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska, występujące w trakcie eksploatacji układu drogowego, związane są z wypadkami drogowymi, w których mogą uczestniczyć pojazdy przewożące substancje niebezpieczne (w formie stałej, ciekłej oraz gazowej) jak również pozostałe pojazdy, ze względu na przewożenie paliwa, którym są napędzane. W każdym przypadku zagrożenie dla środowiska wiąże się z ewentualnością uwolnienia paliwa lub substancji chemicznej i przedostania się jej do środowiska.

W kontekście ryzyka związanego ze zmianą klimatu należy zaznaczyć, iż projekt konstrukcji drogi zakłada konieczność zastosowania standardowych wzmocnień, zapewniających stabilność układu w sytuacji wystąpienia zjawisk erozyjnych. Konstrukcja pasa drogowego oraz całość infrastruktury towarzyszącej związanej z drogą wykonana zostanie przy użyciu materiałów, które posiadają certyfikat potwierdzający ich odporność na działanie czynników atmosferycznych. Pochylenia trasy zaprojektowano w sposób zapewniający kontrolowane i sprawne ujęcie, a następnie odprowadzenie wód deszczowych i opadowych z korony drogi.

- 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 15 – głównie opakowania komunalne (tzw. opakowania jednostkowe po produktach spożywczych) oraz opakowania inne (np.: transportowe – palety, zbiorcze – po większej partii materiałów budowlanych, jednostkowe – po substancjach stosowanych w procesie wykończenia np.: farby), zniszczone ubrania robocze i inne wyposażenie personalne np.: rękawice, a także różnego rodzaju czyściwa i sorbenty, opakowania po substancjach niebezpiecznych, m.in.: oleje, smary, inne płyny eksploatacyjne;
- nr 17 – głównie odpady związane z właściwymi robotami na placu budowy: odpady rozbiórkowe – kruszywo, destruk, beton, żelbeton, elementy infrastrukturalne oraz odpadowe masy ziemne;
- nr 20 – głównie odpady komunalne z zaplecza socjalnego oraz zespołu biurowego, a także odpady pochodzące z planowanej wycinki drzew oraz krzewów;
- nr 13 i nr 16 – głównie odpadowe płyny eksploatacyjne maszyn oraz zużyte baterie lub akumulatory. Wskazane odpady powstawać będą podczas cyklicznej konserwacji sprzętu technicznego.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady należące do trzech grup: grupy 16 – odpady pochodzące z wypadków drogowych i innych zdarzeń losowych (zniszczone pojazdy samochodowe, zniszczona infrastruktura drogowa, płyny eksploatacyjne z pojazdów wymagające zastosowania sorbentów); grupy 17 – odpady pochodzące z cyklicznych konserwacji oraz planowych remontów drogowych oraz grupy 20 – odpady pochodzące z prac porządkowych oraz robót pielęgnacyjnych w zakresie zieleni.

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 firmom, 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. Prace odbywać się będą poza godzinami nocnymi.

Etap eksploatacji inwestycji nie powinien spowodować występowania ponadnormatywnego oddziaływania pola elektromagnetycznego w miejscach dostępnych dla ludności, ponadnormatywnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie ani przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji zanieczyszczających w powietrzu.

**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 łęgowe oraz ujścia rzek:*

Inwestycja zlokalizowana jest częściowo na obszarze o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łęgowych oraz ujść rzek. Inwestycja jest zlokalizowana m.in. w obrębie cieków: Oleszna, Cieniawa i Barnica.

*b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:*

Inwestycja usytuowana jest na obszarze województwa dolnośląskiego w powiecie wrocławskim. 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. Planowane przedsięwzięcie częściowo przebiega w obrębie terenów leśnych.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

*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 (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1478). Natomiast najbliższe położone formy ochrony przyrody, tj.: Ślezański Park Krajobrazowy zlokalizowany jest w odległości około 855 m – w odniesieniu do wyjścia D1, a specjalny obszar ochrony siedlisk Masyw Śleży (PLH020040) zlokalizowany jest w odległości około 3,5 km – w odniesieniu do zaplanowanej inwestycji.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się w obszarze, na który będzie oddziaływać planowana droga S8, jednakże oddziaływania te będą zminimalizowane dzięki zastosowaniu działań minimalizujących, w tym ekranów akustycznych.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza zasięgiem obiektów zabytkowych a także poza strefami chronionymi kulturowo. Niektóre z wyjść leżą w obszarze stanowisk archeologicznych, dla których zaplanowano wykonanie badań wykopaliskowych. Wszelkie prace ziemne będą prowadzone pod nadzorem archeologicznym.

- h) gęstość zaludnienia:

Zgodnie z przedłożoną informacją, gęstość zaludnienia wynosi: w gminie Jordanów Śląski około 56 os/km<sup>2</sup>, w gminie Sobótka około 94 os/km<sup>2</sup>, w gminie Katy Wrocławskie około 139,5 os/km<sup>2</sup> oraz w gminie Kobierzyce około 141 os/km<sup>2</sup>.

- i) obszary przylegające do jezior:

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

- j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

- k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na obszarze zlewni pięciu jednostek planistycznych gospodarowania wodami – jednolitych – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP):

- Śleza od Księginki do ujścia o kodzie PLRW60001113369. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* (Dz. U. z 2023 r., poz. 335), dalej zwanym *Planem*, ww. JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany jest wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny; dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), rtęć(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (a substancje priorytetowe wprowadzone dyrektywą 2013/39/UE – do 2039 r.) – ze względu na naturalną podatność na presję wynikającą z potencjału sorpcyjnego zlewni oraz inne warunki naturalne (dopływ do innej JCWP, procesy biochemiczne, ekologiczne, fizykochemiczne, hydromorfologiczne i zanieczyszczenia z przeszłości). Ponadto dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie benzo(a)pirenu (występującego w wodzie) oraz rtęci (występującej w wodzie) – ze względu na warunki naturalne będące trwałą przyczyną nieosiągnięcia celów środowiskowych (dopływ z innej JCWP), potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokojoną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stanów wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokajania potrzeby społeczno-ekonomicznej.
- Czarna Woda od Sulistrowickiego Potoku do Bystrzycy o kodzie PLRW600001113469. Zgodnie z zapisami *Planu* ww. JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o nieznanym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot azotanowy, fosforany]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany jest wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (po 2027 r.) – ze względu na inne warunki naturalne (dopływ do innej

JCWP oraz procesy biochemiczne, ekologiczne, fizykochemiczne i hydromorfologiczne). Ponadto dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie azotu azotanowego i fosforanów – ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokojoną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stanów wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokajania potrzeby społeczno-ekonomicznej.

- Oleszna o kodzie PLRW600003133629. Zgodnie z zapisami *Planu* ww. JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany jest wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. – ze względu na inne warunki naturalne (dopływ do innej JCWP oraz procesy biochemiczne i fizykochemiczne).
- Barnica o kodzie PLRW6000091346749. Zgodnie z zapisami *Planu* ww. JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, EFI+PL/IBI\_PL]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany jest wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie azotu ogólnego oraz EFI+PL/IBI\_PL – ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokojoną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stanów wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokajania potrzeby społeczno-ekonomicznej.
- Cieniawa o kodzie PLRW600001336329. Zgodnie z zapisami *Planu* ww. JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód, dla której brak danych dotyczących stanu ogólnego, ze względu na brak badań biologicznych w JCWP, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany jest wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. – ze względu na naturalną podatność na presję wynikającą z potencjału sorpcyjnego zlewni oraz inne warunki naturalne (procesy fizykochemiczne i hydromorfologiczne oraz wysoką zawartość substancji (w tym zanieczyszczeń) w glebie).

Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 108 o kodzie PLGW6000108, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych oraz nie znajduje się na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi.

Po przeanalizowaniu informacji zawartych w *Kip*, uwzględniając rodzaj, skalę, lokalizację oraz charakter planowanej inwestycji, która realizowana będzie przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących oddziaływanie dla środowiska oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, nie przewiduje się negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) i jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) 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, 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 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 powinna wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. formy ochrony przyrody. Ponadto realizacja inwestycji nie powinna wpłynąć na różnorodności biologiczną.

Warunki I.1 i I.2 nałożono, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z wycinką drzew na ptaki, nietoperze oraz owady próchnożerne. Prawie wszystkie gatunki ptaków oraz owadów próchnożernych, jak również wszystkie gatunki nietoperzy podlegają ochronie gatunkowej w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2380), w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. zakaz usuwania gniazd, niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalistów ornitologa i chiropterologa, a także entomologa ma zagwarantować, iż prace związane z wycinką zakrzewień i zadrzewień będą realizowane bez szkody dla zwierząt.

Warunki I.3-I.5 mają na celu zabezpieczenie drzew i krzewów narażonych na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia pni drzew i ich korzeni.

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 punktu 1.6.

Warunek 1.7 ma na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed skażeniem oraz zabezpieczenie przed niszczeniem cennych terenów (siedlisk gatunków roślin i zwierząt).

Zapis pkt 1.8 ma na celu zachowanie lokalnych korytarzy migracyjnych zwierząt przebiegających wzdłuż cieków wodnych, poprzez zastosowanie materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonych do naturalnych oraz wykluczenie stosowania koszy i materaców gabionowych stanowiących sztuczny element w środowisku przyrodniczym stwarzający zagrożenie dla zwierząt (utrudniają migrację, mogą doprowadzić do ich śmierci).

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.

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:*

Z uwagi na skalę planowanych robót budowlanych oraz parametry i warunki eksploatacji planowanych wyjść inwestycyjnych, które znajdują się w pasie drogowym drogi ekspresowej S8, nie powinno dochodzić do skumulowanego oddziaływania inwestycji z ww. drogą.

g) *możliwości ograniczenia oddziaływania:*

W celu zminimalizowania oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji określono warunki dotyczące realizacji i eksploatacji 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.

Dnia 4 czerwca 2024 r., działając w oparciu o art. 108 § 1 Kpa, Wnioskodawca, przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji. W uzasadnieniu wniosku, zawartym w piśmie z dnia 3 lipca 2024 r., wskazano, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi fragment połączenia drogowego relacji Wrocław – Kłodzko. Realizacja przedsięwzięcia umożliwi budowę drogi ekspresowej S8, czego efektem będą m.in.:

- skomunikowanie terenów w południowej części województwa dolnośląskiego i kraju na kierunku osi Kłodzko – Białystok,
- bezkolizyjne połączenie drogowe dużych aglomeracji miejskich oraz ośrodków przemysłowych,
- oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego,
- poprawa przepustowości i prędkości ruchu relacji Wrocław – Kłodzko,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu istniejącej drogi DK8.

Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla rozbudowy wybranych elementów infrastrukturalnych planowanej drogi ekspresowej S8 jest niezbędne do złożenia wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej i w dalszej konsekwencji do rozpoczęcia budowy drogi ekspresowej S8 na odcinku Kobierzyce – Jordanów Śląski. Mając na uwadze powyższe, nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji jest niezbędne do zakończenia procesu inwestycyjnego i rozpoczęcia wskazanego odcinka



budowy drogi ekspresowej S8. Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do osiągnięcia celu, jakim jest usprawnienie systemu krajowej i międzynarodowej komunikacji drogowej. Inwestycja wpłynie korzystnie na poprawę przepustowości oraz prędkości ruchu tranzytowego.

Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji jest zatem niezbędne ze względu na ważny interes strony jak i ważny interes społeczny.

Biorąc pod uwagę powyższe tutejszy organ, zgodnie z art. 108 § 1 Kpa, w punkcie II 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.

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 Ochrony Środowiska we Wrocławiu, 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.



Drugi Z-ca Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

*M. Szpila*  
Maria Szpila

Na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t. j. Dz. U. z 2023 r., poz. 2111) 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  
reprezentowana przez:  
Pan Michał Korbiel, IVIA SP. z o. o. z siedzibą w Katowicach, Al. W. Roździeńskiego 91, 40-203 Katowice
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 we Wrocławiu, ul. Kleczkowska 20, 50-227 Wrocław
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. Norwida 34, 50-950 Wrocław



# 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 października 2024 r., znak: WOOS.420.33.2024.JS.11, dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa wybranych elementów infrastruktury planowanej drogi ekspresowej S8 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 2 od węzła Kobierzyce Południe (bez węzła) do węzła Jordanów Śląski (z węzłem) o długości ok. 13,8 km””

## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie wybranych elementów infrastrukturalnych planowanej do budowy drogi ekspresowej S8. Przedsięwzięcie obejmie: przebudowę odcinków istniejących dróg publicznych, budowę odcinków jezdni dodatkowych (zapewniających właścicielom nieruchomości dojazd do drogi publicznej), budowę dojazdu do zbiornika; przebudowę i konserwację odcinków istniejących cieków naturalnych: rzeki Oleszna, rzeki Cieniawa i rzeki Barnica oraz prace związane z przebudową istniejącej linii 400 kV relacji Świebodzice-Wrocław + 110 kV S-182. Jest to zespół 34 tzw. wyjść inwestycyjnych, których zakres wykracza poza granice obowiązującej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 30 sierpnia 2011 r., znak: WOOS.420.41.2020.JS.35, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S8 na odcinku Kłodzko – Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki – Wrocław (Magnice) w wariantcie WPR 1. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne obejmie także elementy, które zostaną wykonane w ramach czasowego zajęcia terenu. Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie województwa dolnośląskiego, powiatu wrocławskiego, na terenie gmin: Jordanów Śląski (wyjścia inwestycyjne nr: H1, D1, D2, D3, D5, H2, D8, D9, H5), Sobótka (wyjścia inwestycyjne nr: D5, D6, H2, D7, H5, D10, D11, D12, D13, D14, D15, D16, D17, D18, S1, S2, H3, H4, D29), Kąty Wrocławskie (wyjścia inwestycyjne nr: D29, D21, D22, D23, D24, D25, S2, S3) oraz Kobierzyce (wyjścia inwestycyjne nr: D26, D27, D28, S3). Sumaryczna powierzchnia zajętego terenu wynosić będzie ok. 40,6 ha.

Charakterystyka wyjść inwestycyjnych:

| Lp. | Nr wyjścia inwestycyjnego | Orientacyjny kilometraż od trasy głównej drogi S8 | Strona drogi S8 | Przedmiot wyjścia inwestycyjnego                                                                                                                                   |
|-----|---------------------------|---------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | H1                        | 101+920                                           | P               | Konserwacja cieku Oleszna na długości 22 m                                                                                                                         |
| 2   | D1                        | 102+230                                           | L               | Przebudowa istniejącej drogi DP1989D (z rowami odwadniającymi oraz ciągiem pieszo-rowerowym) na odcinku ok. 2 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (70) km/h |
| 3   | D2                        | 102+440                                           | P               | Budowa jezdni dodatkowej JD3-9P (z rowem odwadniającym) na odcinku ok. 24 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                           |
| 4   | D3                        | 104+430                                           | P               | Budowa jezdni dodatkowej JD3-23P (z rowem odwadniającym) na odcinku ok. 40 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                          |

|    |     |         |   |                                                                                                                                                                     |
|----|-----|---------|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5  | D5  | 104+970 | P | Budowa jezdni dodatkowej JD3-24P (z rowem odwadniającym) na odcinku ok. 36 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                           |
| 6  | D6  | 105+330 | P | Budowa jezdni dodatkowej JD3-10P (z rowami odwadniającymi) na odcinku ok. 193 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                        |
| 7  | H2  | 105+300 | P | Przebudowa cieku Cieniawa na długości 240 m                                                                                                                         |
| 8  | D7  | 105+400 | L | Budowa jezdni dodatkowej JD3-11L na odcinku ok. 10 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                                                   |
| 9  | D8  | 105+510 | P | Przebudowa istniejącej drogi DP1987D (z rowami odwadniającymi) na odcinku ok. 51 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (50) km/h                               |
| 10 | D9  | 105+700 | L | Budowa jezdni dodatkowej JD3-13L (z rowem odwadniającym i zawrotką na odcinku ok. 23 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                 |
| 11 | H5  | 105+700 | L | Przebudowa cieku Cieniawa na długości 45 m                                                                                                                          |
| 12 | D10 | 108+200 | L | Budowa jezdni dodatkowej JD3-14L (z rowem odwadniającym) na odcinku ok. 10 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                           |
| 13 | D11 | 108+200 | L | Przebudowa istniejącej drogi DP1977D (z rowami odwadniającymi oraz ciągiem pieszo-rowerowym) na odcinku ok. 51 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (50) km/h |
| 14 | D12 | 108+300 | L | Budowa jezdni dodatkowej JD3-15L (z rowem odwadniającym) na odcinku ok. 27 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                           |
| 15 | D13 | 108+350 | P | Budowa jezdni dodatkowej JD3-12P na odcinku ok. 37 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                                                   |
| 16 | D14 | 108+430 | P | Przebudowa istniejącej drogi DP1977D (z rowem odwadniającym oraz ciągiem pieszo-rowerowym) na odcinku ok. 39 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (50) km/h   |
| 17 | D15 | 108+520 | P | Przebudowa istniejącej drogi DP1977D (z rowami odwadniającymi oraz ciągiem pieszo-rowerowym) na odcinku ok. 35 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (50) km/h |
| 18 | D16 | 109+900 | L | Budowa jezdni dodatkowej JD3-25L (z rowami odwadniającymi) na odcinku ok. 132 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                        |
| 19 | D17 | 109+900 | P | Przebudowa istniejącej drogi DP1982D (z rowami odwadniającymi oraz ciągiem pieszo-rowerowym) na odcinku ok. 18 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (50) km/h |
| 20 | D18 | 112+150 | L | Budowa jezdni dodatkowej JD3-16aL (z rowami odwadniającymi) na odcinku ok. 263 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                       |
| 21 | S1  | 112+300 | L | Przebudowa istniejącej linii WN                                                                                                                                     |
| 22 | S2  | 112+600 | P | Przebudowa istniejącej linii WN                                                                                                                                     |
| 23 | H3  | 113+140 | P | Przebudowa i konserwacja cieku Barnica na długości 65 m                                                                                                             |
| 24 | H4  | 113+300 | L | Przebudowa cieku Barnica na długości 176 m                                                                                                                          |
| 25 | D21 | 113+850 | P | Budowa jezdni dodatkowej JD3-21P (z rowami odwadniającymi) na odcinku ok. 120 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                        |
| 26 | D22 | 113+870 | L | Budowa jezdni dodatkowej JD3-17L (z rowami odwadniającymi) na odcinku ok. 112 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                        |
| 27 | D23 | 113+910 | L | Przebudowa istniejącej drogi DP1978D (z rowem odwadniającymi oraz ciągiem pieszo-rowerowym)                                                                         |

|    |     |         |   |                                                                                                                                                                                                                                    |
|----|-----|---------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |     |         |   | na odcinku ok. 7 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (50) km/h                                                                                                                                                              |
| 28 | D24 | 113+940 | L | Budowa jezdni dodatkowej JD3-18L (z rowami odwadniającymi) na odcinku ok. 71 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h oraz JD3-19L (z rowem odwadniającymi) na odcinku ok. 54 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h |
| 29 | D25 | 114+200 | P | Przebudowa istniejącej drogi DP1978D (z rowami odwadniającymi oraz ciągiem pieszo-rowerowym) na odcinku ok. 55 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (50) km/h                                                                |
| 30 | S3  | 114+300 | L | Przebudowa istniejącej linii WN                                                                                                                                                                                                    |
| 31 | D26 | 115+060 | P | Przebudowa istniejącej drogi DP1977D (z rowami odwadniającymi oraz ciągiem pieszo-rowerowym) na odcinku ok. 27 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (50) km/h                                                                |
| 32 | D27 | 115+000 | L | Budowa jezdni dodatkowej JD3-20aL (z rowami odwadniającymi) na odcinku ok. 93 m przy parametrach: klasa D, KR1, Vp = 30 km/h                                                                                                       |
| 33 | D28 | 115+080 | L | Przebudowa istniejącej drogi DP1977D (z rowami odwadniającymi oraz ciągiem pieszo-rowerowym) na odcinku ok. 11 m przy parametrach: klasa Z, KR3, Vdp = 80 (50) km/h                                                                |
| 34 | D29 | 113+450 | L | Budowa dojazdu do zbiornika ZB10 na odcinku ok. 66 m (droga JD3-17L) przy parametrach: klasa D, KR1, Vdp = 30 km/h                                                                                                                 |

Łączna długość dróg objęta przedmiotowym przedsięwzięciem to około 1606 m.

W ramach prac w korytach cieków naturalnych na odcinku projektowanej trasy drogi ekspresowej S8, planowane są prace polegające na przebudowie i konserwacji trzech cieków naturalnych: rzeki Oleszna, rzeki Cieniawa oraz rzeki Barnica.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia prace na cieku Oleszna obejmą jedynie konserwację koryta cieku na długości ok. 22 m, natomiast przebudowa rzeki Oleszna w ramach całej inwestycji związanej z budową drogi S8 planowana jest na odcinku ok. 227 m.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia prace na cieku Cieniawa obejmą przebudowę cieku oraz jego konserwację na długości łącznie ok. 285 m, natomiast przebudowa rzeki Cieniawa w ramach całej inwestycji związanej z budową drogi S8 planowana jest łącznie na odcinku ok. 760 m. Przebudowa polegać będzie na wyprofilowaniu nowego kształtu koryta w przebiegu częściowo odbiegającym do stanu obecnego, ze zmianami przebiegu koryta, czego konsekwencją jest odcinkowa likwidacja obecnego koryta rzeki. Planowane parametry koryta w stanie projektowanym: 1,7 m szerokości w dnie, 1,3 m głębokości koryta, 1:2 nachylenie skarp, przy czym pod obiektem mostowym planuje się głębokość koryta 0,2 m, gwarantującą przeprowadzenie wód SSQ w świetle koryta. W zakresie umocnień planowane jest umocnienie narzutem kamiennym oraz palisadą u podnóża skarpy wraz z darniowaniem skarp. W rejonie obiektu mostowego dopuszcza się umocnienie za pomocą betonowych płyt prefabrykowanych.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia prace na cieku Barnica obejmą przebudowę cieku oraz jego konserwację na łącznej długości ok. 214 m oraz konserwację cieku na długości ok. 27 m, natomiast przebudowa rzeki Barnica w ramach całej inwestycji związanej z budową drogi S8 planowana jest na odcinku ok. 350 m. Przebudowa polegać będzie na wyprofilowaniu nowego kształtu koryta w przebiegu częściowo odbiegającym do stanu obecnego, ze zmianami przebiegu koryta, czego konsekwencją jest odcinkowa likwidacja obecnego koryta rzeki. Planowane parametry koryta w stanie projektowanym: 1,5-2,0 m szerokości w dnie, 1,0 m głębokości koryta, 1:2 nachylenie skarp, przy czym pod obiektem mostowym planuje się głębokość koryta 0,2 m, gwarantującą przeprowadzenie wód SSQ w świetle koryta. W zakresie umocnień planowane jest umocnienie narzutem kamiennym oraz palisadą



u podnóża skarpy wraz z darniowaniem skarp. W rejonie obiektu mostowego dopuszcza się umocnienie za pomocą betonowych płyt prefabrykowanych.

Zakres prac dostosowawczych w zakresie linii wysokiego napięcia (dwutorowej dwunapięciowej linii 400 kV relacji Świebodzice-Wrocław + 110 kV S-182 (relacji: stacja GPZ R-5 Wrocław – stacja GPZ R-193 Sobótka)) będzie obejmował:

- odświeżenie istniejącej wycinki drzew i krzewów i wykonanie ewentualnej nowej wycinki pojedynczych drzew w miejscach, gdzie jest to wymagane,
- wykonanie wykopów i/lub odwiertów w celu wykonania fundamentów projektowanych trzech słupów kratowych nr 100, 100A i 105,
- wykonanie fundamentów trzech projektowanych słupów,
- ułożenie uziemień dla każdego nowego stanowiska słupa,
- demontaż istniejących przewodów fazowych wraz z łańcuchami izolatorowymi i osprzętem,
- tymczasowe zabezpieczenie przewodów odgromowych skojarzonych ze światłowodem (OPGW),
- demontaż istniejących dwóch słupów kratowych nr 100 i 105 wraz z fundamentami,
- stawianie trzech nowych dwutorowych dwunapięciowych konstrukcji wsporczych,
- montaż izolacji wraz z osprzętem,
- montaż przewodów fazowych,
- montaż przewodów odgromowych skojarzonych ze światłowodem (OPGW) wraz z osprzętem,
- uporządkowanie terenu.

Realizacja zamierzonych wyjść inwestycyjnych będzie wiązała się wycinką zieleni. Pod realizację wyjść konieczne będzie usunięcie ok. 4242 m<sup>2</sup> obszarów zielonych (zadrzewień i zakrzewień) oraz 18 przydrożnych drzew.



Drugi Z-ca Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

*Maria Szpila*