



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68  
51-162 WROCŁAW

WOOS.420.65.2023.MSA.83

Wrocław, dnia 26 maja 2026 r.

## DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, art. 75 ust. 1a, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r., poz. 670)*, § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 31, pkt 60 i pkt 62 oraz § 3 ust. 1 pkt 58 lit. b, pkt 61, pkt 62, pkt 67, pkt 88 lit. a i lit. e *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.)*, a także art. 104 i art. 108 § 1 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691)* po rozpatrzeniu wniosku Skarbu Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu i na rzecz którego działa Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu,

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa autostrady A4 Krzyżowa (bez węzła) – Legnica Południe (bez węzła) odcinek realizacyjny 2 od km 64+666 do km 85+641” w wariantcie III.**

### I. Określam:

#### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem postępowania jest rozbudowa autostrady A4 na długości około 21 km. Zakres inwestycji obejmuje odcinek od około km 64+666 do około km 85+641, zwany odcinkiem realizacyjnym 2. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w południowo-zachodniej Polsce, na terenie województwa dolnośląskiego, w powiatach złotoryjskim i legnickim, na terenie gmin: Zagrodno, Chojnów, Złotoryja i Krotoszyce.

Inwestycja obejmuje poszerzenie jezdni autostrady A4 od około km 64+666 do około km 85+641 (wg obecnego kilometraża autostrady A4) przez dobudowę jezdni naprzemiennie po lewej lub po prawej stronie istniejącej drogi (wg pikietażu wariantu III):

- od km 64+661 do km 72+000 – dobudowa po stronie lewej,
- od km 73+000 do km 75+000 – dobudowa po stronie prawej,
- od km 76+000 do km 85+640 – dobudowa po stronie lewej.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie układu drogowego istniejącej autostrady, która przebiega w większości przez tereny niezabudowane (głównie użytki rolne, nieużytki, łąki, tereny zadrzewione i kompleksy leśne). Częściowo obszar

objęty inwestycją położony jest w sąsiedztwie terenów o charakterze mieszkalnym z zabudową jednorodzinną. Ponadto trasa istniejącej autostrady przekracza ciek wodny oraz drogi poprzeczne i linie kolejowe.

Po realizacji przedsięwzięcia analizowany odcinek autostrady A4 będzie posiadał przekrój normalny, w skład którego wchodzi: dwie jezdnie (każda posiadająca trzy pasy ruchu), pas awaryjny, pobocze gruntowe, opaska wewnętrzna i pas dzielący.

Zakres inwestycji obejmuje rozbudowę/budowę węzłów drogowych, tj.:

- Węzeł „Chojnów” – węzeł projektowany w dotychczasowej lokalizacji, na skrzyżowaniu autostrady A4 i drogi wojewódzkiej nr 328, zlokalizowany w około km 73+070 autostrady A4,
- Węzeł „Złotoryja” – węzeł na skrzyżowaniu autostrady A4 i drogi wojewódzkiej nr 364, zlokalizowany w około km 84+180 autostrady A4, zespolony z istniejącym węzłem „Legnica Południe”.

Planowana jest także lokalizacja Miejsc Obsługi Podróżnych: MOP II „Jadwisin Północ” oraz MOP II „Jadwisin Południe” w miejscowości Jadwisin w rejonie likwidowanego węzła Jadwisin. Teren na MOP-ach został podzielony na następujące strefy:

- strefa parkingowo-techniczna – zlokalizowana najbliżej autostrady A4, w której znajdują się m.in. parkingi dla samochodów ciężarowych, stanowiska techniczne, stanowiska zrzutu ścieków z autokarów, stanowiska dla samochodów z niebezpiecznymi ładunkami z odpowiednią strefą bezpieczeństwa, stanowiska technicznej kontroli pojazdów,
- strefa wypoczynku – oddalona od autostrady A4, wyposażona w liczne alejki, miejsca siedzące oraz tereny piknikowe i plac zabaw dla dzieci. W rejonie strefy wypoczynku znajdują się miejsca postojowe dla samochodów osobowych.

Na terenie projektowanych MOP-ów przewidziano również m.in.: lądowisko dla helikopterów o wymiarach 25 m x 25 m.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się również przebudowę dróg krzyżujących się z autostradą w formie przejazdów nad lub pod autostradą z ich dostosowaniem do nowej szerokości autostrady (trzy pasy w obu kierunkach) oraz przebudowę linii kolejowych w związku z przebudową (wydłużeniem) obiektów (wiaduktów) do potrzeb szerszej autostrady. Realizacja inwestycji wymagać będzie przebudowy/budowy wiaduktów drogowych i wiaduktu kolejowego oraz obiektów mostowych i przejść dla zwierząt. Rozbudowa układu drogowego autostrady A4 spowoduje także konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą, takiej jak: linie i urządzenia elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, sieć gazowa oraz oświetlenie. Realizacja inwestycji wymagać będzie również dostosowania do jej poszerzonego przebiegu cieków (tj. Dopływ spod Wojciechowa, Skora, Brochotka, Dopływ spod Strupic, Lubiatówka, Okaleniec) oraz rowów melioracyjnych. W tym celu przewiduje się wykonanie prac budowlanych i ziemnych związanych z profilowaniem koryta cieków i rowów w nowej lokalizacji oraz umocnieniem skarp i dna cieków/rowów. Ponadto zakres przedsięwzięcia obejmuje wycinkę istniejącej zieleni (zadrzewień, zagajników i krzewów oraz kompleksów leśnych). Całkowita powierzchnia przeznaczona pod inwestycję wyniesie około 540,48 ha.

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

1. Wycinkę drzew i krzewów zlokalizowanych na odcinkach drogi w około km 67+800 – 69+000, 74+700 – 76+800, 80+500 – 80+800 wykonać wyłącznie w okresie od 1 września do końca lutego.
2. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Na odcinkach drogi niewymienionych w punkcie I.2.1 dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie od 1 marca do 31 sierpnia pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin drzew i krzewów pod kątem obecności miejsc lęgowych ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin i zasady prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 1 września do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
3. Usunięcie drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm mierzonych na wysokości 130 cm dziuplastych i/lub z odstającą korą prowadzić przy udziale specjalistów: chiropterologa i entomologa, którzy przed wycinką dokonają oględzin pod kątem obecności stanowisk nietoperzy lub/i chronionych gatunków bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dopuszczalny termin i sposób prowadzenia wycinki.
4. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, poprzez:
  - obłożenie pni miękkim, elastycznym materiałem (np. grubymi matami słomianymi) i ich odeskowanie do wysokości 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek opierać się ma na podłożu);
  - maksymalnie skrócenie czasu narażenia korzeni na przesuszenie w okresie upałów, owijanie je miękką tkaniną i regularne zraszanie wodą w czasie prowadzenia prac w tym okresie, natomiast w okresie zimowym chronienie przed przemrożeniem przez obłożenie matami słomianymi. W przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część czystym, ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym;
  - niezmiennianie poziomu gruntu oraz niezagęszczanie gleby w odległości 3–5 m od pni poprzez wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych.
5. Nie składować materiałów budowlanych, ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. sole, oleje, paliwa) w obrębie rzutów koron drzew i krzewów.
6. Wzdłuż drogi na czas prowadzenia prac ziemnych zainstalować tymczasowe wygradzenia w kilometrach drogi około: 65+000 – 65+300 (lewa strona drogi), 67+800 – 69+000 (obie strony drogi), 70+000 – 70+300 (prawa strona drogi), 74+300 – 75+300 (prawa strona drogi), 75+300 – 76+800 (obie strony drogi), 77+950 – 78+200 (lewa strona drogi), 80+300 – 80+800 (obie strony drogi). Wygradzenia wykonać z materiałów takich jak np. geotkaniny lub z innego wytrzymałego materiału. Winny one mieć wysokość minimum 50 cm nad powierzchnię gruntu i być wkopane w grunt na głębokość minimum 10 cm.

Wygradzenie należy wesprzeć na metalowych słupkach lub drewnianych palikach o rozstawie 150 – 200 cm. Góra wygradzenia winna być zaopatrzona w tzw. „przewieszkę” wygiętą w stronę „od budowy”. Każdorazowo wygradzenie należy zakończyć w formie U-kształtnej, czyli tzw. „zawrotką”. Szczegółową lokalizację i długość wygradzeń uzgodnić ze specjalistą herpetologiem na placu budowy. W razie konieczności ww. specjalista winien dostosować szczegółowy przebieg wygradzenia do lokalnych uwarunkowań terenowych i lokalnych korytarzy migracyjnych lub w razie konieczności wskazać nowe miejsca wymagające zabezpieczenia. Zamontowane na terenie inwestycji bariery należy na bieżąco monitorować, a ewentualnie gromadzące się w obrębie terenu budowy płazy i gady, przy udziale i pod nadzorem herpetologa, przenosić na siedliska zastępcze.

7. Likwidację siedlisk stanowiących miejsca bytowania płazów i gadów ograniczyć do miejsc, gdzie jest to niezbędne i niemożliwe do pozostawienia, np. przy zastosowaniu ścianek szczelnych. Działania przeprowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa na przełomie września i października, rozpoczynając od wypompowania wody i wybrania z jego dna zwierząt wodnych [wszystkich form rozwojowych (dorosłe osobniki, kijanki)]. Prace rozpocząć bezpośrednio po odłowieniu zwierząt, małym, jednostronnym frontem roboczym, w obecności pracowników nadzoru herpetologicznego na przedpolu zasypywanego obszaru i przy umożliwieniu samodzielnej ucieczki pozostałych zwierząt.
8. Nie rzadziej niż raz dziennie (w trakcie realizacji inwestycji) kontrolować wykopy oraz inne miejsca 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.
9. Prace ingerujące w koryto rzeki Skora przeprowadzić w terminie od 1 września do końca lutego, poza okresem tarła stwierdzonych gatunków ryb, m.in. kozy pospolitej *Cobitis taenia*, śliza pospolitego *Barbatula barbatula*.
10. Do ewentualnego oświetlenia drogi zastosować lampy o jak najniższym natężeniu światła i o niskiej wartości promieniowania UV, z odpowiednio ukształtowanymi kloszami kierującymi światło na drogę i zapobiegającymi nadmiernemu rozpraszaniu światła.
11. Bazy materiałowo-sprzętowe i zaplecza budowy lokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem dolin rzecznych, cieków, zbiorników i rowów, poza siedliskami cennymi przyrodniczo, kompleksami leśnymi oraz obszarami o płytkim zaleganiu wód gruntowych i obszarami podmokłymi, a także obszarami zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego. W szczególności nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych na odcinkach w około km: 65+000 – 65+300 (lewa strona drogi), 67+800 – 69+000 (obie strony drogi), 70+000 – 70+300 (prawa strona drogi), 74+300 – 75+300 (prawa strona drogi), 75+300 – 76+800 (obie strony drogi), 77+950 – 78+200 (lewa strona drogi), 80+300 – 80+800 (obie strony drogi), 85+195 – 85+641 (prawa strona drogi).

W przypadku innych lokalizacji niż ww. odcinki zaplecza i drogi techniczne, składy materiałów budowlanych i sprzętu lokalizować w odległości większej niż 50 m od

cieków wodnych i zbiorników wodnych. Ponadto, jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza 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 materiałami izolacyjnymi i pokryte płytami betonowymi, a zaplecze wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji szkodliwych.

12. Prace związane z umocnieniem dna i skarp koryt cieków wykonać za pomocą materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonymi do naturalnych (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. w obrębie mostów i przepustów). Do wykonywania umocnień skarp i dna cieku nie stosować koszy i materaców gabionowych.
13. Teren dojścia oraz powierzchnię użytkową przejść dla średnich i dużych zwierząt, o których mowa w warunku nr I.3.1, a w szczególności przejścia górne dla dużych zwierząt, we współpracy ze specjalistą przyrodnikiem zajmującym się problematyką przejść dla zwierząt, obsadzić roślinnością oraz zagospodarować tak, aby powierzchnia dojść do przejść dla zwierząt w możliwie największym stopniu nie odróżniała się od warunków siedliskowych po obu stronach przejścia, uwzględniając w szczególności następujące działania:
  - glebę do nasadzeń przygotować wykorzystując warstwę próchniczną/ściółkę zebraną przed rozpoczęciem inwestycji;
  - wprowadzić nasadzenia drzew w formie stosunkowo dużych, wielogatunkowych kęp o nieregularnych kształtach i silnym zwarcie, uzupełnianych wąskimi nasadzeniami liniowymi wzdłuż ekranów oraz pojedynczymi nasadzeniami drzew i krzewów, o łącznej powierzchni co najmniej 2,82 ha;
  - do nasadzeń zastosować rodzime, nieinwazyjne gatunki drzew i krzewów dostosowane do charakteru i struktury roślinności występującej w otoczeniu przejścia oraz dodatkowo gatunki o atrakcyjnych dla zwierząt owocach;
  - pozostały teren nieprzewidziany do nasadzeń przeznaczyć pod obsiew mieszkanką rodzimych gatunków traw (o średnim i wysokim pokroju) i roślin motylkowych;
  - w strefie najść oraz na powierzchni przejścia rozmieścić dodatkowe struktury biocenotyczne w postaci większych głazów o średnicy minimum 60 cm, w odstępach maksymalnie 80 cm, trwale umocowane przez zasypanie w gruncie oraz elementy biomasy (karpy, kłody, gałęzie itp.).
14. Informacje o ustaleniach dotyczących przeprowadzenia działań, o których mowa w punktach: I.2.2 – I.2.3, I.2.7, I.2.13, II.1 – II.2, a także dokumenty potwierdzające udział odpowiednich specjalistów (np. protokół z ustaleń i/lub oświadczenie specjalistów potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań, przedłożyć do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie do 90 dni po dokonaniu ustaleń i/lub po ich realizacji.
15. Zastosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu inwestycji podczas prowadzenia prac i transportu materiałów budowlanych, takie jak zabezpieczenie sypkich materiałów przed ich

roziewaniem (np. poprzez przykrycie plandekami) oraz zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia w bezdeszczowe i wietrzne dni.

16. Prace budowlane (z wyłączeniem sytuacji wymagających zachowania ciągłości robót, takich jak betonowanie głównych elementów konstrukcyjnych) w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej oraz innych terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6<sup>00</sup> do godziny 22<sup>00</sup>.
17. Zaplecza budowy lokalizować poza terenami mieszkaniowymi, w odległości nie mniejszej niż 100 m od najbliższych terenów chronionych akustycznie.
18. Teren pod zaplecza budowy należy utwardzić lub usytuować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed przenikaniem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Miejsca postoju maszyn i urządzeń oraz składowania materiałów i substancji mogących przeniknąć do gruntu wyznaczyć na izolowanym od podłoża placu na terenie zaplecza budowy i wyposażać w sorbenty, maty bądź biopreparaty do neutralizacji i likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
19. Tankowanie pojazdów i maszyn prowadzić w wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych do tego miejscach, zabezpieczonych przed niekontrolowanym wyciekiem substancji ropopochodnych, utwardzonych i uszczelnionych oraz zaopatrzonych w środki do neutralizacji zanieczyszczeń (sorbenty). W sytuacjach wyjątkowych dopuszcza się tankowanie mało mobilnych maszyn bądź wykonywanie prostych prac konserwacyjnych na terenie aktualnie wykonywanych prac z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz z wykorzystaniem technologii zapewniających ochronę środowiska gruntowo-wodnego, np. kuwety wychwytowe, folie i maty odciekowe, sorbenty i czyściwa wraz z workami na zanieczyszczony grunt.
20. 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.
21. Należy zapewnić swobodny przepływ wód w korytach cieków i rowów melioracyjnych oraz zapobiegać zaburzeniom stosunków wodnych na modernizowanych odcinkach cieków oraz rowów melioracyjnych, np. poprzez czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód umożliwiające swobodne wykonywanie prac w samym korycie, bez narażenia wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie. Powyższe prace nie mogą powodować długotrwałego zaburzenia przepływu wód oraz długotrwałego zmętnienia wód. Należy również zapewnić odpowiednie warunki przepływu ewentualnych wód powodziowych tak, aby nie stwarzać dodatkowego zagrożenia podtopieniami terenów położonych powyżej i poniżej inwestycji.
22. Nie należy dopuszczać do trwałego zalądowienia zastoisk, starorzeczy, zakoli rzecznych, zatami czy przestrzeni międzyostrogowych w wyniku składowania ziemnego urobku wydobytego z dna rzeki podczas pracy w ciekach.
23. Opracować plan ewakuacji ekipy budowlanej, zaplecza budowy oraz maszyn budowlanych z terenu inwestycji w przypadku wezbrania wód z przekroczeniem stanów ostrzegawczych.

24. Tereny nad ciekami zabezpieczyć przed przedostawaniem się materiałów budowlanych i odpadów z rozbiórki/budowy obiektów inżynierskich poprzez użycie np. siatek ochronnych, pomostów roboczych lub podestów. Podczas rozbiórki przy demontażu segmentu lub elementów obiektu mostowego należy ustabilizować jego przęsła i podpory, aby uniemożliwić ich niekontrolowane przewrócenie się lub zawalenie. Stabilizacja powinna gwarantować stateczność podpór w obu kierunkach (na kierunku osi mostu oraz w kierunku prostopadłym).
  25. 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 odzysk lub unieszkodliwianie poszczególnych rodzajów odpadów.
  26. 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.
  27. Cyklicznie kontrolować stan techniczny i utrzymywać w należytej sprawności i czystości rowy odwadniające, studzienki kanalizacyjne, wpusty deszczowe, osadniki i separatory, zbiorniki retencyjne oraz pozostałą infrastrukturę odwadniającą projektowaną drogę.
  28. Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych realizować poza terenem zaplecza budowy, w miejscach do tego przeznaczonych, zabezpieczonych przed przedostawaniem się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.
  29. Wody pochodzące z odwodnienia wykopów przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych należy podczyścić z zawiesiny.
  30. Nie dopuścić do zawężenia koryt w wyniku realizacji inwestycji.
- 3. Wymagania, dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, określonych w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:**
1. W kilometrażach drogi wskazanych w tabeli 1 zaprojektować obiekty, które pełnić będą funkcje przejść dla zwierząt poprzez spełnianie minimalnych wymagań strefy przeznaczonej dla migracji.

*Tabela 1. Zestawienie obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt*

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ przejścia dla zwierząt	Przybliżony kilometraż (pikietaż istniejącej autostrady)	Minimalne zalecane wymiary przestrzeni dostępnej dla zwierząt [m]
1	MA/PZDd	Przejście dolne dla zwierząt dużych	68+442 (68+433)	2x18,5 (szerokość) 5,0 (wysokość)

		zintegrowane z ciekim Skora		
2	PH/PZMh	Przejście dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną	69+542 (69+540)	2x1,0 (szerokość półki) około 1,5 (wysokość)
3	PZM	Przejście dla zwierząt małych suche	72+153 (72+150)	1,5 (szerokość) 1,0 (wysokość) 0,07 (współczynnik względnej ciasnoty)
4	PZM	Przejście dla zwierząt małych suche	74+839 (74+838)	1,5 (szerokość) 1,0 (wysokość) 0,07 (współczynnik względnej ciasnoty)
5	MA/PZDs	Przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim Brochotka	75+759 (75+760)	2x5,0 (szerokość półki) 3,5 (wysokość)
6	MA/PZDs	Przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z Dopływem spod Strupic	76+434 (76+435)	2x5,0 (szerokość półki) 3,5 (wysokość)
7	PH/PZMh	Przejście dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną	79+073 (79+070)	2x1,0 (szerokość półki) około 1,5 (wysokość)
8	PZGd	Przejście górne dla dużych zwierząt	81+704 (81+704)	Minimum 40,0 (szerokość) 0,8 (stosunek szerokości do długości przejścia)
9	PH/PZMh	Przejście dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną	83+154 (83+155)	2x1,0 (szerokość półki) około 1,5 (wysokość)

2. Przejścia dla małych zwierząt wskazane w punkcie I.3.1 winny posiadać przekrój prostokątny. Obiekty na ciekach wyposażać w obustronne półki o szerokości minimum 1 m, wyniesione ponad 0,1 m nad zwierciadło średniej rocznej wody w cieku, wykonane w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (pasy winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach obiektu, bez żadnych uskoków terenu, a dojścia do pasów powinny posiadać nachylenie 1:3 – 1:5). Powierzchnię półek przykryć warstwą ziemi, piasku lub matami z materiału pochodzenia naturalnego, np. matą kokosową, darniną. Nie stosować koszy gabionowych jako elementów stanowiących pasy/półki w przejściach dla zwierząt.

3. Przejścia dla płazów i drobnych zwierząt winny posiadać skrzydełka zintegrowane z konstrukcją obiektu o kącie odgięcia zbliżonym do 45°. Skrzydełka przepustów należy szczelnie połączyć z wygradzeniem ochronno-naprowadzającym.
4. Na obiektach pełniących funkcję przejść dla średnich i dużych zwierząt oraz w odległości do 100 m od nich, po obu stronach obiektów, zamontować ekrany antyolśnieniowe o wysokości co najmniej 2,5 m. Ekrany wykonać w postaci szczelnego parkanu, np. drewnianego i połączyć ściśle z wygradzeniem ochronnym.
5. Na odcinkach o długości co najmniej 100 m w obu kierunkach od wyjścia z obiektów (tj. od przejść dolnych i przepustów) oraz w kilometrach drogi około: 70+100 – 70+300 (strona prawa), 78+000 – 78+200 (strona lewa) wzdłuż drogi, zaprojektować i wykonać wygradzenia w formie prefabrykatów lub płotków ochronno-naprowadzających. W przypadku gdy lokalizacja wygradzenia pokrywa się z wygradzeniem głównym drogi, o którym mowa w punkcie I.3.10, należy zastosować dodatkowe wygradzenie ochronne w postaci siatki dogęszczającej (np. stalowej o wielkości oczek 0,5 cm x 0,5 cm). Wygradzenie winno mieć wysokość minimum 50 cm nad powierzchnię gruntu i być wkopane w ziemię na głębokość minimum 10 cm i posiadać wygięcie górnej krawędzi o szerokości nie mniejszej niż 10 cm skierowane w kierunku przeciwnym do terenu inwestycji. Zewnętrzne końce wygradzeń winny mieć zakończenie U-kształtne. Powyższe prace należy prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa. W razie konieczności ww. specjalista winien dostosować szczegółowy przebieg wygradzenia do lokalnych uwarunkowań terenowych i lokalnych korytarzy migracyjnych lub w razie konieczności, wskazać nowe miejsca wymagające zabezpieczenia.
6. Przy przejściach dla zwierząt średnich i dużych wprowadzić zieleń wysoką. Do nasadzeń zastosować sadzonki drzew o wysokości minimum 1,5 m, obwodzie pnia minimum 10 – 12 cm i prawidłowym uformowaniu – z zachowaniem charakterystycznego dla gatunku i odmiany pokroju, wysokości, średnicy i długości pędów oraz dobrze wykształconym, zwartym systemem korzeniowym.
7. Drogi dodatkowe na wysokości przejść dla zwierząt i na odcinkach minimum 100 m od nich (po obu stronach) winny mieć nawierzchnię gruntową lub szutrową. Dopuszcza się zaprojektowanie nawierzchni asfaltowej tylko w przypadku, gdy stanowią one drogi publiczne. Drogi dodatkowe przecinające dojeżdżenie do przejścia na wysokości przejść dla zwierząt i na odcinku minimum 100 m od nich winny mieć nawierzchnię gruntową lub szutrową. Na przedmiotowych drogach dopuszcza się zaprojektowanie nawierzchni asfaltowej tylko wtedy, gdy stanowią one drogi publiczne. W przypadku dróg przeprowadzonych nad/pod przejściami dla zwierząt (bezkolizyjnie względem trasy migracji) – brak dodatkowych wymagań do nawierzchni drogi.
8. W przypadku realizacji przezroczystych ekranów akustycznych zastosować na ekranach wzór w postaci czarnych kropek średnicy minimum 0,8 cm w odległości nie większej niż 14 mm od siebie, całkowicie pokrywający ekran, naniesiony metodą sitodruku lub nakleić na zainstalowane ekrany po zewnętrznej stronie drogi czarne lub białe paski taśmy, o szerokości nie mniejszej niż 2 cm, w odległości nie większej niż 10 cm od siebie. Jako rozwiązania alternatywne dopuszcza się zastosowanie ekranów akrylowych z zatopionymi czarnymi

włóknami poliamidowymi tworzącymi obraz pionowych pasów o szerokość nie mniejszej niż 2 mm, rozmieszczonych w odległości nie większej niż co 28 mm lub ekrany (np. z pleksi) laminowane folią z nadrukowanymi poziomymi czarnymi liniami o szerokości nie mniejszej niż 2 mm w odległości nie większej niż 28 mm od siebie.

9. Zbiorniki retencyjne trwale zabezpieczyć przed przedostawaniem się do nich płazów i gadów. Ogrodzenie zbiorników wykonać pod nadzorem specjalisty herpetologa, dogęszczenie jego dolnej części wykonać poprzez zastosowanie ogrodzenia z siatki stalowej ocynkowanej o maksymalnych wymiarach oczek 5×5 mm, wysokości minimum 50 cm w części nadziemnej, zagłębionego w gruncie na głębokości minimum 10 cm, z przewieszką w części górnej długości minimum 10 cm, odchyloną pod kątem 45 – 90° w stronę na zewnątrz zbiorników. Ogrodzenia zbiorników na całym przebiegu muszą być szczelne. W przypadku bramy lub furtki należy trwale przymocować płotek do ich skrzydeł tak, aby prześwit pomiędzy podłożem i skrzydłem bramy/furtki nie był większy niż 5 mm. Dodatkowo w przypadku montażu bramy lub furtki nad terenem nieutwardzonym, np. w ciągu drogi serwisowej/ dodatkowej o nawierzchni innej niż bitumiczna lub z kostki betonowej, na całej szerokości bramy lub furtki należy wykonać nawierzchnię z betonowych płyt chodnikowych, co wykluczy możliwość podkopywania się zwierząt. Dopuszcza się rezygnację z zagłębienia płotków w grunt w przypadku, gdy ogrodzenie zbiorników zostanie wykonane na podmurówce (monolitycznej lub systemowej) zagłębionej w grunt na głębokość minimum 10 cm. Płotki uniemożliwiające dostawanie się płazów do zbiorników, należy zamontować bezpośrednio po wybudowaniu zbiorników.
10. Na całej długości zaprojektować i wykonać wyгородzenie drogi za pomocą stalowej siatki rozpiętej na słupkach. Wysokość wyгородzenia winna wynosić nie mniej niż 250 cm nad powierzchnią ziemi. Siatka winna być wkopana pod powierzchnię gruntu na głębokość minimum 30 cm, a do wysokości 120 cm powinna posiadać oczka o wymiarach około 5x15 cm, natomiast powyżej 120 cm powinna posiadać oczka o wymiarach około 15x15 cm. Wyгородzenie winno łączyć się w sposób szczelny z innymi obiektami.
11. W celu zaopatrzenia planowanej inwestycji w wodę dopuszcza się budowę ujęcia wód podziemnych oraz pobór wód podziemnych w oparciu o udokumentowane zasoby eksploatacyjne, bez przekraczania maksymalnej wielkości zasobów eksploatacyjnych ustalonych w dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód. Planowany pobór wód podziemnych prowadzić w sposób zapewniający zachowanie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem ujmowanej warstwy wodonośnej.
12. Odwodnienie drogi realizować poprzez rowy, kanalizację deszczową i inną infrastrukturę odwodnieniową, a następnie wody opadowe i roztopowe odprowadzać do odbiorników naturalnych i zbiorników retencyjnych.
13. Ścieki bytowe, powstające w wyniku funkcjonowania Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) podczyszczać w biologicznej oczyszczalni ścieków, a następnie odprowadzać do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego.
14. Przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników stosować urządzenia podczyszczające – osadniki zawiesin mineralnych. Przed zrzutem wód opadowych w zasięgu zlewni rzeki Kaczawa oraz przed odprowadzeniem

wód opadowych z terenów MOP-ów, gdzie odbiornikiem docelowym jest rzeka Skora, należy dodatkowo podczyszczać wody w separatorach substancji ropopochodnych.

15. Na odcinkach od około km 68+000 do około km 68+540 oraz od około km 85+195 do około km 85+641, z uwagi na obszary zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego oraz strefę ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Kaczawa, wody opadowe i roztopowe odprowadzać do odbiorników rowami szczelnymi lub kanalizacją deszczową wraz z odpowiednimi urządzeniami podczyszczającymi.
16. W obrębie obiektów inżynierskich zaprojektować szczelny system kanalizacji deszczowej.
17. Urządzenia odwadniające wyposażyć w wodoszczelne zastawki awaryjne umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku wystąpienia stanów awaryjnych i katastrof drogowych z udziałem substancji niebezpiecznych.
18. Zastosować kłapy zwrotne zapobiegające napływowi wody z odbiornika do układu odwodnienia drogi podczas podniesienia się poziomu zwierciadła wody w odbiornikach naturalnych powyżej poziomu wylotu kanalizacyjnego.
19. Wykonać zbiorniki retencyjne zgodnie z lokalizacją wskazaną w tabeli 2:

*Tabela 2. Zestawienie zbiorników retencyjnych*

Lp.	Nazwa	Przybliżony kilometraż (wg pikietażu wariantu III)	Strona autostrady	Docelowy odbiornik wód opadowych
1	ZR10	64+718	L	Dopływ z Krzywej
2	ZR11	66+601	L	Rzeka Skora
3	ZR12a	66+521	P	Rzeka Skora
4	ZR12b	66+691	P	Rzeka Skora
5	ZR13	68+152	L	Rzeka Skora
6	ZR14	68+621	L	Rzeka Skora
7	ZR15	70+238	P	Ciek Dopływ spod Wojciechowa
8	ZR15A	71+915	P	Ciek Dopływ spod Wojciechowa
9	ZR16	73+988	P	Rzeka Brochotka
10	ZR17	74+726	L	Rzeka Brochotka
11	ZR18	75+643	L	Rzeka Brochotka
12	ZR19	75+979	L	Rzeka Brochotka
13	ZR20	76+560	L	Ciek Dopływ spod Strupic
14	ZR21	77+870	P	Ciek Dopływ spod Strupic
15	ZR22	78+154	P	Ciek Dopływ spod Strupic

16	ZR23	80+064	P	Rzeka Lubiatówka
17	ZR24	80+453	P	Rzeka Lubiatówka
18	ZR25	83+039	P	ciek Okaleniec
19	ZR26A	84+260	L	Rzeka Kaczawa
20	ZR26B	83+986	P	Rzeka Kaczawa
21	ZR26	85+524	L	Rzeka Kaczawa
22	ZR27	85+507	P	Rzeka Kaczawa

20. Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 3:

*Tabela 3. Zestawienie projektowanych ekranów akustycznych*

Lp.	Nazwa ekranu	Przybliżony kilometrą początku (wg pikietażu wariantu III)	Przybliżony kilometrą końca (wg pikietażu wariantu III)	Wysokość	Typ wypełnienia
Strona prawa autostrady A4					
1	EP-2	75+350	76+000	5,5	pochłaniający
2	EP-3.1	80+040	80+400	6,0	pochłaniający
3	EP-3.2	80+400	80+840	8,0 + dyfraktor	pochłaniający
Strona lewa autostrady A4					
4	EL-1.1	77+750	78+000	4,5	pochłaniający
5	EL-1.2	78+000	78+200	3,5	pochłaniający
6	EL-2.1	80+050	80+300	4,0	pochłaniający
7	EL-2.2	80+300	80+400	6,0	pochłaniający
8	EL-2.3	80+400	80+800	7,5	pochłaniający

**II. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej polegającej na następujących działaniach:**

1. Wprowadzić nowe nasadzenia drzew i krzewów m.in. w pasie drogowym, w liczbie co najmniej równej powierzchni 15,33 ha (z wyłączeniem powierzchni wskazanej w warunku nr I.2.13) – biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, jak również wymogi bezpieczeństwa. Do nasadzeń wykorzystać rodzime gatunki drzew i krzewów (oraz ich odmiany hodowlane), np. dąb szypułkowy *Quercus robur*, grab zwyczajny *Carpinus betulus*, lipa drobnolistna *Tilia cordata*, klon pospolity *Acer platanoides*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*. Sadzonki drzew powinny mieć wysokości minimum 1,5 m, dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę oraz obwody pni minimum 10 – 12 cm. Nie stosować gatunków inwazyjnych. Nasadzeń dokonać przy udziale specjalisty dendrologa w okresie wiosennym lub jesiennym.

Podczas okresu wegetacji, w okresie suszy, regularnie podlewać sadzonki przez co najmniej 2 lata.

2. Na terenach leśnych będących pod zarządem Nadleśnictwa Złotoryja, w oddziałach leśnych 304 i 305, leśnictwa Okmiany, pod nadzorem specjalistów ornitologa i chiropterologa, wywiesić co najmniej 30 budek dla ptaków typu A, 60 budek dla ptaków typu A1, 6 budek dla ptaków typu B, 2 budki dla ptaków typu D, 2 budki dla ptaków typu E i 100 sztuk skrzynek typu Stratmann dla nietoperzy. Nie należy zawieszać budek w grupach. Lokalizacja budek winna zapewnić ich funkcjonowanie przez okres co najmniej 10 lat od momentu ich montażu, w trakcie którego nie powinno dojść do wycinki drzew z zawieszonymi budkami. Raz na dwa lata przez okres co najmniej 10 lat od montażu pod nadzorem ww. specjalistów w okresie październik–listopad prowadzić konserwację budek poprzez ewentualne poprawienie ich szczelności oraz uzupełnienie brakujących elementów (nie stosować środków chemicznych do ich konserwacji), a także ewentualne oczyszczanie budek z odchodów. W przypadku zniszczenia lub uszkodzenia danej budki w ww. okresie 10 lat w sposób uniemożliwiający zasiedlenie przez ptaki i nietoperze, należy wymienić ją na nową.

**III. Nakładam obowiązek wykonania i przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 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 w następującym zakresie:**

1. Doszczegółowienia dokładnego zakresu kompensacji przyrodniczej, w szczególności dotyczącego wprowadzenia nasadzeń drzew i krzewów oraz ich lokalizacji.
2. Doszczegółowienia parametrów przejść dla zwierząt oraz zagospodarowania tych przejść i ich otoczenia.
3. Doszczegółowienia lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych oraz lokalizacji wskazanych punktów do pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej.
4. Doszczegółowienia sposobu odprowadzania i podczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz wskazania rodzaju, lokalizacji oraz parametrów urządzeń podczyszczających, odbiorników odprowadzanych wód opadowych i roztopowych oraz zbiorników retencyjnych, a także sposobu zagospodarowania i podczyszczania wód pochodzących z odwodnienia wykopów.
5. Doprecyzowania zakresu i charakteru wykonywanych prac związanych z przełożeniem i regulacją cieków.

**IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 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.**

## V. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej:

### 1. W zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na obszary podlegające ochronie akustycznej.

Pomiary należy wykonać po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania w celu porównania wielkości prognozowanego poziomu hałasu przedstawionego w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem. Punkty pomiarowe do analizy porealizacyjnej należy zlokalizować na granicy terenów chronionych akustycznie celem wykazania, czy dotrzymane zostaną dopuszczalne poziomy hałasu na tych terenach, w szczególności w lokalizacjach wskazanych w tabeli 4. Ponadto, w przypadku powstania nowych zabudowań bądź terenów chronionych akustycznie i wykorzystywanych zgodnie z ich funkcją, punkty pomiarowe należy zlokalizować również w tych miejscach, gdzie może dochodzić do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu ze względu na bliskie sąsiedztwo drogi.

Tabela 4. Zestawienie punktów do pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej

Lp.	Numer punktu	Przybliżony kilometrąż (wg pikietażu wariantu III)	Strona autostrady
1	25	75+620	prawa
2	27	77+940	lewa
3	31	80+270	prawa
4	36	80+280	lewa
5	40	80+575	lewa
6	35	80+590	prawa

Analizę należy przedstawić organowi wydającemu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych należy zastosować odpowiednie działania minimalizujące. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły zostać dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

### 2. W zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze.

- Po pierwszym i w trzecim roku po dokonaniu nasadzeń, o których mowa w warunku nr II.1, przy udziale dendrologa podczas trwania okresu wegetacyjnego dokonać przeglądu zdrowotnego drzew i krzewów. W przypadku stwierdzenia ubytków w nasadzeniach, należy je uzupełnić w stosunku 1:1. Nasadzenia należy uzupełnić najpóźniej w następnym roku kalendarzowym. Termin nasadzeń uzupełniających należy ustalić we współpracy ze specjalistą dendrologiem. Przy ustalaniu terminu należy uwzględnić rodzaj zastosowanych sadzonek (z zakrytym bądź odkrytym systemem korzeniowym), gatunki drzew oraz uwarunkowania klimatyczne.
- Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania oraz w czwartym roku użytkowania przeprowadzić ocenę funkcjonowania wszystkich przejść dla zwierząt, a w szczególności przejścia górnego dla dużych zwierząt. Kontrole

prowadzić minimum co 10 dni przez okres 8 tygodni w każdej porze roku, tj. w miesiącach: grudzień/styczeń–luty, marzec–maj, lipiec–wrzesień, październik–listopad/grudzień. Analiza winna badać skuteczność zastosowanych zabezpieczeń minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na gatunki zwierząt, obejmujący ocenę funkcjonalności wykonanych przejść dla zwierząt, w szczególności w zakresie:

- wykonania – przy udziale specjalisty teriologa – bezpośrednich obserwacji aktywności zwierząt w każdej porze roku przez okres co najmniej 8 tygodni, minimum co 10 dni od zmierzchu do świtu i jednocześnie zastosowanie wideorejestracji przez całą dobę. Identyfikację gatunków i ich liczebność kontrolować na specjalnie trwale zamontowanych pasach piaszczystych, na całej powierzchni przejść, gdzie dopuszczalne są obserwacje na co najmniej 60% powierzchni strefy dostępnej dla zwierząt oraz wykorzystywanie naturalnego podłoża otoczenia. Kontrole wykonywać w promieniu 60 m od krawędzi obiektu po obu jego stronach, poruszając się w tempie powolnego marszu. Każdorazowo podczas kontroli usuwać zarastającą roślinność na pasach z piaskiem, a po zakończeniu danej obserwacji zagrabić pasy. Ponadto należy określić kierunek migracji zwierząt – tzn. liczebność tropów poszczególnych gatunków przechodzących ze strony lewej na prawą i z prawej na lewą (szczególnie w kontekście porównania tych liczebności pomiędzy różnymi okresami w roku);
  - oprócz tropów i obserwacji z fotopułapek w sąsiedztwie przejść należy obserwować ślady bytowania zwierząt w ich okolicy, tj. ślady żerowania, odchody, ślady buchtowania, zgryzanie gałązek itp.
3. W przypadku stwierdzenia podczas analizy, o której mowa w punkcie V.2.2 braku efektywności lub pogorszonej funkcjonalności zastosowanych rozwiązań minimalizujących, niezwłocznie zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wykonać wskazane przez specjalistę działania dodatkowe w celu poprawy efektywności.
  4. Analizę porealizacyjną, o której mowa w warunkach nr V.2.1 – V.2.3 należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie 90 dni od jej zakończenia.

**VI. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

**VII. Integralną częścią decyzji jest Załącznik 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**

### **Uzasadnienie**

Wnioskiem z dnia 27 października 2023 r. (data wpływu: 27 października 2023 r.), podmiot planujący podjęcie realizację przedsięwzięcia – Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu i na rzecz którego działa Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu, zwany dalej Wnioskodawcą – zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa autostrady A4 Krzyżowa (bez węzła) – Legnica Południe (bez węzła) odcinek realizacyjny 2 od km 64+666 do km 85+641”. Wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach została przedłożona *Karta informacyjna przedsięwzięcia* (kierownik zespołu autorskiego: mgr inż. Agata Gajda-Sabak, październik 2023 r.).

Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 31, pkt 60 i pkt 62 oraz § 3 ust. 1 pkt 58 lit. b, pkt 61, pkt 62, pkt 67, pkt 88 lit. a i lit. e *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu 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. Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania w całości na terenie województwa dolnośląskiego, zatem organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w analizowanym przypadku jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, zwany dalej Regionalnym Dyrektorem.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<http://www.ekoportal.gov.pl>) pod numerem: 249/2023.

W związku z faktem, że liczba stron przedmiotowego postępowania przekracza 10, działając na podstawie art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w związku z art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej *Kpa*, Regionalny Dyrektor zawiadomiał strony postępowania inne niż Wnioskodawca o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenie publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu, a także na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Obwieszczeniem z dnia 7 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.2, Regionalny Dyrektor zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji oraz o możliwości brania czynnego udziału na każdym etapie postępowania, możliwości zapoznania się z aktami sprawy i złożenia uwag i wniosków, a także o miejscu przechowywania akt sprawy, formie składania uwag i wniosków oraz organie właściwym do ich rozpatrywania. Pismem z dnia 7 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.1, Regionalny Dyrektor zawiadomił Wnioskodawcę, analogicznie jak w ww. obwieszczeniu, o przysługujących mu prawach strony postępowania. W ww. piśmie wskazał również, iż wszystkie pozostałe strony w postępowaniu będą informowane o jego etapach poprzez zawiadomienie w formie publicznego obwieszczenia na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz poprzez publikację w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu.

Stosownie do dyspozycji ustawowej art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor o decyzjach i innych czynnościach wydanych lub podjętych w toku postępowania powiadamiał organy wykonawcze gmin właściwych ze względu na obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a ww. *ustawy*, tj. Wójta Gminy Zagrodno, Wójta Gminy Chojnów, Wójta Gminy Złotoryja i Wójta Gminy Krotoszyce.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalny Dyrektor:

- pismem z dnia 24 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.4, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia;
- pismem z dnia 24 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.5, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Złotoryi o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Informacja o wystąpieniach do ww. organów została przekazana stronom postępowania obwieszczeniem z dnia 24 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.6 oraz zawiadomieniem z dnia 24 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.7.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Złotoryi w opinii z dnia 22 grudnia 2023 r. (data wpływu: 27 grudnia 2023 r.), znak: ZNS.9022.3.11.2023.AS, wyraził stanowisko o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 14 grudnia 2023 r. (data wpływu: 20 grudnia 2023 r.) wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy, a następnie w postanowieniu z dnia 31 stycznia 2024 r. (data wpływu: 5 lutego 2024 r.), znak: WR.RZŚ.4901.41.2023.JH, uzgodnił konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z art. 66 i art. 68 *ustawy ooś*, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień z zakresu ochrony środowiska wodno-gruntowego w aspekcie oddziaływania na stan jednolitych części wód oraz realizację celów środowiskowych.

Regionalny Dyrektor po przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji w niniejszej sprawie, biorąc pod uwagę uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś*, tj. w szczególności: rodzaj, skalę i charakter przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związany z realizacją inwestycji, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody, uznał, iż planowane przedsięwzięcie może znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Mając na względzie powyższe przesłanki, Regionalny Dyrektor w postanowieniu z dnia 29 lutego 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.9, stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz ustalił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Dane o wydanym postanowieniu o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem: 81/2024.

Obwieszczeniem z dnia 1 marca 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.10, Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania o wydanym postanowieniu o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wypełniając dyspozycję ustawową art. 63 ust. 5 *ustawy ooś*, postanowieniem z dnia 3 kwietnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.12, Regionalny Dyrektor zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. O powyższym poinformował również strony postępowania obwieszczeniem z dnia 3 kwietnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.13.

W dniu 16 maja 2024 r. Wnioskodawca przedłożył *Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa autostrady A4 Krzyżowa (bez węzła) – Legnica Południe (bez węzła) odcinek realizacyjny 2 od km 64+666 do km 85+641”* (kierujący zespołem autorów: mgr inż. Agata Gajda-Sabak, Warszawa, maj 2024 r.), zwany dalej *Raportem*, co skutkowało ustąpieniem przyczyn uzasadniających zawieszenie postępowania. Postanowieniem z dnia 17 maja 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.15, Regionalny Dyrektor podjął z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. O wydanym postanowieniu oraz o możliwości zapoznania się z jego treścią i z aktami sprawy, a także o możliwości składania uwag i wniosków do sprawy Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 17 maja 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.16.

Dane o *Raporcie* zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem: 152/2024.

Pismem z dnia 2 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.21, Regionalny Dyrektor wezwał Wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia treści *Raportu*. Wezwanie dotyczyło m.in. doprecyzowania zakresu i kwalifikacji przedsięwzięcia, zakresu przełożenia zmiany/przebiegu cieków, sposobu odwodnienia i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych, parametrów zbiorników retencyjnych, uszczegółowienia działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji, oddziaływania akustycznego oraz kolizji z obiektami zabytkowymi i ze złożami kopalin, a także wpływu przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w zakresie: działań minimalizujących wpływ inwestycji na chronione gatunki zwierząt, terminu wycinki drzew i krzewów, działań kompensacyjnych za wycinkę drzew i krzewów oraz zakresu planowanego monitoringu dotyczącego oceny skuteczności przejść dla teriofauny lądowej. W odpowiedzi na ww. wezwanie w dniu 6 września 2024 r. Wnioskodawca przedłożył wyjaśnienia i uzupełnienia w formie *Aneksu nr 1 do Raportu*.

Z uwagi na fakt, iż dokumentacja w dalszym ciągu wymagała uzupełnienia, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 12 listopada 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.25, wezwał Wnioskodawcę do złożenia dalszych wyjaśnień do informacji zawartych w treści *Aneksu nr 1* i *Raportu* w przedmiocie planowanego ujęcia wody podziemnej oraz weryfikacji terenów chronionych akustycznie. Wnioskodawca pismem z dnia 25 listopada 2024 r. przedłożył wyjaśnienia i uzupełnienia do treści *Raportu* w formie *Aneksu nr 2* w zakresie wymaganym w ww. wezwaniu.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 11 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.26, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

O ww. czynnościach, w tym o uzupełnieniach dokumentacji oraz wystąpieniu do ww. organu uzgadniającego, strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora z dnia 26 września 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.22 oraz z dnia 11 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.27. Wnioskodawca o wystąpieniu do organu o uzgodnienie został poinformowany pismem z dnia 11 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.28.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 13 stycznia 2025 r. (data wpływu: 17 stycznia 2025 r.) poinformował o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy, a następnie pismem z dnia 27 lutego 2025 r., wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji. Wnioskodawca pismem z dnia 1 kwietnia 2025 r. przedłożył wyjaśnienia i uzupełnienia do treści *Raportu* w formie *Aneksu nr 3* w zakresie zgodnym z ww. wezwaniem. W następstwie złożenia przez Wnioskodawcę wyjaśnień, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie postanowieniem z dnia 16 kwietnia 2025 r. (data wpływu: 18 kwietnia 2025 r.), znak: V.RZŚ.4900.87.2024.JH, uzgodnił realizację przedsięwzięcia oraz określił następujące warunki:

- I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:
  1. W związku z położeniem części terenu inwestycji na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, przed realizacją inwestycji, zgodnie z *ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r., poz. 960 ze zm., dalej Prawo wodne)*, należy uzyskać stosowne decyzje administracyjne.
  2. Zorganizować zaplecze budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności zapewnić dodatkowe, niżej wymienione zabezpieczenia uniemożliwiające przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
  3. Pas zajęty pod plac budowy oraz teren przeznaczony pod zaplecza budowy ograniczyć do niezbędnego minimum.
  4. Zaplecza budowy, bazy materiałowe i sprzętowe lokalizować jak najdalej od dolin rzecznych i zbiorników wodnych oraz w miarę możliwości poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, poza obszarami o płytkim zaleganiu wód gruntowych i poza obszarami podmokłymi.
  5. Dopuszcza się magazynowanie w dolinach rzek wyłącznie materiałów niezbędnych do realizacji obiektów zlokalizowanych w dolinach rzek 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 (np. szczelna powierzchnia, ochrona przed szkodliwym wpływem warunków atmosferycznych).
  6. Zaplecze budowy zlokalizować na terenie utwardzonym, a substancje mogące zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne przechowywać w szczelnych pojemnikach. Miejsca magazynowania ww. substancji wyposażać w odpowiednią ilość sorbentów, adekwatną do możliwego wycieku. Składowane materiały pyliste przykrywać plandekami.
  7. Miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, utwardzić i uszczelnić oraz wyposażać w maty sorbujące.

8. Do prac budowlanych oraz transportowych wykorzystywać wyłącznie sprzęt sprawny technicznie.
9. W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.
10. Utrzymywać porządek na terenie budowy oraz na terenach zaplecza budowy, baz materiałowych i sprzętowych poprzez zapewnienie odpowiedniej ilości pojemników na odpady, sanitariatów i właściwe gospodarki materiałowej w celu uniknięcia zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.
11. Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych realizować poza terenem zaplecza budowy, w miejscach do tego przeznaczonych, zabezpieczonych przed przedostawaniem się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.
12. Tankowanie i bieżącą konserwację pojazdów i maszyn prowadzić w wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych do tego miejscach, zabezpieczonych przed niekontrolowanym wyciekami substancji ropopochodnych, utwardzonych i uszczelnionych oraz zaopatrzonych w środki do neutralizacji zanieczyszczeń (sorbenty). Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
13. W wyjątkowych przypadkach uzasadnionych logistycznie lub organizacyjnie, dopuszcza się tankowanie mało mobilnych maszyn bądź wykonywanie prostych prac konserwacyjnych na terenie aktualnie wykonywanych prac z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz z wykorzystaniem technologii zapewniających ochronę środowiska gruntowo-wodnego, tj. kuwety wychwytowe, folie i maty odciekowe, sorbenty i czyściwa wraz z workami na zanieczyszczony grunt, itp.
14. W trakcie prac budowlanych, w miarę możliwości chronić otwarte wykopy 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 *Prawo wodne* należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
15. Należy używać wyłącznie materiałów budowlanych spełniających standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie.
16. 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.
17. Minimalizować ingerencję w ukształtowanie pasów brzegowych oraz koryt cieków wodnych oraz brzegów zbiorników wodnych.
18. Prace w ciekach lub w ich pobliżu prowadzić w sposób eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków, z odpowiednim zabezpieczeniem koryta cieku przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta. Roboty w cieku organizować

- z uwzględnieniem możliwości schronienia się gatunków wodnych w miejscach wolnych od prac i intensywnych zanieczyszczeń.
19. Zapewnić w miarę możliwości swobodny przepływ wód w korytach cieków i rowów melioracyjnych oraz zapobiegać zaburzeniom stosunków wodnych na modernizowanych odcinkach cieków oraz rowów melioracyjnych np. poprzez czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód umożliwiające swobodne wykonywanie prac w samym korycie, bez narażenia wód cieków na niekontrolowane zanieczyszczenie.
  20. Nie dopuszczać do trwałego załadowania zastoisk, starorzeczy, zatami czy przestrzeni międzyostrogowych w wyniku składowania ziemnego urobku wydobytego z dna rzeki podczas pracy w ciekach.
  21. Ograniczyć stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego na gruntach niestabilnych w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków i rowów.
  22. Prace w korytach cieków wodnych związane z budową obiektów inżynierskich prowadzić przy możliwie niskich stanach wód z zastosowaniem technologii pozwalających ograniczyć do minimum zamulenie wód powierzchniowych. Zakres ingerencji w ciek ograniczyć do minimum.
  23. Formowanie podpór obiektów inżynierskich należy prowadzić w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie wód podziemnych.
  24. W pobliżu cieków, po wykonaniu nasypów i wykopów należy umocnić skarpy i odpowiednio je zabezpieczyć (np. poprzez obsianie ich trawą) w celu ograniczenia do minimum erozji powierzchniowej, a tym samym ograniczenia przedostawania się frakcji tworzącej zawiesiny do wód powierzchniowych. Do umocnień należy stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
  25. Podczas budowy obiektów inżynierskich zabezpieczyć i umocnić brzegi cieków przed niszczeniem w celu zminimalizowania zamulenia wód powierzchniowych. Do umocnień należy stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
  26. Po wykonywaniu prac w cieku należy zapewnić stateczność skarp, dna koryta oraz ochronę brzegów przed erozją poprzez zastosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych takich jak m.in. narzut kamienny czy materace faszynowe lub kosze siatkowo-kamienne.
  27. Teren nad rzeką zabezpieczyć przed przedostawaniem się materiałów z rozbiórki istniejącego mostu poprzez montaż odpowiednich rusztowań i rozłożenie odpowiednich ekranów zabezpieczających przed obsypywaniem się gruzu.
  28. Przy demontażu segmentu lub elementu mostu należy ustabilizować jego przęsła i podpory, aby uniemożliwić ich niekontrolowane przewrócenie się lub zawalenie. Stabilizacja powinna gwarantować stateczność podpór w obu kierunkach (na kierunku osi mostu oraz w kierunku prostopadłym). Należy zachować stateczność konstrukcji na każdym etapie realizacji rozbiórki. Prace wykonywać przy zamkniętym ruchu w obrębie obiektu.
  29. Nie dopuścić do zawężenia koryta w wyniku realizacji inwestycji.
  30. Prace budowlane mogące powodować niszczenie siedlisk, a w szczególności prace dotyczące przełożenia cieków prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
  31. Przed zasypaniem zbiorników wodnych lub starych koryt cieków należy w miarę możliwości odłowić ryby i płazy w celu relokacji.

32. Wszelkie prace w ciekach i w obrębie cieków prowadzić po wcześniejszych uzgodnieniach z ich zarządcami oraz po wcześniejszym uzyskaniu stosownych zgód wodnoprawnych.
33. 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.
34. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanej drogi ujmować w systemy odwodnieniowe dopasowane do panujących warunków gruntowo-wodnych takie jak np.: rowy otwarte, rowy szczelne – kanalizację deszczową, wpusty ściekowe, studzienki zbiorcze lub inną infrastrukturę odwodnieniową, a następnie odprowadzać do zbiorników retencyjnych i odbiorników naturalnych w zależności od możliwości technicznych, przebiegu niwelety drogowej oraz występowania odbiorników naturalnych w terenie. Parametry techniczne urządzeń odwodnieniowych należy dobrać indywidualnie, na podstawie stosownych obliczeń, a zrzut wód opadowych lub roztopowych prowadzić w sposób kontrolowany, niepowodujący strat na terenach sąsiednich i w odbiornikach tych wód.
35. Przed odprowadzeniem wód opadowych lub roztopowych do odbiorników, w miejscach, gdzie występują przekroczenia stężenia zawiesiny ogólnej w niniejszych wodach, należy stosować urządzenia podczyszczające – m.in. osadniki zawiesin mineralnych. Warunki techniczne podczyszczania wód należy wcześniej uzgodnić z gestorami odbiorników.
36. Przed odprowadzeniem wód opadowych lub roztopowych do odbiorników, na odcinkach z występowaniem przekroczeń stężenia substancji ropopochodnych w niniejszych wodach oraz przed odbiornikami wrażliwymi i stanowiącymi cenne siedliska przyrodnicze należy podczyszczać wody w urządzeniach oczyszczających m.in. separatorach substancji ropopochodnych. Warunki techniczne podczyszczania wód należy wcześniej uzgodnić z gestorami odbiorników.
37. Urządzenia odwadniające wyposażyć w zabezpieczenia umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku wystąpienia stanów awaryjnych i katastrof drogowych z udziałem substancji niebezpiecznych
38. 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.
39. 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.
40. Do malowania linii i znaków drogowych stosować farby i materiały do tego przeznaczone, posiadające aprobatę techniczną.
41. Wodę na potrzeby prac budowlanych pobierać z istniejących sieci wodociągowych (wg uzgodnień z gestorami sieci) lub poprzez dowóz wody beczkowozami lub cysternami. Dopuszcza się pobór wód z cieków na cele funkcjonowania zaplecza budowy po uzyskaniu zgody właściciela cieku oraz uzyskaniu stosownego pozwolenia wodnoprawnego.
42. 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.

43. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych i niepowodujący zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, w wydzielonych i opisanych miejscach, na utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed przenikaniem odcieków do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione jednostki.
  44. Na wypadek podniesienia poziomu zwierciadła wody w odbiornikach naturalnych powyżej poziomu wylotu kanalizacyjnego, należy zastosować klapy zwrotne, zapobiegające napływowi wody z odbiornika do układu odwodnienia drogi.
  45. W celu zaopatrzenia planowanej inwestycji w wodę dopuszcza się budowę ujęcia wód podziemnych oraz pobór wód podziemnych w oparciu o udokumentowane zasoby eksploatacyjne, bez przekraczania maksymalnej wielkości zasobów eksploatacyjnych ustalonych w dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód. Na budowę urządzeń wodnych do poboru wód podziemnych oraz na pobór wód podziemnych, zgodnie z ustawą *Prawo wodne* należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
  46. Planowany pobór wód podziemnych prowadzić w sposób zapewniający zachowanie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem ujmowanej warstwy wodonośnej.
  47. Ścieki bytowe, powstające w wyniku funkcjonowania Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) podczyszczać w Biologicznej Oczyszczalni Ścieków, a następnie odprowadzać do odbiornika retencyjno-infiltracyjnego. Na odprowadzanie ścieków do urządzenia wodnego uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne.
  48. Opracować plan ewakuacji ekipy budowlanej, zaplecza budowy oraz maszyn budowlanych z terenu inwestycji w przypadku wezbrania z przekroczeniem stanów ostrzegawczych.
  49. W celu zabezpieczenia maszyn i sprzętów wykorzystywanych na budowie oraz materiałów budowlanych przed ewentualną falą wezbraniową, zaplecza budowy, w tym bazy materiałowo-sprzętowe lokalizować poza odcinkiem autostrady w km ok. 68+000 do ok. 68+540.
  50. W czasie realizacji inwestycji, w zakresie przebudów rowów melioracyjnych, wykonywanych urządzeń wodnych oraz kształtowania nowych koryt cieków naturalnych zagwarantować odpowiednie warunki przepływu ewentualnych wód powodziowych tak, aby nie stwarzać dodatkowego zagrożenia podtopieniami terenów położonych powyżej i poniżej inwestycji.
  51. Po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren w granicach inwestycji.
- II. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.

Warunki nr I.1, I.2, I.3, I.8, I.9, I.10, I.15, I.16, I.32, I.39, I.40, I.41 i I.51 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 Wnioskodawcy do ich stosowania. Zadania związane z organizacją placu budowy, w tym także konieczność urządzenia pomieszczeń higieniczno-sanitarnych i socjalnych najlepiej 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 (Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz. 1650 ze zm.)*. Obowiązek dokonania wymaganych uzgodnień wynika z zapisów art. 20 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r., poz. 524)* w powiązaniu z przepisami odrębnymi, m.in. art. 166 ustawy *Prawo wodne*. Kwestia stosowania środków do eliminacji śliskości nawierzchni 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 (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 (Dz. U. z 2021 r., poz. 1213)*. Odnosząc się do uporządkowania terenu po zakończeniu prac budowlanych, kwestia ta jest przedmiotem i podlega kontroli budowy zgodnie z art. 59a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*.

Treść warunków I.4 i I.5 w zakresie lokalizacji zapleczy budowy, a także magazynowania materiałów w obrębie dolin rzecznych i zbiorników wodnych została zadysponowana w części z pominięciem kwestii zbyt ogólnych w warunku nr I.2.11 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunków nr I.7, I.11, I.12, I.13 odnoszących się sposobu organizacji zaplecza budowy i jego wyposażania w środki minimalizujące wpływ na środowisko została zadysponowana w warunkach nr I.2.18, I.2.19, I.2.20 i I.2.28 sentencji niniejszej decyzji. Warunek nr I.6 związany z miejscem postoju maszyn oraz składowaniem materiałów pylistych został ujęty w warunkach nr I.2.15 i I.2.19.

Treść części warunku I.14 została zadysponowana w sentencji niniejszej decyzji z pominięciem kwestii wynikających z przepisów prawa. Konieczność dokonania zgłoszenia wodnoprawnego w przypadku odprowadzania wód z wykopów budowlanych została uregulowana w art. 394 ust. 1 pkt 5 ustawy *Prawo wodne*. W pozostałej części warunek ten został zadysponowany w punkcie I.2.29 sentencji niniejszej decyzji.

Warunki nr I.17 i I.18 nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na ich zbyt ogólny zapis – brak wskazania konkretnego sposobu minimalizowania ingerencji w ukształtowanie pasów brzegowych oraz koryt cieków wodnych oraz brzegów zbiorników wodnych, a także działań eliminujących lub ograniczających ingerencje w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków. Jednakże warunek określony w punkcie I.2.12 sentencji niniejszej decyzji w pewnym wymiarze uwzględnia zapisy tych warunków.

Warunki nr I.19 i I.20 mające na celu zachowanie przepływu wód oraz zapobieganie zaburzeniom stosunków wodnych zostały uszczegółowione i zadysponowane w warunkach nr I.2.21 i I.2.22 sentencji decyzji.

Z uwagi na zbyt ogólne zapisy, w tym brak wskazania konkretnych działań ograniczających zakres ingerencji w ciek i zamulenie wód powierzchniowych, a także sposobu formowania pali dla posadowienia podpór mostów, warunki nr I.21, I.22 i I.23 nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji.

Treść warunków nr I.24, I.25 i I.26 odnoszących się do zabezpieczenia skarp cieków, materiałów stosowanych w tym celu oraz konieczności obsiania mieszanką rodzimych gatunków traw została ujęta w warunku nr I.2.12 sentencji niniejszej decyzji.

Treść warunków nr I.27 i I.28 mających na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami wynikającymi z konieczności rozbiórki/budowy obiektów mostowych została doprecyzowana i zadysponowana w warunku nr I.2.24. Treść warunku nr I.29 została zadysponowana w punkcie I.2.30 decyzji. Treść warunków nr I.30 i I.31 w zakresie nadzoru przyrodniczego oraz ochrony ryb i płazów została ujęta częściowo w treści warunku nr I.2.7 określonego w sentencji niniejszej decyzji. Warunek nr I.33 nie został zadysponowany w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na zbyt ogólny zapis – brak wskazania konkretnego sposobu prowadzenia lub charakteru prac.

Warunki nr I.34, I.35 i I.36 regulujące kwestie związane ze sposobem odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji zostały uwzględnione i doprecyzowane kolejno w punktach I.3.12 i I.3.14 niniejszej decyzji. Należy podkreślić, iż kwestia podczyszczania wód opadowych i roztopowych będzie przedmiotem dalszych analiz na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy ooś* (dalej „ponowna ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”), zgodnie z punktem III.4 niniejszej decyzji.

Warunek nr I.37 mający na celu umożliwienie odciążenia splotu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku wystąpienia stanów awaryjnych i katastrof drogowych zadysponowano w warunku nr I.3.17 niniejszej decyzji.

Warunek nr I.38 dotyczący kontroli i utrzymania w należytym stanie urządzeń wodnych został zadysponowany w całości w warunku nr I.2.27 niniejszej decyzji.

Treść warunków nr I.42 i I.43 regulujących kwestie związane z gospodarowaniem odpadami powstającymi na terenie inwestycji zadysponowano w całości kolejno w warunkach nr I.2.25 i I.2.26 niniejszej decyzji.

Warunek nr I.44 mający na celu zapobieganie napływowi wody z odbiornika do układu odwodnienia drogi został zadysponowany w całości w warunku nr I.3.18.

Warunki nr I.45 i I.46 dotyczące planowanego ujęcia i poboru wód podziemnych uwzględniono w punkcie I.3.11 decyzji, z pominięciem kwestii wynikających bezpośrednio z przepisów prawa.

Sposób zagospodarowania ścieków z terenów planowanych MOP, ujęty w warunku I.47, został wskazany w punkcie I.3.13 niniejszej decyzji, bez odniesienia się do konieczności uzyskania wymaganych prawnie pozwoleń.

Warunek nr I.48 zadysponowano w całości w warunku nr I.2.23 decyzji, z kolei warunki nr I.49 i I.50 uwzględniono w warunkach I.2.11 i I.2.21, określając sposoby zabezpieczenia środowiska oraz ludności w związku z zagrożeniem powodziowym na terenie inwestycji.

Warunek nr II w zakresie braku konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy ooś* został zadysponowany w punkcie IV sentencji niniejszej decyzji, natomiast Regionalny Dyrektor, zgodnie z wolą Wnioskodawcy, w punkcie III nałożył obowiązek wykonania i przeprowadzenia oceny oddziaływania

przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy ooś*.

Na podstawie art. 33 ust. 1, art. 33a oraz art. 79 ust. 1 *ustawy ooś* przed wydaniem decyzji Regionalny Dyrektor przystąpił do przeprowadzenia procedury udziału społeczeństwa w ramach oceny oddziaływania na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 28 kwietnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.37, Regionalny Dyrektor poinformował społeczeństwo o rozpoczęciu procedury udziału społeczeństwa w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko. Ww. obwieszczenie zostało upublicznione w dniu 29 kwietnia 2025 r., tj. zostało zamieszczone: na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu (na okres 30 dni do dnia 29 maja 2025 r. włącznie), na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej (na okres nie krótszy niż jeden rok – do dnia 29 kwietnia 2026 r.). Ponadto we wskazanych terminach ww. obwieszczenie upubliczniono w sposób zwyczajowo przyjęty w Urzędzie Gminy Zagrodno, Urzędzie Gminy Chojnów, Urzędzie Gminy Złotoryja i Urzędzie Gminy Krotoszyce oraz na stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej wymienionych organów na okres nie krótszy niż jeden rok. Z uwagi na skalę i charakter inwestycji, ww. obwieszczenie zostało upublicznione również w prasie w dniu 29 kwietnia 2025 r. Wnioskodawca został o powyższym zawiadomiony pismem z dnia 28 kwietnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.38.

W ww. obwieszczeniu Regionalny Dyrektor poinformował m.in. o możliwości i sposobie zapoznania się z *Raportem* oraz *Aneksami nr 1, Aneksami nr 2, i Aneksami nr 3*, a także całą dokumentacją sprawy oraz wskazał sposób i miejsce składania uwag i wniosków w terminie 30 dni: od dnia 30 kwietnia 2025 r. do dnia 29 maja 2025 r. (włącznie). Ponadto w obwieszczeniu wskazano sposób, w jaki uwagi i wnioski zostaną rozpatrzone przez organ wraz z informacją, że uwagi i wnioski wniesione po wyznaczonym terminie pozostaną bez rozpatrzenia.

W wyznaczonym terminie przeprowadzonego udziału społeczeństwa wpłynął jeden wniosek. W dniu 6 maja 2025 r. Radny Gminy Chojnów, pismem wysłanym za pośrednictwem e-doręczenia oraz poczty elektronicznej – wiadomość e-mail, zwrócił się w imieniu mieszkańców wsi Krzywa o uwzględnienie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązku montażu barier akustycznych w pasie drogowym autostrady A4 na wysokości miejscowości Krzywa, gmina Chojnów (od strony wsi). Powyższe uwagi umotywowano niekorzystnym położeniem ww. miejscowości Krzywa w sąsiedztwie zarówno autostrady A4, jak i drogi krajowej nr 94 oraz obawą, iż zwiększenie ruchu pojazdów po rozbudowie autostrady w stosunku do stanu obecnego może przełożyć się na pogorszenie stanu zdrowia i komfortu życia mieszkańców. Do uwagi załączono pismo Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska przedstawiające wyniki przeprowadzonych badań w zakresie emisji hałasu na terenie posesji w miejscowości Krzywa.

Regionalny Dyrektor, analizując wniosek wniesiony w toku procedury udziału społeczeństwa stwierdził, że poruszone w nim kwestie są związane ze szczegółowymi uwarunkowaniami technicznymi w zakresie rozwiązań projektowych i wymagają w tym zakresie ustosunkowania się Wnioskodawcy. Wobec powyższego pismem z dnia 5 czerwca 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.40, Regionalny Dyrektor wystąpił do Wnioskodawcy o odniesienie się do kwestii poruszonych przez wnoszącego uwagi. Wyjaśnienia w zakresie wskazanym w ww. piśmie zostały przedłożone przez Wnioskodawcę pismem z dnia 17 czerwca 2025 r.

Niezależnie od procedury udziału społeczeństwa, w dniu 11 czerwca 2025 r. wpłynęły uwagi i wnioski strony postępowania – ██████████, zwanej dalej Spółką, dotyczące zgromadzonego dotychczas materiału dowodowego, w szczególności *Raportu* wraz z załącznikami oraz uzupełnieniami. Uwagi merytoryczne wniesione przez Spółkę przedstawiono poniżej w podziale na poszczególne zagadnienia środowiskowe i elementy *Raportu*:

- I. Gospodarowanie wodami opadowymi:
  - Zakwestionowano skuteczność rowów trawiastych i nieuszczelnionych zbiorników jako urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe zanieczyszczone zawiesiną, substancjami ropopochodnymi i metalami ciężkimi, wskazując na wysokie ryzyko skażenia wód powierzchniowych, gleb oraz wód gruntowych ze względu na grunty przepuszczalne i płytkie zaleganie wód podziemnych;
  - Zarzucono brak szczegółowych informacji na temat planowanych zbiorników, w tym lokalizacji na załącznikach graficznych, ich kilometraży względem planowanej inwestycji, sposobu wygradzenia, a także brak obliczeń ilości odprowadzanych wód opadowych i oceny wpływu na zmiany przepływu wód w odbiornikach oraz brak podanej powierzchni nowych zbiorników z uwzględnieniem ilości wody wyliczonej na podstawie wymiarowania systemów kanalizacji deszczowej; ponadto Spółka wskazała na brak informacji na temat zakresu prac planowanych w obrębie istniejących zbiorników.
  - Podniesiono brak danych na temat powierzchni zbiorników retencyjnych dostosowanej do prognozowanej ilości wody opadowej z uwzględnieniem opadów maksymalnych pochodzącej z odwodnienia z uwzględnieniem klasy drogi oraz wody odprowadzanej ze stacji benzynowej i MOP.
- II. Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne:
  - Zarzucono brak opisu aktualnego stanu wód na podstawie danych Państwowego Monitoringu Środowiska z lat 2023–2024.
  - Wskazano, że w *Raporcie* nie przedstawiono wykazu obszarów chronionych według ustawy *Prawo wodne*.
  - Podniesiono brak pełnej oceny wpływu inwestycji na stan wód i cele środowiskowe Jednolitych Części Wód Powierzchniowych i Podziemnych, w tym na cele obszarów chronionych, jak również oceny oddziaływań skumulowanych na cele środowiskowe wód; wskazano również, że ocena możliwości osiągnięcia celów środowiskowych wód nie uwzględnia oddziaływań elementów towarzyszących inwestycji (takich jak stacja paliw, MOP itp.).
  - Zarzucono brak poprawnej identyfikacji wszystkich oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne – Spółka podała, że nie omówiono oddziaływań bezpośrednich i pośrednich, długotrwałych i czasowych związanych między innymi z budową obiektów takich jak mosty na każdym etapie prowadzonych prac; nie uwzględniono również prawdopodobieństwa ich występowania oraz ich odwracalności.
  - Zakwestionowano spełnienie norm zawiesiny ogólnej w odprowadzanych wodach opadowych i roztopowych.
  - Podniesiono brak analizy pod kątem oceny zagrożenia i podatności wód podziemnych na zanieczyszczenia w celu wytypowania odpowiednich miejsc do lokalizowania zaplecza budowy i bazy materiałów budowlanych.

- Zarzucono brak wyników modelowania ilości wód opadowych oprowadzanych z terenu inwestycji na etapie budowy, eksploatacji i likwidacji do odbiorników, co uniemożliwia określenie zakresu oraz skali oddziaływania na stan ilościowy wód.
- III. Wariantowanie i analiza wielokryterialna wariantów:
- Zarzucono brak informacji o zajętości terenu dla poszczególnych wariantów oraz brak określenia powierzchni terenu przedsięwzięcia i zasięgu jego oddziaływania.
  - Wskazano na konieczność przedstawienia na załącznikach graficznych planowanej do realizacji infrastruktury towarzyszącej, a także sieci hydrograficznej, urządzeń wodnych, zlewni Jednolitych Części Wód Powierzchniowych i Podziemnych oraz strefy pośredniej ochrony wód.
  - Wskazano na pominięcie w analizie wielokryterialnej kluczowych aspektów takich jak: kolizje z ujęciami wody, długość kolizji ze zlewniami Jednolitych Części Wód Powierzchniowych, obszarami zagrożenia powodziowego, głównymi zbiornikami wód podziemnych i korytarzami ekologicznymi, a także długość odcinków koryt cieków do przebudowy oraz liczba budynków w strefie oddziaływania akustycznego.
  - Zarzucono również brak jasno przypisanych wag dla poszczególnych kryteriów.
- IV. Oddziaływanie akustyczne:
- Wniesiono o przedstawienie informacji na temat sposobów komunikacji ze społeczeństwem w kwestii prowadzenia prac o dużym oddziaływaniu akustycznym, szczególnie prac planowanych w porze nocnej.
- V. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne i klimat:
- Zarzucono brak opisu metodyki określania udziału poszczególnych klas pojazdów w przyjętych horyzontach czasowych analizy oraz brak podziału uwzględniającego rodzaj napędu, co ma znaczenie w ocenie wielkości emisji do powietrza.
  - Stwierdzono brak rzetelnie przeprowadzonej oceny wpływu przedsięwzięcia na klimat (obliczenie śladu węglowego inwestycji), jak również brak rzetelnej oceny wpływu zmian klimatu na przedsięwzięcie, zgodnie z wytycznymi UE.
- VI. Gospodarowanie odpadami:
- Zarzucono zbyt ogólnikowy opis gospodarki odpadami i wskazano na konieczność uzupełnienia informacji w zakresie sposobów i miejsc magazynowania odpadów ze szczególnym uwzględnieniem zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem, a także informacji o sposobach postępowania z odpadami przed ich magazynowaniem na terenie zaplecza budowy oraz procesach odzysku lub unieszkodliwiania odpadów.
- VII. Poważne awarie:
- Wskazano na brak analizy ryzyka wystąpienia awarii związanych z instalacjami paliwowymi na terenie MOP.
- VIII. Urządzenia ochrony środowiska:
- Wskazano na brak lokalizacji wygrodzienia ochronnego na mapach oraz nieprecyzyjne przedstawienie wygrodzień ochronno-naprowadzających.
- IX. Oddziaływanie skumulowane i aktualność danych zawartych w *Raporcie*:
- Podniesiono zarzut opierania się na nieaktualnych danych (z 2021 r.), co skutkuje pominięciem nowszych inwestycji w sąsiedztwie, które nie zostały uwzględnione w analizie oddziaływań skumulowanych. W szczególności podano przykład decyzji Wójta Gminy Krotoszyce o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 17 stycznia 2023 r., znak: SR.6220.5.5.2023, dotyczącej przedsięwzięcia polegającego na budowie stacji paliw wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

- Wskazano jednocześnie na konieczność weryfikacji klasyfikacji akustycznej terenów w związku z procedowanymi planami ogólnymi gmin i możliwą aktualizacją miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

X. Uwagi do całości opracowania:

- Wskazano, że stacja paliw oraz instalacje do magazynowania paliw planowane do realizacji na terenie MOP, stanowiące przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, zostały pominięte w ocenach oddziaływania na środowisko.
- Wniesiono o uzupełnienie *Raportu* o informacje na temat: technologii wykonania zbiorników (naziemne/podziemne), ilości magazynowanych paliw, częstotliwości i sposobów napełniania zbiorników, zabezpieczeń chroniących środowisko (np. sygnalizatory przecieku zbiornika), sposobu odprowadzania i oczyszczania wód z terenu stacji i autostrady oraz parkingów, wpływu stacji paliw na klimat akustyczny i jakość powietrza, a także oddziaływań skumulowanych w zakresie środowiska przyrodniczego, krajobrazu, wód, emisji hałasu. Wskazano również na konieczność zdefiniowania terenu przedsięwzięcia i określenia zasięgu oddziaływań (w tym związanych z wprowadzaniem wód opadowych do cieków w aspekcie ryzyka powodziowego) oraz odwołania do zapisów projektu audytu krajobrazowego województwa dolnośląskiego w analizie oddziaływania na krajobraz.
- Zarzucono brak oceny oddziaływania przedsięwzięcia (w tym nowych elementów – stacji paliw, MOP) w zakresie wizualnego wpływu na krajobraz.

W odniesieniu do powyższych uwag Spółka wniosła o wezwanie Wnioskodawcy do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia *Raportu* w zakresie podniesionych zarzutów, a także o ponowne przeprowadzenie uzgodnień z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych oraz ponowne przeprowadzenie procedury udziału społeczeństwa po uzupełnieniu materiału dowodowego.

Pismem z dnia 14 lipca 2025 r., w odpowiedzi na pismo Regionalnego Dyrektora z dnia 12 czerwca 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.41, Wnioskodawca odniósł się do uwag strony postępowania. Pismem z dnia 24 lipca 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.43, Regionalny Dyrektor wystąpił do Wnioskodawcy o złożenie dodatkowych wyjaśnień w toku prowadzonego postępowania, które zostały przesłane pismem z dnia 7 sierpnia 2025 r. Strony postępowania zostały poinformowane o powyższym obwieszczeniem z dnia 31 lipca 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.44.

Do wszystkich wniesionych w toku postępowania uwag i wniosków – zarówno społeczeństwa, jak i strony postępowania – odniesiono się w dalszej części uzasadnienia.

Z uwagi na przedłożenie przez Wnioskodawcę dodatkowych wyjaśnień, stanowiących odpowiedzi na ww. pisma z dnia 12 czerwca 2025 r. i z dnia 24 lipca 2025 r., obwieszczeniem z dnia 1 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.49, Regionalny Dyrektor poinformował społeczeństwo o rozpoczęciu powtórnej procedury udziału społeczeństwa w ramach oceny oddziaływania na środowisko. Ww. obwieszczenie zostało upublicznione w dniu 2 września 2025 r., tj. zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu (na okres 30 dni do dnia 3 października 2025 r. włącznie) i na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej (na okres nie krótszy niż jeden rok – do dnia 2 września 2026 r.). Ponadto we wskazanych terminach ww. obwieszczenie upubliczniono w sposób zwyczajowo przyjęty w Urzędzie Gminy Zagrodno, Urzędzie Gminy Chojnów, Urzędzie Gminy Złotoryja i Urzędzie Gminy Krotoszyce oraz na stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej wymienionych organów na okres nie krótszy niż jeden rok. Z uwagi na skalę i charakter

inwestycji, ww. obwieszczenie zostało upublicznione również w prasie w dniu 2 września 2025 r.

W ww. obwieszczeniu z dnia 1 września 2025 r. Regionalny Dyrektor poinformował m.in. o możliwości i sposobie zapoznania się z *Raportem*, aneksami oraz dodatkowymi wyjaśnieniami Wnioskodawcy z dnia 17 czerwca 2025 r., 14 lipca 2025 r. oraz 7 sierpnia 2025 r., a także całą dokumentacją sprawy oraz wskazał sposób i miejsce składania uwag i wniosków w terminie 30 dni: od dnia 4 września 2025 r. do dnia 3 października 2025 r. (włącznie). Ponadto w obwieszczeniu wskazano sposób, w jaki uwagi i wnioski zostaną rozpatrzone przez organ wraz z informacją, że uwagi i wnioski wniesione po wyznaczonym terminie pozostaną bez rozpatrzenia.

Jednocześnie, w związku z przedłożeniem przez Wnioskodawcę dodatkowych wyjaśnień w toku postępowania, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 2 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.52, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o podtrzymanie lub wydanie nowego stanowiska w sprawie, przedkładając przesłany przez Wnioskodawcę nowy materiał dowodowy. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 4 września 2025 r., znak: V.RZŚ.4900.87.2024.JH, podtrzymał swoje stanowisko zawarte w postanowieniu z dnia 15 kwietnia 2025 r., znak: V.RZŚ.4900.87.2024.JH.

W wyznaczonym terminie przeprowadzonego udziału społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski społeczeństwa.

W dniu 2 października 2025 r. wpłynęły kolejne uwagi Spółki będącej stroną postępowania w zakresie wyjaśnień udzielonych przez Wnioskodawcę wraz z dalszymi wnioskami dotyczącymi toczącego się postępowania.

Odnosnie do odprowadzania wód opadowych i roztopowych do rowów infiltracyjnych, Spółka nie zgodziła się z wyjaśnieniami Wnioskodawcy, uznając je za niespójne i niekompletne. Ponownie podkreślono ryzyko skażenia wód powierzchniowych, gleb oraz wód gruntowych i zalecono zastosowanie rowów szczelnych i zbiorników na odcinkach, gdzie w podłożu występują grunty przepuszczalne, a wody gruntowe nie są izolowane od powierzchni. Wskazano na konieczność doprecyzowania lokalizacji separatorów substancji ropopochodnych oraz sposobu podczyszczania wód deponowanych w zbiornikach retencyjnych. Zarzucono również Wnioskodawcy pominięcie kwestii sposobu odprowadzania zanieczyszczonych wód opadowych na wypadek awarii.

W kwestii informacji na temat aktualnego stanu wód określanego na podstawie danych Państwowego Monitoringu Środowiska zarzucono brak aktualizacji danych i konieczność uzupełnienia przedstawionych w *Raporcie* analiz w tym zakresie.

W odniesieniu do wyjaśnień Wnioskodawcy dotyczących typowania miejsc do lokalizowania zaplecza budowy i bazy materiałów budowlanych z uwzględnieniem zagrożenia dla wód podziemnych, Spółka wskazała, że nie określono i nie przedstawiono w sposób przestrzenny podatności wód podziemnych na zanieczyszczenia.

W zakresie uwagi Spółki dotyczącej braku analizy oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan ilościowy wód Spółka wskazała na konieczność poparcia wyjaśnień Wnioskodawcy stosownymi obliczeniami ilości wód odprowadzanych z nawierzchni autostrady do cieków, z uwzględnieniem rowów nieszczelnych oraz zbiorników retencyjnych. Pokreśliła również konieczność wykazania, że ilość wody odprowadzanej z systemu odwodnienia nie wpłynie negatywnie na warunki hydromorfologiczne w tym przepływ wód w ciekach oraz natężenie i prędkość przepływu.

W ocenie Spółki wyjaśnienia przedstawione przez Wnioskodawcę w zakresie komunikacji ze społeczeństwem odnośnie do prowadzenia prac są nieakceptowalne i niespójne. Spółka podkreśliła, iż na obecnym etapie kwestia przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania albo zmiany decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18, oraz pozwolenia, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt 4b lit. b *ustawy ooś*) pozostaje nierozstrzygnięta i nie może zostać uznana za pewną. Ponadto na etapie tzw. ponownej oceny oddziaływania na środowisko następuje jedynie uszczegółowienie informacji o rozwiązaniach projektowych, a brak narzuconego na obecnym etapie, wskazanego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązku informacyjnego może spowodować, że na dalszym etapie procedury nie zostanie on wskazany.

Odnośnie do uwagi dotyczącej postępowania z odpadami przed przekazaniem ich do magazynowania na terenie zaplecza budowy, Spółka uznała wyjaśnienia Wnioskodawcy za ogólnikowe i niespełniające wymogu kompleksowości, wskazując na konieczność określenia wytycznych w zakresie postępowania w odpadami w opisywanym zakresie już na obecnym etapie projektowym.

Spółka przedstawiła także stanowisko w sprawie dodatkowych wyjaśnień Wnioskodawcy w zakresie wpływu zmian klimatu na przedsięwzięcie. Odniesiono się do zapisów „Poradnika weryfikacji inwestycji pod względem wpływu na klimat i adaptacji do zmian klimatu w okresie programowania UE 2021-2027” i wskazano, że przedstawione przez Wnioskodawcę analizy wpływu zmian klimatu na przedsięwzięcie są wykonane w sposób wadliwy i niepełny – szczególnie w zakresie oceny ekspozycji przedsięwzięcia na poszczególne czynniki klimatyczne.

Ostatnią kwestią poruszoną w piśmie było odniesienie się do dodatkowych wyjaśnień Wnioskodawcy w zakresie możliwych konfliktów i przewidywanego oddziaływania skumulowanego w związku z planowanym przedsięwzięciem polegającym na budowie stacji paliw wraz z infrastrukturą towarzyszącą, dla którego wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Wójta Gminy Krotoszyce z dnia 17 stycznia 2023 r., znak: SR.6220.5.5.2023. Zgodnie ze stanowiskiem Spółki niezbędne jest jednoznacznie określenie, czy przedmiotowe przedsięwzięcie polegające na rozbudowie autostrady A4 będzie wpływać na inwestycję obejmującą realizację stacji paliw, dla której wydana została ww. decyzja Wójta Gminy Krotoszyce, i jeśli tak to w jakim zakresie. Wyjaśnienia Wnioskodawcy budzą wątpliwość Spółki co do prawdziwości tych twierdzeń w kontekście postanowienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 stycznia 2025 r., znak: O.WR.Z-3.4241.11.2025.1.JWI, wydanego w toku postępowania o zezwolenie na przebudowę zjazdu prowadzonego przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego na wniosek Spółki.

Mając na uwadze powyższe, Spółka przedstawiła dalsze żądania co do zgromadzonego materiału dowodowego i toczącego się postępowania, wnosząc o wystąpienie do Wnioskodawcy o przedstawienie jednoznacznego oświadczenia woli o zmianie zakresu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (w zakresie rezygnacji z budowy stacji paliw), a także wezwanie do przedłożenia zaktualizowanego *Raportu* i złożenia wyjaśnień w kontekście wniesionych uwag. Wskazano jednocześnie na potrzebę wezwania Wnioskodawcy do udzielenia wyjaśnień, czy w ramach przedsięwzięcia planowane są do realizacji prace przygotowawcze, o których mowa w art. 21a ust. 1 *ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg*

publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 311). Spółka wniosła także o ponowne przeprowadzenie uzgodnień z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych oraz ponowne przeprowadzenie procedury udziału społeczeństwa po uzupełnieniu materiału dowodowego. Ponadto w ocenie Spółki w związku z potrzebą kompleksowego wyjaśnienia sprawy i mając na względzie ujawnione w jej ocenie niejasności, strona wniosła o przeprowadzenie w toku postępowania rozprawy administracyjnej na podstawie art. 89 § 1 i 2 *Kpa*.

Pismem z dnia 17 października 2025 r., w odpowiedzi na pismo Regionalnego Dyrektora z dnia 10 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.53, Wnioskodawca odniósł się do wniesionych ponownie uwag strony postępowania. Pismem z dnia 29 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.54, Regionalny Dyrektor ponownie wystąpił do Wnioskodawcy o złożenie dodatkowych wyjaśnień w toku prowadzonego postępowania. O powyższym, jak również o ponownym wystąpieniu do organu uzgadniającego, strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 29 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.55. Odpowiedź zawierająca stanowisko w sprawie uwag Spółki została przedłożona pismem z dnia 12 listopada 2025 r. Wyjaśnienia Wnioskodawcy nie wykraczały poza zakres informacji zawartych w dotychczas złożonej dokumentacji, stąd nie stanowiły nowych dowodów w sprawie.

Regionalny Dyrektor wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 *Kpa*, obwieszczeniem z dnia 10 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.59, poinformował strony o zebraniu materiału dowodowego i o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem przedmiotowej decyzji. W ww. obwieszczeniu wskazano, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia obwieszczenia. Wnioskodawca o powyższym został poinformowany pismem z dnia 10 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.60.

Pismem z dnia 10 grudnia 2025 r. Spółka przedłożyła kolejne stanowisko w sprawie wyjaśnień Wnioskodawcy wraz z wnioskami dotyczącymi toczącego się postępowania. W piśmie zarzuciła Wnioskodawcy brak merytorycznego odniesienia się do zastrzeżeń zawartych w piśmie Spółki z dnia 2 października 2025 r. i braku wniesienia nowych wyjaśnień, uzupełnień i zmian w związku ze stanowiskiem Spółki. W związku z powyższym Spółka, korzystając z przysługujących jej praw strony postępowania, podtrzymała zgłoszone pismem z dnia 2 października 2025 r. uwagi. W ocenie Spółki, na gruncie art. 80 *Kpa* nie jest możliwe uznanie, że Wnioskodawca faktycznie oraz w prawidłowy sposób udowodnił i wyjaśnił skutki przedsięwzięcia objętego wnioskiem na środowisko. Zarzucono, że obecnie przedłożona dokumentacja nie czyni zadość wymaganiom prawa, zaś Wnioskodawca wprost pomija odniesienie się do stanowiska Spółki w kwestii nieprawności przedstawionej metodologii badań (w zakresie wpływu zmian klimatu na przedsięwzięcie) i oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko. W tym kontekście wskazano na konieczność ponownego wezwania Wnioskodawcy do kompletnego ustosunkowania się do zarzutów wobec *Raportu* zawartych w piśmie Spółki z dnia 2 października 2025 r.

W piśmie podniesiono również kwestię kolizji przedmiotowego przedsięwzięcia z budową stacji benzynowej na nieruchomości Spółki. Zgodnie z wyjaśnieniami Wnioskodawcy przedsięwzięcie polegające na rozbudowie autostrady A4 będzie obejmować teren, na którym planowana jest realizacja zamierzenia Spółki w zakresie stacji benzynowej wraz infrastrukturą towarzyszącą, jednak planowane prace drogowe nie będą kolidować ze stacją paliw, jak również z infrastrukturą towarzyszącą, w tym ze zjazdem z drogi wojewódzkiej

nr 364. Zdaniem Spółki powyższe twierdzenia są sprzeczne i uniemożliwiają jednoznacznie określenie, czy wpływ na zamierzenie Spółki istnieje, czy też nie. Mając na uwadze powyższe, w przypadku braku ingerencji w nieruchomości Spółki, wniesiono o korektę granic obszaru, o którym mowa w art. 74 ust. 3a pkt 1 *ustawy o oś* i wyłączenie nieruchomości Spółki z tego terenu z uwagi na brak celowości i zasadności jej obejmowania tym obszarem w kontekście twierdzeń Wnioskodawcy.

Ponadto Spółka powołała się na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego (WSA) w Warszawie z dnia 22 października 2025 r., sygn. akt VI SA/Wa 1048/25, stwierdzającego nieważność postanowienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 stycznia 2025 r., znak: O.WR.Z-3.4241.11.2025.1.JWI, poruszającego zagadnienie kolizji przedmiotowego przedsięwzięcia (rozbudowa autostrady A4) z przedsięwzięciem Spółki (budowa stacji paliw wraz z przebudową zjazdu z drogi wojewódzkiej). Zgodnie z pismem Spółki, wyjaśnień wymagał brak poinformowania przez Wnioskodawcę o fakcie stwierdzenia nieważności tego postanowienia. Mając na uwadze powyższy wyrok WSA, a także zidentyfikowane w opinii Spółki sprzeczności w stanowiskach Wnioskodawcy zawartych w ww. postanowieniu oraz wyjaśnieniach przedkładanych w ramach procedury wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Spółka ponownie wniosła o jednoznaczne i bezsporne wyjaśnienie kwestii ingerencji przedmiotowego przedsięwzięcia w nieruchomości oraz zamierzenie inwestycyjne Spółki.

Uwzględniając poprzednie uwagi wniesione w toku postępowania, Spółka ponownie wskazała na konieczność wezwania Wnioskodawcy do złożenia wyjaśnień w zakresie wniesionych uwag, a także do przedłożenia oświadczenia woli o zmianie zakresu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zaktualizowanego *Raportu* oraz skorygowanego wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji w zakresie granic obszaru, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Ponownie wskazano na potrzebę wezwania Wnioskodawcy do udzielenia wyjaśnień, czy w ramach przedsięwzięcia planowane są do realizacji prace przygotowawcze, o których mowa w art. 21a ust. 1 *ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*. Spółka wniosła również o skierowanie przez Regionalnego Dyrektora wystąpienia do WSA w Warszawie o udostępnienie odpisu wyroku WSA, o którym mowa wyżej.

Ponadto, powołując się na art. 84 § 1 *Kpa*, wniesiono o powołanie przez Regionalnego Dyrektora biegłego z zakresu oceny oddziaływania na środowisko w celu oceny kompletności i poprawności przedłożonego przez Wnioskodawcę *Raportu*, w kontekście zarzutów oraz uwag Spółki. Ponownie zawnioskowano o przeprowadzenie w toku postępowania rozprawy administracyjnej w związku z potrzebą kompleksowego wyjaśnienia sprawy.

W ślad za pismem strony postępowania z dnia 10 grudnia 2025 r., w dniu 22 grudnia 2025 r. wpłynęły dalsze uwagi Spółki, w którym podtrzymała swoje stanowisko oraz wnioski zawarte w poprzednim piśmie. W ocenie Spółki obwieszczenie Regionalnego Dyrektora z dnia 10 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.59, o zebraniu materiału dowodowego zostało dokonane przedwcześnie z uwagi, że wszystkie okoliczności w sprawie nie zostały wyjaśnione. Mając na uwadze powyższe wniesiono o przeprowadzenie dalszego postępowania dowodowego przez Regionalnego Dyrektora, w tym o zwrócenie się do Wnioskodawcy o zajęcie stanowiska w sprawie.

Spółka wniosła jednocześnie o przeprowadzenie czynności dowodowych na okoliczność prawidłowości twierdzeń zawartych w pismach Wnioskodawcy w kontekście kolizji przedsięwzięć – wobec wyeliminowania podstawy tych twierdzeń z obrotu prawnego przez

WSA w Warszawie. Ponadto wniosła o rozważenie, czy zagadnienie będące przedmiotem postępowania sądowo-administracyjnego zakończonego nieprawomocnie ww. wyrokiem WSA w Warszawie (który załączono do pisma) jest zagadnieniem wstępnym w stosunku do postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Tym samym Spółka zwróciła się z wnioskiem o zawieszenie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w trybie art. 97 § 1 pkt 4 *Kpa*.

Pismem z dnia 5 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.62, Regionalny Dyrektor wystąpił do Wnioskodawcy o ustosunkowanie się do kolejnych uwag i wniosków strony postępowania, o czym pozostałe strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 15 stycznia 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.63. Stanowisko Wnioskodawcy w sprawie tych uwag zostało przedłożone pismem z dnia 19 stycznia 2026 r.

Postanowieniem z dnia 21 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.66, Regionalny Dyrektor odmówił zawieszenia przedmiotowego postępowania administracyjnego na podstawie art. 97 § 1 pkt 4, art. 101 § 1 i § 3 oraz art. 123 *Kpa* uzasadniając brak przesłanek obligujących do zawieszenia postępowania, do czego szczegółowo odniesiono się w dalszej części niniejszej decyzji. Pismem z dnia 22 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.67, Regionalny Dyrektor poinformował wnoszącą uwagi stronę postępowania, iż wszelkie zgłoszone przez Spółkę uwagi i wnioski są rozpatrywane w toku przedmiotowego postępowania administracyjnego, a odniesienie się do nich nastąpi w uzasadnieniu decyzji. Podkreślił również, że ocena dowodów oraz zasadności zgłoszonych uwag i wniosków, zgodnie z art. 80 *Kpa*, nastąpi na podstawie całokształtu materiału dowodowego.

Na podstawie art. 10 § 1 *Kpa*, obwieszczeniem z dnia 26 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.68, Regionalny Dyrektor poinformował strony o zebraniu materiału dowodowego i o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. W obwieszczeniu wskazano, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia obwieszczenia. Wnioskodawca o powyższym został poinformowany pismem z dnia 26 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.69.

Pismem z dnia 13 lutego 2026 r. Spółka po raz kolejny przedstawiła stanowisko w sprawie przedmiotowego postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z uwagami i wnioskami. W pierwszej kolejności zawnioskowano o przeprowadzenie mediacji w toku postępowania celem zabezpieczenia interesów Spółki przy jednoczesnej realizacji inwestycji polegającej na rozbudowie autostrady A4. Zgodnie z powyższym wnioskiem celem wnioskowanej mediacji miało być również skoordynowanie prac projektowych i budowlanych Spółki oraz Wnioskodawcy w odniesieniu do drogi wojewódzkiej nr 364. Mając na uwadze powyższe, Spółka zwróciła się do Regionalnego Dyrektora o skierowanie do Wnioskodawcy wystąpienia w sprawie wyrażenia zgody na przeprowadzenie mediacji na podstawie art. 96b § 3 pkt 1 *Kpa*, a także o zgodę na wybór mediatora zgodnie z art. 96f § 2 *Kpa*.

W dalszej części pisma Spółka odniosła się do wyjaśnień Wnioskodawcy przekazanych pismem z dnia 19 stycznia 2026 r., zarzucając przedkładanie ogólnikowych twierdzeń nieodnoszących się do uwag Spółki, co budzi wątpliwość odnośnie do jakości przedłożonej dokumentacji oraz prawidłowości jej sporządzenia. W ocenie Spółki, na gruncie art. 80 *Kpa*, nie jest możliwe uznanie, że Wnioskodawca faktycznie oraz w prawidłowy sposób udowodnił

i wyjaśnił skutki przedsięwzięcia objętego wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W odniesieniu do wyjaśnień Wnioskodawcy ponownie zarzucono brak jednoznacznego zajęcia stanowiska, czy w wyniku realizacji przedsięwzięcia w zakresie autostrady A4 dojdzie do ingerencji w teren nieruchomości Spółki, a stanowisko Wnioskodawcy w tej kwestii uznano za niejasne i wewnętrznie sprzeczne. W związku z powyższym, w ocenie wnoszącej uwagi strony postępowania należało ponownie wezwać Wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień w tym zakresie. Spółka nie podzieliła również stanowiska oraz wyjaśnień Wnioskodawcy w odniesieniu do braku związku przebudowy zjazdu na drogę wojewódzką nr 364 z przedmiotowym postępowaniem. W związku powyższym Spółka wyraziła gotowość koordynacji działań w odniesieniu do obu inwestycji w drodze mediacji w toku niniejszego postępowania.

W piśmie ponownie zarzucono brak modyfikacji wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie wyłączenia kwalifikacji dotyczącej stacji paliw i wskazano na konieczność jednoznacznego ustalenia zakresu przedmiotowego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zdaniem Spółki zakres przedmiotowy wniosku powinien korelować z przedłożonym przez Wnioskodawcę materiałem dowodowym, jednakże z treści *Raportu* nie wykreślono informacji o realizacji stacji benzynowych w ramach przedsięwzięcia.

Mając na uwadze powyższe Spółka podtrzymała stanowisko oraz uwagi wyrażone w piśmie z dnia 10 grudnia 2025 r. oraz piśmie z dnia 22 grudnia 2025 r. i ponownie wniosła o zwrócenie się do Wnioskodawcy o zajęcie stanowiska w sprawie.

Na wniosek strony, pismami z dnia 24 lutego 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.71 oraz WOOŚ.420.65.2023.MSA.72, Regionalny Dyrektor zawiadomił Wnioskodawcę i pozostałe strony postępowania o możliwości przeprowadzenia mediacji, zwracając się jednocześnie o wyrażenie zgody na przeprowadzenie mediacji oraz wybór mediatora w terminie czternastu dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Ponadto, pismem z dnia 25 lutego 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.74, Regionalny Dyrektor wystąpił do Wnioskodawcy o odniesienie się do ponownych uwag strony postępowania. Stanowisko Wnioskodawcy w kwestii przeprowadzenia mediacji oraz uwag strony postępowania zostało przedłożone pismem z dnia 5 marca 2026 r. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne pisma pozostałych stron postępowania odnoszące się do możliwości przeprowadzenia mediacji. W dalszej części niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor szczegółowo odniósł się do zagadnienia ewentualnego skierowania sprawy do mediacji, przedstawiając własną ocenę zasadności zastosowania tego instrumentu w ramach przedmiotowego postępowania i uzasadniając odstępnie od przeprowadzenia mediacji.

Obwieszczeniem z dnia 31 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.75, strony postępowania zostały poinformowane o powyższym stanowisku Wnioskodawcy w sprawie mediacji, a także o zebraniu materiału dowodowego i o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. W obwieszczeniu wskazano, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia obwieszczenia. Wnioskodawca został o powyższym poinformowany pismem z dnia 31 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.76.

Pismem z dnia 6 maja 2026 r. Spółka przedłożyła kolejne stanowisko w sprawie toczącego się postępowania, w którym ponownie poruszyła kwestię mediacji oraz ingerencji

w przedsięwzięcie Spółki, podtrzymując wyrażone we wcześniejszej korespondencji uwagi i wnioski. W piśmie Spółka wyraziła zaniepokojenie faktem braku woli po stronie Wnioskodawcy do podjęcia rozmów dotyczących skoordynowania przedsięwzięć dotyczących budowy stacji paliw oraz przedmiotowej rozbudowy autostrady A4 i wyraziła nadzieję na ponowne rozważenie możliwości wypracowania w tej sprawie porozumienia.

Spółka zarzuciła jednocześnie niespójność wyjaśnień składanych w toku postępowania przez Wnioskodawcę w kwestii przebudowy zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 364. Spółka ujawniła, że Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, będący Wnioskodawcą w przedmiotowym postępowaniu, w trakcie procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zajmował także stanowisko w postępowaniu dotyczącym przebudowy zjazdu z nieruchomości Spółki na drogę wojewódzką nr 364. W swoim stanowisku Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad podnosił fakt toczącego się postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i istnienia kolizji pomiędzy przedsięwzięciem Spółki a planowanym przedsięwzięciem rozbudowy autostrady A4. W opinii Spółki, z materiałów będących w jej posiadaniu (projekt budowlany) wynika, że zakres prac związanych z przedsięwzięciem Spółki na odcinku około 100 m jest objęty skutkami planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie autostrady. Powyższe, zgodnie z pismem Spółki, stoi w sprzeczności ze stanowiskiem Wnioskodawcy złożonym w toku postępowania, w którym wskazywał na brak kolizji projektowanych prac drogowych z planowaną przez Spółkę stacją paliw wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

W piśmie po raz kolejny zarzucono brak modyfikacji wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz *Raportu* w zakresie nieobejmowania zakresem inwestycji stacji paliw. Zdaniem Spółki modyfikacja treści żądania Wnioskodawcy powinna mieć charakter jednoznaczny i kompleksowy, a brak dostosowania elementów składowych wniosku do zmienionego żądania skutkuje niejasnością zakresu przedsięwzięcia.

Mając na uwadze powyższe Spółka podtrzymała swoje stanowisko oraz uwagi i wnioski wyrażone w piśmie z dnia 10 grudnia 2025 r., w piśmie z dnia 22 grudnia 2025 r. oraz w piśmie z dnia 13 lutego 2026 r. i ponownie wniosła o zwrócenie się do Wnioskodawcy o zajęcie stanowiska w sprawie. W ocenie Spółki, na gruncie art. 7 i 77 § 1 *Kpa*, zgromadzony dotychczas materiał dowodowy nie ma charakteru wyczerpującego i kompletnego, zaś przedstawione przez Spółkę okoliczności wymagają dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

Regionalny Dyrektor, po przeanalizowaniu treści pisma Spółki z dnia 6 maja 2026 r., uznał, że przedłożone uwagi i wnioski zostały powielone, a ich zakres oraz argumenty Spółki nie wpływają na stanowisko organu, stąd nie stanowiły one nowych dowodów w sprawie. Do wniesionych uwag i wniosków strony postępowania odniesiono się w dalszej części uzasadnienia.

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

Na podstawie analizy zgromadzonych materiałów dowodowych Regionalny Dyrektor ocenił oddziaływania i potencjalne zagrożenia dla środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przedstawione analizy pozwoliły na zdefiniowanie warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji oraz wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy ooś*.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącej autostrady A4 w zakresie od węzła Krzyżowa do węzła Legnica Południe na odcinku realizacyjnym 2, tj. od około km 64+666 do około km 85+641. Zakres inwestycji nie obejmuje przebudowy ww. węzłów krańcowych. Planowana rozbudowa realizowana będzie w województwie dolnośląskim, w powiatach złotoryjskim i legnickim, na terenie gmin: Zagrodno, Chojnów, Złotoryja i Krotoszyce. Głównym celem realizacji przedsięwzięcia na omawianym odcinku jest poprawa warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i lokalnego, zwiększenie prędkości jazdy oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Dla rozbudowy autostrady A4 na odcinku realizacyjnym 2, będącej przedmiotem niniejszego postępowania, wyodrębniono trzy warianty realizacji inwestycji: wariant I, wariant II i wariant III. Zaproponowane warianty obejmują rozbudowę autostrady A4 na odcinku około 21 km z wykorzystaniem istniejącego pasa drogowego, z zajęciem terenu (poszerzenie istniejącego pasa drogowego autostrady) pod jezdnię budowaną obok istniejącej autostrady po prawej lub lewej stronie. Każdy z wariantów rozbudowy autostrady związany jest z taką samą liczbą i rodzajem obiektów inżynierskich oraz tym samym charakterem przewidzianych do prowadzenia prac. Elementami różnicującymi poszczególne warianty autostrady jest odległość pomiędzy nowymi jezdniami i elementami istniejącego zagospodarowania terenu, w szczególności z zabudową mieszkaniową, obiektami zabytkowymi, a także siedliskami przyrodniczymi.

Całkowita zajętość terenu w przypadku poszczególnych wariantów wyniesie kolejno: wariant I – około 543,89 ha; wariant II – około 556,21 ha; wariant III – około 540,48 ha.

W wariantcie I przewidziano rozbudowę autostrady A4 po lewej stronie, od około km 64+661 do około km 85+637. Nowa jezdnia lewa z trzema pasami ruchu wykonana zostanie po lewej stronie istniejącej autostrady, natomiast jezdnia prawa z trzema pasami ruchu zlokalizowana będzie w śladzie istniejących jezdni autostradowych. W wariantcie II zaprojektowano rozbudowę autostrady po prawej stronie, od około km 64+672 do około km 85+645. Nowa jezdnia prawa z trzema pasami ruchu wykonana będzie po prawej stronie istniejącej autostrady, jezdnia lewa z trzema pasami ruchu powstanie w śladzie istniejących jezdni autostradowych. Wariant III obejmuje rozbudowę autostrady poprzez naprzemienną dobudowę jezdni po lewej lub prawej stronie od około km 64+661 do około km 85+632. Różnice w pikietażu pomiędzy wariantami wynikają z przyjęcia początku i końca rozbudowy autostrady po granicy działek ewidencyjnych, nie zaś prostopadle do osi autostrady.

W *Raporcie* przeprowadzona została analiza wielokryterialna wariantów, która obejmowała ocenę kryteriów środowiskowych (m.in. powierzchnie lasów do wyłączenia, kolizje z zabytkami i stanowiskami archeologicznymi, a także kolizje z roślinnością chronioną, herpetofauną i siedliskami Natura 2000) oraz kryteriów społecznych (takich jak powierzchnia gruntów do wyłączenia). Z uwagi na przebudowę autostrady w istniejącym śladzie analiza wielokryterialna wykazała nieznaczne różnice w ocenie poszczególnych wariantów. Najlepszą ocenę uzyskał wariant III i wariant I, a najgorszą wariant II. Wnioskodawca jako wariant wybrany do realizacji zaproponował wariant III, który jednocześnie stanowi racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska, natomiast warianty I i II zostały zaproponowane jako racjonalne warianty alternatywne.

Biorąc pod uwagę przeprowadzoną analizę oraz fakt, że z oceny oddziaływania na środowisko nie wynikał brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez Wnioskodawcę, Regionalny Dyrektor przychylił się do powyższego i wskazał realizację przedsięwzięcia w wariantcie III.

Przedmiotowa inwestycja w całości planowana jest na istniejącej autostradzie A4, po jej obecnym śladzie. Nowa autostrada w wariantcie wybranym do realizacji (wariantcie III) będzie przebiegała odcinkowo po lewej lub prawej stronie istniejącej autostrady, tj.:

- od km 64+661 do km 72+000 – dobudowa po stronie lewej – odsunięcie od zabudowy mieszkaniowej,
- od km 73+000 do km 75+000 – dobudowa po stronie prawej – odsunięcie od zabytkowej alei kasztanowców w około km 74+500,
- od km 76+000 do km 85+640 – dobudowa po stronie lewej – odsunięcie od istniejącej zabudowy w około km 80+600.

Autostrada po rozbudowie posiadać będzie klasę techniczną A i przekrój normalny: dwie jezdnie (każda posiadająca trzy pasy ruchu), pas awaryjny, pobocze gruntowe, opaskę wewnętrzną i pas dzielący.

Realizacja przedsięwzięcia planowana jest w sposób zapewniający utrzymanie ruchu po istniejącej autostradzie z koniecznością czasowej organizacji ruchu na rozbudowywanym odcinku. Z uwagi na utrzymanie ruchu na istniejącej trasie nie będzie zachodziła konieczność budowy dróg i obiektów tymczasowych.

W ramach inwestycji projektowane są dwa węzły drogowe: węzeł „Chojnów” i węzeł „Złotoryja”. Węzeł „Chojnów” projektowany jest w dotychczasowej lokalizacji, na skrzyżowaniu autostrady A4 i drogi wojewódzkiej nr 328 (klasa G), w około km 73+070 (wg istniejącej autostrady). Węzeł „Złotoryja”, projektowany na skrzyżowaniu autostrady A4 i drogi wojewódzkiej nr 364 (klasa G) w około km 84+180 (wg istniejącej autostrady), będzie zespolony z istniejącym węzłem „Legnica Południe” (przebudowywanym w ramach oddzielnej inwestycji).

Planowana jest także lokalizacja dwóch Miejsc Obsługi Podróżnych: MOP II „Jadwisin Północ” oraz MOP II „Jadwisin Południe” w miejscowości Jadwisin w rejonie likwidowanego węzła Jadwisin. Na terenie projektowanych MOP-ów przewidziano strefę parkingowo-techniczną, strefę wypoczynkową oraz lądowisko dla helikopterów o wymiarach 25 m x 25 m. Łączna powierzchnia nawierzchni parkingów (stanowisk i miejsc postojowych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą (wjazd i zjazd na MOP, drogi manewrowe, chodniki) wyniesie około 4,1 ha na MOP II „Jadwisin Północ” i około 4,4 ha na MOP II „Jadwisin Południe”.

Drogi poprzeczne i linie kolejowe krzyżujące się z autostradą (nad lub pod nią) wymagać będą dostosowania do szerszej, trzypasowej jezdni autostrady. Konieczna będzie przebudowa odcinków dróg wojewódzkich nr 328 i 364, a także dróg powiatowych i gminnych o łącznej długości około 10,0 km. Dodatkowo w ramach inwestycji zaplanowano wykonanie około 11,0 km dróg równoległych do rozbudowywanej autostrady, które zapewnią możliwość dojazdu do działek ewidencyjnych, które w ramach rozbudowy autostrady utracą istniejący dojazd, uciążenie sieci dróg oraz dojazd do urządzeń stanowiących wyposażenie autostrady, w szczególności zbiorników retencyjnych. Wnioskodawca przewiduje również zapewnienie możliwości komunikacji w poprzek autostrady dla pieszych i rowerzystów poprzez zaprojektowanie drogi dla pieszych i rowerów na każdym wiadukcie drogowym nad autostradą lub w cieniu wiaduktu autostradowego i kontynuowanie tej drogi poza wiaduktem gdy wynikać to będzie z warunków pozyskanych od właściwych zarządców dróg lub wykonanie korpusu drogowego umożliwiającego wykonanie takiej drogi w przypadku braku wymagań w tym zakresie. Odcinek autostrady objęty przedsięwzięciem krzyżuje się na początku przebiegu z linią kolejową nr 282 Miłkowice-Żary (przebiegającą pod istniejącą autostradą) i pod koniec odcinka z linią kolejową nr 284 Legnica-Jerzmanice Zdrój (przebiegającą nad autostradą). Planowana rozbudowa autostrady zakłada konieczność rozbiórki istniejących wiaduktów na

skrzyżowaniach i budowę nowych, spełniających wymogi dla projektowanej autostrady (dotyczące szerokości lub długości obiektu).

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się rozbiórkę i budowę następujących obiektów inżynierskich (wg pikietażu wariantu III): wiadukt w ciągu autostrady nad linią kolejową nr 282 w około km 65+314, przejazd nad autostradą w ciągu drogi powiatowej nr 2268D w około km 66+775, wiadukt nad autostradą w ciągu drogi gminnej nr 120871D i 104435D w około km 67+767, most nad rzeką Skorą w ciągu autostrady z przejściem dla zwierząt w około km 68+442, wiadukt autostradowy nad drogą gminną nr 104283D w około km 69+896, wiadukt nad autostradą w ciągu drogi gminnej nr 104282D w około km 71+585, wiadukt nad autostradą w ciągu drogi powiatowej nr 2267D w około km 74+126, dwa mosty autostradowe nad ciekim z przejściem dla zwierząt w około km 75+759 i 76+434, wiadukt nad autostradą w ciągu drogi gminnej nr 2217D w około km 76+043, wiadukt w ciągu autostrady pod drogą gminną nr 120868D w około km 77+000, wiadukt w ciągu autostrady pod drogą gminną nr 120870D w około km 77+993, wiadukt autostradowy nad drogą powiatową nr 2611D w około km 80+145, most w ciągu autostrady nad rzeką Lubiatówka w około km 80+329, wiadukt nad autostradą w ciągu drogi gminnej nr 2037003 w około km 82+125, wiadukt kolejowy linii nr 284 nad autostradą w około km 84+225 oraz wiadukt nad autostradą w ciągu drogi powiatowej nr 2204D w około km 84+370. Ponadto wykonane zostaną następujące nowe obiekty: trzy przejścia dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną zlokalizowane pod autostradą w około km 69+542, 79+073 i 83+154, dwa przejścia dla zwierząt małych pod autostradą w około km 72+153 i 74+839 oraz przejście dla zwierząt dużych nad autostradą w około km 81+704.

Realizacja nowego układu drogowego autostrady A4 spowoduje konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą, takiej jak: linie i urządzenia elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, sieć gazowa oraz oświetlenie. Przebudowa istniejącej sieci energetycznej kolidującej z projektowaną rozbudową autostrady A4 polegać będzie na odtworzeniu istniejących urządzeń przy zachowaniu ich dotychczasowych parametrów eksploatacyjnych. Przebudowa nie będzie dotyczyć linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia i napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV. Na odcinkach kolizyjnych sieci gazowych z projektowanym układem drogowym przewiduje się rozbiórkę istniejących sieci i budowę odcinków sieci gazowej po nowej trasie. Planowana jest przebudowa sieci gazowej wysokiego ciśnienia DN300 w około km 83+246 na długości około 175 m, a także sieci gazowej średniego ciśnienia DN225 w około km 65+376 (około 98 m) i DN63 w około km 84+352 (około 552 m).

Z uwagi, że trasa autostrady przebiega częściowo przez tereny leśne, realizacja przedsięwzięcia wymaga wycinki kompleksów leśnych, a także pojedynczych kolidujących drzew, zadrzewień i krzewów. Szacowana powierzchnia wycinki na odcinku realizacyjnym 2 wynosi około 24,0 ha.

Realizacja rozbudowy autostrady na przedmiotowym odcinku wymagać będzie dostosowania cieków i rowów melioracyjnych do projektowanych obiektów poprzez ich przebudowę i regulację. W tym celu przewiduje się wykonanie robót budowlanych związanych z umocnieniem skarp i dna cieków, kształtowaniem koryt i konserwacją. Regulacja koryt obejmie następujące cieki: Dopływ spod Wojciechowa w około km 68+270 na długości około 162 m, Dopływ spod Strupic w około km 76+434 na długości około 235 m i Okaleniec w około km 83+154 na długości około 177 m, a także rzeki: Skora w około km 68+442 (około 205 m), Brochotka w około km 75+759 (około 270 m) i Lubiatówka w około km 80+330 (około 177 m). Natomiast planowana przebudowa obejmie trzy odcinki rowów melioracyjnych w około

km 67+235 na długości około 135 m, w około km 69+542 na długości około 393 m oraz w około km 79+074 na długości około 176 m. Ponadto w ramach robót konserwacyjnych wykonywane będzie m.in.: wykoszenie skarp, usunięcie i rozplantowanie namułu z dna cieków lub rowów, usunięcie namułu z istniejących przepustów, przycięcie nierówności na skarpach, uzupełnienie darniny ubezpieczającej skarpy zniszczonej przy odmulaniu, wycięcie zakrzaczeń ze skarp cieków i rowów.

Na potrzeby realizacji rozbudowy przedmiotowego odcinka autostrady przewidziano rozbiórkę 5 istniejących wiaduktów, w tym trzech wiaduktów nad autostradą w około km 80+892, 83+028 i 83+511 oraz dwóch wiaduktów autostradowych w około km 73+011 i 78+552 (wg pikietażu istniejącej autostrady). W ramach rozbudowy odcinka realizacyjnego 2 nie przewiduje się rozbiórki obiektów kubaturowych.

Na podstawie analizy zgromadzonych materiałów dowodowych o planowanym przedsięwzięciu Regionalny Dyrektor określił oddziaływania i potencjalne zagrożenia dla środowiska związane z realizacją, eksploatacją i ewentualną likwidacją przedmiotowej trasy komunikacyjnej odcinka autostrady A4 wraz z planowaną do budowy infrastrukturą, jak również z koniecznością rozwiązania kolizji i wynikającą z tego przebudową dróg, linii kolejowej i sieci gazowej, regulacją wód oraz wylesieniem, które stanowią przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, a także likwidacją pozostałych kolizji m.in. z liniami elektromagnetycznymi i telekomunikacyjnymi. Oddziaływania związane z ww. kolizjami i realizacją infrastruktury towarzyszącej zostały uwzględnione przy rozpatrywaniu oddziaływania związanego z rozbudową przedmiotowej autostrady.

Przedmiotowy odcinek autostrady A4 przebiega przez mezoregion Równina Chojnowska (od początku analizowanego odcinka do około km 68+500) i Równina Legnicka (pozostały fragment odcinka). Oba mezoregiony wchodzi w skład makroregionu Niziny Śląsko-Łużyckiej, wydzielonej w ramach podprovincji Niziny Sasko-Łużyckiej i prowincji Niżu Środkowopolskiego. Jest to teren pofałdowany, stanowiący przejście między Równiną Legnicką a Pogórzem Kaczawskim. Pod względem geologicznym jest to obszar bloku przedsudeckiego, pokryty osadami zlodowceń południowopolskich – głównie piaskami, żwirami i glinami oraz lessami. Południowa część mezoregionu charakteryzuje się występowaniem odkrywek bazaltów. Równinę na trasie przedmiotowego odcinka autostrady przecina rzeka Skora, rzeka Brochotka i rzeka Lubiatówka oraz niewielkie ciek: Dopływ spod Wojciechowa, Dopływ spod Strupic i Okaleniec, a na jej obszarze dominują gleby brunatne.

Na obszarze inwestycji i w jej najbliższym sąsiedztwie zlokalizowane są złoża mineralne piasków i żwirów. W około km 67+820 – 68+420 po prawej stronie autostrady, w odległości około 105 m od linii zajętości terenu inwestycji, znajduje się złożo Osetnica. W około km 76+650 – 77+680 i około km 79+235 – 79+850 przedsięwzięcie koliduje ze złożem Kwiatów. Kolizja występuje głównie z wyznaczonym przewidywanym zakresem inwestycji, a z projektowanymi rozwiązaniami drogowymi nastąpi jedynie w przypadku lokalizacji złoża w około km 76+650 – 77+680 (strona prawa) i dotyczyć będzie rozbudowy odcinka drogi poprzecznej o długości około 174 m oraz przebudowy łącznicy o długości około 64 m. Dla ww. złoża Kwiatów zostały wykonane jedynie badania rozpoznawcze, złożo nie posiada koncesji na wydobycie ani nie jest złożem o dużym znaczeniu ekonomicznym, nie jest również chronione zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W świetle powyższych informacji realizacja przedsięwzięcia nie powinna wpłynąć w żaden sposób na eksploatację tego złoża.

W sąsiedztwie inwestycji (w buforze 500 m), wzdłuż odcinka objętego opracowaniem, zinventaryzowano 25 stanowisk archeologicznych położonych na obszarze gmin: Chojnów,

Zagrodno, Złotoryja i Krotoszyce. Jak wskazano w treści *Raportu* kolizję z wariantem wybranym do realizacji stwierdzono w przypadku 9 stanowisk archeologicznych, tj.:

- stanowisko nr 76-17/32 położone po lewej i po prawej stronie autostrady w około km 65+880;
- stanowisko nr 76-17/31 położone po prawej stronie autostrady w około km 66+981;
- stanowisko nr 77-18/43 położone po lewej stronie autostrady w około km 73+927;
- stanowisko nr 77-18/45 położone po lewej i po prawej stronie autostrady w około km 76+300;
- stanowisko nr 77-18/44 położone po lewej stronie autostrady w około km 77+201;
- stanowisko nr 77-19/16 położone po lewej stronie autostrady w około km 80+163;
- stanowisko nr 78-19/23 położone po prawej stronie autostrady w około km 85+234;
- stanowisko nr 78-19/30 położone po prawej stronie autostrady w około km 85+436;
- stanowisko nr 78-19/29 położone po prawej stronie autostrady w około km 85+600.

Dla stanowisk zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady wymagane jest przeprowadzenie wyprzedzających ratowniczych badań archeologicznych, a całości inwestycji winny towarzyszyć badania archeologiczne w formie tzw. nadzoru archeologicznego. Na prowadzenie prac ziemnych związanych z realizacją inwestycji wymagane jest uzyskanie pozwolenia konserwatora zabytków w trybie art. 36 ust. 1 pkt 5 *ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2024 r., poz. 1292 ze zm.).

Na analizowanym odcinku poszerzanej autostrady A4 istnieje 5 obiektów inżynierskich (wiaduktów drogowych) wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków (GEZ). Realizacja inwestycji w każdym z analizowanych wariantów wymaga rozbiórki tych wiaduktów i budowy nowych obiektów. Jak wskazano w treści *Raportu*, analiza możliwości technicznych pod względem dalszego użytkowania obiektów i dostosowania ich właściwości użytkowych m.in. do wymagań wynikających z aktualnych norm (obciążenia, trwałości) i potrzeb społecznych (szerokość użytkowa jezdni, chodników, ścieżek rowerowych) wykazała, że przystosowanie istniejących obiektów do zmieszczenia dodatkowych pasów autostrady i zwiększenie nośności nie jest możliwe, zatem rozbudowa odcinka autostrady A4 nie może zostać zrealizowana bez rozbiórki istniejących wiaduktów. Zakres prowadzonych prac zostanie ustalony z Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. W przypadku znalezienia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem, dalsze działania prowadzone będą zgodnie z regulacjami prawnymi zawartymi w *ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*.

Przedsięwzięcie pozostaje również w kolizji z wpisaną do rejestru zabytków aleją kasztanowców zlokalizowaną w miejscowości Budziwojów (gmina Chojnów) w około km 74+484 po lewej stronie autostrady, a także z historycznym układem przestrzennym wsi Lubiatów (gmina Złotoryja) ujętym w wojewódzkiej ewidencji zabytków, zlokalizowanym w około km 80+572 po lewej stronie autostrady. Ponadto w odległości około 47 m od terenu inwestycji zinwentaryzowano historyczny układ przestrzenny wsi Wojciechów (gmina Zagrodno) wpisany do GEZ. Niezależnie od wybranego wariantu zabytkowe drzewa zawsze znajdować się będą w liniach rozgraniczających inwestycji, jednakże w przypadku wariantu wybranego do realizacji trasa odsunie się od alei w stosunku do istniejącego przebiegu autostrady. Budowa jezdni w wariantach II i III zakłada zachowanie wszystkich drzew zabytkowej alei i nie wpłynie na pogorszenie stanu kondycji drzew.

Inwestycja w całości planowana jest na istniejącej autostradzie A4, po jej aktualnym śladzie. Wieloletnie funkcjonowanie drogi pozwoliło na względne ustabilizowanie się krajobrazu w jej otoczeniu. Omawiany odcinek autostrady A4 przebiega w przeważającej

części w otoczeniu gruntów ornych. Ponadto w rejonie pól występują pojedynczo rosnące drzewa, zadrzewienia liniowe oraz niewielkie śródpolne skupiska drzew. Część trasy przebiega przez tereny leśne w większości skupione w niewielkich kompleksach w około km 65+000 – 65+300, 67+780 – 68+280, 68+500 – 68+900, 69+800 – 69+900, 76+450 – 76+800, 80+500 – 80+900 oraz 83+700 – 83+800. Tereny zabudowy mieszkaniowej położone w sąsiedztwie analizowanej trasy autostrady występują w gminach Chojnów, Złotoryja i Zagrodno. W rejonie inwestycji zlokalizowane są również tereny o charakterze usługowym, przemysłowym i górniczym.

W zakresie wpływu inwestycji na krajobraz stwierdzono, że inwestycja w preferowanym do realizacji wariantcie III przebiega w terenie nizinnym, obejmującym głównie tereny otwarte i w niewielkim fragmencie tereny leśne. Z uwagi na fakt, iż inwestycja nie wprowadza nowego, obcego, liniowego elementu antropogenicznego, a jedynie rozbudowę drogi już istniejącej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, ocena krajobrazowa nie ulegnie obniżeniu. Należy zaznaczyć, iż realizacja przedsięwzięcia doprowadzi do zwiększenia antropogenizacji krajobrazu oraz zwiększenia gęstości obiektów inżynierskich. Największe zmiany związane będą z przygotowaniem terenu, kiedy przeprowadzona zostanie wycinka drzew i krzewów oraz ściągnięta zostanie wierzchnia warstwa gleby. Plac budowy będzie zajmował cały obszar zakresu inwestycji i z uwagi na konieczność prowadzenia prac ziemnych, będzie to obszar mocno przekształcony. Uciążliwości te będą miały przejściowy charakter (poza wycinką drzew) oraz zasięg ograniczony do najbliższej okolicy wykonywania prac.

Ze względu na charakter inwestycji, ocena wpływu na krajobraz jest najbardziej istotna na etapie eksploatacji. Elementy inwestycji, które długotrwale wpłyną na krajobraz, związane są z budową jezdni powodującą znaczne przekształcenie terenu poprzez budowę nasypów i wykopów wraz z obiektami inżynierskimi (wiadukty i przejścia dla zwierząt) oraz innych elementów technicznych autostrady.

Po zakończeniu etapu budowy oddziaływanie inwestycji na krajobraz będzie stopniowo malało, aż do momentu ustabilizowania się działań minimalizujących i kompensujących, przede wszystkim dzięki wzrostowi zieleni, a zwłaszcza drzew. Przekształcenie krajobrazu będzie jednak trwałe, a poszczególne jednostki krajobrazowe zostaną przecięte lub zmniejszone.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami obszarów chronionych wymienionych w art. 6 ust. 1 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13 ze zm.)*. Najbliżej położony obszar Natura 2000 to obszar specjalnej ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PLB020005) zlokalizowany w odległości około 6,9 km od terenu inwestycji (w około km 64+666). Ponadto planowana inwestycja częściowo przebiega w obrębie terenów leśnych, a także (jak już wyżej wskazano) przez ciek wodny.

Jak wynika z treści przedłożonego *Raportu* w zasięgu oddziaływania inwestycji stwierdzono występowanie siedlisk chronionych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380)* gatunków zwierząt, m.in. ropuchy szarej *Bufo bufo*, żaby trawnej *Rana temporaria*, zaskrońca zwyczajnego *Natrix natrix*, jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*, żurawia *Grus grus*, gąsiorka *Lanius collurio*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, nocka dużego *Myotis myotis*. Ponadto z ww. opracowania wynika, iż w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji stwierdzono występowanie wymienionych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. 2014 r., poz.*

1713) siedlisk przyrodniczych, tj.: 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) i 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*).

Prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*, w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. umyślnego niszczenia gniazd, niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. W związku z powyższym, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z wykonywaniem wycinki drzew na ptaki, nałożono warunki nr I.2.1 – I.2.4 sentencji niniejszej decyzji. Z uwagi na fakt, iż w zwartych kompleksach leśnych, a także większych zgrupowaniach drzew ulistnione korony drzew uniemożliwiają dostrzeżenie gatunków ptaków bytujących na drzewach, czy też stwierdzenie zasiedlonych gniazd i dziupli, warunkiem nr I.2.1 wskazano, aby wycinka na określonych odcinkach drogi wykonana została wyłącznie poza okresem lęgowym większości ptaków. Wycinka drzew poza zwartymi zadrzewieniami jest dopuszczona (warunkiem nr I.2.2) również w okresie lęgowym, pod warunkiem ich skontrolowania przez specjalistę ornitologa pod kątem obecności miejsc lęgowych ptaków. W przypadku gdy nadzór stwierdzi gniazdo/dziuplę stanowiące miejsce lęgowe ptaków na drzewach, Wnioskodawca winien wstrzymać wycinkę do czasu zakończenia lęgu (co winno zostać potwierdzone przez ornitologa) i uzyskać zezwolenie właściwego organu, w trybie art. 56 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*, na czynności zakazane w stosunku do gatunków chronionych (m.in. zakaz niszczenia, usuwania lub uszkodzania gniazd lub innych schronień). Ponadto część drzewostanu przeznaczanego do wycinki może stanowić siedliska gatunków owadów próchnożernych oraz miejsce bytowania nietoperzy. W związku z powyższym nałożono warunek określony w punkcie nr I.2.3, który zobowiązuje do udziału specjalistów chiropterologa i entomologa podczas wycinki drzew o obwodach pni powyżej 50 cm dziuplastych i/lub z odstającą korą, co ma zagwarantować prawidłowe jej przeprowadzenie bez szkody dla gatunków nietoperzy i owadów – chronionych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*.

Warunki nr I.2.4 – I.2.5 mają na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez minimalizowanie zagrożenia uszkodzenia konarów, pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałanie nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszenie napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

W warunku nr I.2.6 wskazano lokalizację i zasady montażu tymczasowych płotków, które należy ustawić na cały czas prowadzenia robót ziemnych, w celu ograniczenia negatywnych oddziaływań na płazy i gady.

Warunki nr I.2.7 i I.2.8 mają na celu ograniczenie na etapie realizacji inwestycji śmiertelności drobnych zwierząt, m.in. płazów i gadów – gatunków objętych ochroną na mocy *ww. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*. Obecność specjalisty herpetologa winna gwarantować prawidłowe wykonanie prac, a w przypadku konieczności również zaproponowanie dodatkowych działań minimalizujących wpływ inwestycji na ww. zwierzęta.

W celu ograniczenia możliwości negatywnego oddziaływania na ryby w okresie tarła i rozrodu oraz inne organizmy wodne nałożono warunek nr I.2.9, aby prace ingerujące w koryto cieku Skora prowadzić poza sezonem tarła gatunków ryb m.in. kozy pospolitej *Cobitis taenia*, śliza pospolitego *Barbatula barbatula*.

Warunek określony w punkcie I.2.10 wprowadzono, aby ograniczyć wpływ sztucznego oświetlenia w obrębie drogi na zwierzęta, w szczególności na nietoperze, których obecność stwierdzono w rejonie drogi. Należy przy tym podkreślić, iż przedmiotowy warunek i działanie wynikające z niego nie może być sprzeczne z obowiązującymi przepisami prawa.

Warunek nr I.2.11 ma na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed skażeniem oraz zabezpieczenie przed niszczeniem cennych terenów (siedlisk gatunków roślin i zwierząt) związanych ze środowiskiem wodnym.

Warunek nr I.2.12 ma na celu zachowanie korytarzy migracyjnych zwierząt poprzez zastosowanie materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonych do naturalnych oraz wykluczenie stosowania koszy i materaców gabionowych, stanowiących sztuczny element w środowisku przyrodniczym, stwarzających zagrożenie dla zwierząt (utrudniających migrację, mogących doprowadzić do ich śmierci).

Warunkiem nr I.2.13 wskazano szczegółowe zasady nasadzeń w strefie dojeżdż do przejść dla zwierząt, aby zapewnić większą funkcjonalność przejść i lepsze ich wkomponowanie w otoczenie poprzez odpowiednie przygotowanie gleby, właściwą formę nasadzeń, dobór gatunków drzew, krzewów, pnączy i traw oraz rozmieszczenie elementów biocenotycznych.

Warunek określony w punkcie I.2.14 pozwoli na uzyskanie przez Regionalnego Dyrektora informacji na temat zakresu i sposobu przeprowadzonych działań oraz potwierdzenie udziału specjalistów w realizacji zapisów przedmiotowego uzgodnienia – co zapewni właściwą realizację ww. warunków.

Warunki nr I.3.1 – I.3.7 wprowadzono w celu zminimalizowania efektu bariery, jaki stwarza przedmiotowa droga dla zwierząt. W Tabeli 1 wskazano kilometraż miejsc, gdzie zostaną wykonane przejścia dla poszczególnych grup zwierząt wraz z systemem wygradzeń naprowadzająco-ochronnych oraz określono ich typ i parametry zapewniające ich funkcjonalność, zarówno podczas budowy, jak i eksploatacji. Warunkami tymi określono także zalecenia dotyczące zagospodarowania terenu w świetle i w pobliżu przejść, tj. m.in. określono rodzaj nawierzchni dróg dodatkowych, określono parametry osłon przeciwoślnościowych i zasady prowadzenia wygradzeń. Należy przy tym nadmienić, iż w treści *Raportu* wskazane zostały dokładne parametry obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt. W przypadku przejść dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną wskazano wysokość 1,45 m i zdaniem autorów *Raportu* określone wielkości zapewnią funkcjonalność tych przejść. Natomiast zgodnie z danymi zawartymi w „*Poradniku projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach*” (Kurek, 2010) przejścia dla małych zwierząt zespolone z ciekim winny mieć wysokość nie mniejszą niż 1,5 m. Z uwagi na powyższe Regionalny Dyrektor w niniejszej decyzji wskazał preferowane (zgodne z ww. „*Poradnikiem ...*”) wymiary przestrzeni dostępnej dla zwierząt, do których zalecane jest ich zaprojektowanie w projekcie budowlanym. Ponadto w odniesieniu do przejścia górnego dla dużych zwierząt w *Raporcie* wskazano minimalną jego szerokość 40 m, jednakże w przypadku tego rodzaju przejścia zalecana jest szerokość 50 m (zgodne z ww. „*Poradnikiem ...*”), do której zaleca się jego zaprojektowanie. Warto przy tym zaznaczyć, że należy stosować najlepsze dostępne rozwiązania w zakresie ochrony środowiska. Uwzględnienie wymiarów określonych w niniejszej decyzji w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 *ustawy o oś* winno pozwolić na maksymalne wykorzystanie obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt. Należy przy tym wskazać, iż ostateczne parametry obiektów zostaną określone na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto w punkcie I.3.2 Regionalny Dyrektor wskazał, iż przejścia dla małych zwierząt winny mieć przekrój prostokątny. Wynika to z faktu, iż zgodnie z istniejącym stanem wiedzy małe i drobne

zwierzęta preferują korzystanie głównie z przepustów prostokątnych, a przepusty o przekroju eliptycznym z zamontowanymi półkami mogłyby stanowić dla nich barierę migracyjną i jednocześnie tworzyć „pułapki” – z uwagi m.in. na brak możliwości szczelnego przylegania półki do ściany przepustu rurowego oraz różne wysokości w przepuście. Ponadto przedmiotowe półki nie są trwałe i ulegają szybkiemu zniszczeniu. Zatem wskazane jest zastosowanie przepustów prostokątnych, w których zastosowany jest inny rodzaj półek.

Warunek nr I.3.8 ma na celu zmniejszenie śmiertelności ptaków wskutek zderzeń z przezroczystymi elementami infrastruktury drogowej (ekranami) na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi.

Warunek nr I.3.9 ma na celu ograniczenie, a wręcz niedopuszczenie dostępu do zbiorników retencyjnych zwierząt, w szczególności płazów i innych małych zwierząt, poprzez wskazanie parametrów ogrodzenia oraz ich szczelności. Należy przy tym zaznaczyć, iż zbiorniki retencyjne lub retencyjno-infiltracyjne są zbiornikami technicznymi i nie stanowią sprzyjających siedlisk dla zwierząt (w szczególności płazów) z powodu stosunkowo krótkiego czasu, w którym gromadzi się w nich woda. Zbiorniki retencyjne są tak zaprojektowane, aby wykazywały się możliwie największymi zdolnościami retencyjnymi, co oznacza konieczność szybkiego ich opróżniania. Ponadto przeznaczeniem zbiorników retencyjnych jest przyjmowanie nadmiaru wody oraz niebezpiecznych substancji w razie wypadku. Mają one spełniać rolę ochronną, np.: przed masowymi ładunkami soli z zimowego utrzymania dróg oraz zatrzymaniem ładunków substancji szkodliwych lub toksycznych w przypadku awarii pojazdów przewożących tego typu substancje, co jednoznacznie uzasadnia konieczność szczelnego ogrodzenia zbiorników retencyjnych przed dostępem płazów i innych zwierząt. W tych zbiornikach bowiem mogą czasowo znajdować się substancje zagrażające ich życiu.

Warunek określony w punkcie I.3.10 nałożono w celu minimalizacji śmiertelności zwierząt na skutek bezpośrednich zderzeń z pojazdami poruszającymi się ze stosunkowo dużą prędkością po wybudowaniu drogi.

Warunek nr II.1 ma na celu zrekompensowanie strat związanych z wycinką drzew i krzewów, stanowiących fragmenty większych lub mniejszych kompleksów leśnych o łącznej powierzchni około 24,0 ha, które również mogą stanowić siedliska ptaków i nietoperzy. Dodatkowo działania te przyczynią się do ograniczenia oddziaływania inwestycji na otaczający krajobraz, a ich zakres pozwoli na zrównoważenie warunków siedliskowych powstałych po przeprowadzeniu planowanej inwestycji. Zakres kompensacji został wskazany przez autorów *Raportu*. Zgodnie z art. 75 ust. 3 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.)*, w przypadku gdy ochrona elementów przyrodniczych nie jest możliwa, Wnioskodawca zobowiązany jest do podejmowania działań mających na celu naprawienie wyrządzonych szkód. Natomiast wywieszenie budek lęgowych dla ptaków oraz skrzynek dla nietoperzy wskazanych w warunku nr II.2 przyczynić się ma w dłuższej perspektywie czasu do odtworzenia miejsc dogodnych do rozrodu i bytowania tych zwierząt, utraconych na skutek wycinki zieleni wysokiej i średniej. Należy przy tym nadmienić, iż z uwagi na brak m.in. projektu budowlanego, w niniejszej decyzji wskazano minimalny zakres kompensacji. Natomiast na etapie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, po uszczegółowieniu zakresu wycinki, może on ulec zmianie adekwatnie do zakresu wycinki.

Uwzględniając okres, jaki upłynie od czasu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu uzyskania stosownych zezwoleń związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji, a także biorąc pod uwagę skalę i charakter przedsięwzięcia, poszerzenie pasa drogi istniejącej i tym samym potrzebę dostosowania się do zmiennych

uwarunkowań terenowych i środowiskowych, stwierdza się konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś w zakresie określonym w warunkach nr III.1 – III.2. Konieczność zastosowania procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko ma na celu doprecyzowanie wskazanych działań minimalizujących i kompensujących na środowisko przyrodnicze, w zakresie nasadzeń drzew i krzewów oraz podjętych działań w celu ograniczenia wpływu na migrację zwierząt.

Warunek nr V.2.1 ma na celu sprawdzenie stanu udatności wykonanych nasadzeń drzew i krzewów oraz dokonanie ewentualnych uzupełnień nasadzeń, w przypadku stwierdzenia okazów, które się nie przyjęły.

Analiza wskazana w punktach nr V.2.2 i V.2.3 ma na celu sprawdzenie prawidłowości wykonania rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej dla zwierząt w formie przejść dla zwierząt i rozwiązań wpływających na efektywność jego działania. W sytuacji, gdy podjęte działania będą niewystarczające do realizacji założonych celów, analiza winna wskazać w jaki sposób i w jakim zakresie należy zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wprowadzić nowe.

Warunek nr V.2.4 pozwoli na uzyskanie przez Regionalnego Dyrektora informacji na temat zakresu i sposobu przeprowadzonych działań oraz potwierdzenie udziału specjalistów w realizacji zapisów przedmiotowej decyzji – co zapewni właściwą realizację ww. warunków.

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

- Kanał Osetnicki o kodzie PLRW6000101386689. Zgodnie z zapisami *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335)*, zwanego dalej *planem gospodarowania wodami*, JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MIR], pozostałe wskaźniki – II klasa jakości), zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie MIR ze względu na brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej.
- Skora od Zimnika do ujścia o kodzie PLRW 6000111386699. Zgodnie z zapisami *planu gospodarowania wodami* JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MMI], pozostałe wskaźniki – II klasa jakości), zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP ustalono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (lub do roku 2039 dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) ze względu na naturalną podatność na presję wynikającą z potencjału sorpcyjnego zlewni oraz inne warunki naturalne (dopływ z innej JCWP, procesy biochemiczne, procesy fizykochemiczne). Ponadto dla przedmiotowej JCWP określono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie MMI ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej,

determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej.

- Brochotka o kodzie PLRW6000091386729. Zgodnie z zapisami *planu gospodarowania wodami* JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, fosforany, BZT5, IO], pozostałe wskaźniki – II klasa jakości), zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP ustalono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (lub do roku 2039 dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) ze względu na inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne, procesy hydromorfologiczne). Ponadto dla przedmiotowej JCWP określono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot amonowy, fosforany, BZT5, IO ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej.
- Lubiatówka o kodzie PLRW600009138689. Zgodnie z zapisami *planu gospodarowania wodami* JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot amonowy], pozostałe wskaźniki – II klasa jakości), zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP ustalono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (lub do roku 2039 dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) ze względu na naturalną podatność na presję wynikającą z potencjału sorpcyjnego zlewni oraz inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, procesy fizykochemiczne). Ponadto dla przedmiotowej JCWP określono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie azotu amonowego ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej.
- Kaczawa od Nysy Szalonej do ujścia o kodzie PLRW600011138999. Zgodnie z zapisami *planu gospodarowania wodami* JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Kaczawa w obrębie JCWP (dla łososia), zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Kaczawa w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylene(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP ustalono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (lub do roku 2039 dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) ze względu na naturalną podatność na presję wynikającą z potencjału sorpcyjnego zlewni oraz inne warunki naturalne (dopływ z innej JCWP, procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne, procesy hydromorfologiczne). Ponadto dla przedmiotowej JCWP

określono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie benzo(a)pirenu oraz benzo(g,h,i)perylenu (występowanie w wodzie) ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej.

Obszar przedmiotowej inwestycji znajduje się w obrębie jednej jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 94 o kodzie PLGW600094, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy.

Na analizowanym terenie występują obszary zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego oraz obszary zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi  $Q_{10\%}$  (raz na 10 lat),  $Q_{1\%}$  (raz na 100 lat) oraz  $Q_{0,2\%}$  (raz na 500 lat). Obszary te kolidują z przedmiotowym odcinkiem autostrady od około km 68+000 do około km 68+540. W celu zabezpieczenia maszyn i sprzętów wykorzystywanych na budowie oraz materiałów budowlanych przed ewentualną falą wezbraniową, zaplecza budowy, w tym bazy materiałowo-sprzętowe lokalizowane będą poza ww. odcinkiem autostrady. Ponadto należy kontrolować stan techniczny tymczasowych urządzeń odwadniających na etapie realizacji przedsięwzięcia oraz śledzić komunikaty pogodowych oraz obserwować stan wody w rzece Skora. W przypadku możliwości wystąpienia zagrożenia powodziowego znajdujące się na tym terenie materiały budowlane, sprzęt oraz maszyny będą niezwłocznie usunięte z zagrożonego terenu. Wykonawca podczas prowadzenia prac w zakresie przebudowy rowów melioracyjnych, wykonywania urządzeń wodnych oraz kształtowania nowych koryt cieków naturalnych zobowiązany będzie do zagwarantowania odpowiednich warunków przepływu ewentualnych wód powodziowych tak, aby nie stwarzać dodatkowego zagrożenia podtopieniami terenów położonych powyżej i poniżej przedmiotowej inwestycji. W związku z lokalizacją przedsięwzięcia na obszarze objętym zagrożeniem powodziowym i wynikającej z tych uwarunkowań konieczności zaplanowania działań minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływanie w przypadku wystąpienia powodzi, w sentencji niniejszej decyzji sformułowano warunki nr I.2.11, I.2.21, I.2.23 i I.3.15.

Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z Głównymi Zbiornikami Wód Podziemnych ani obszarami ochronnymi. Analizowany odcinek autostrady A4 od około km 85+195 do końca odcinka realizacyjnego nr 2 (tj. do około km 85+641) koliduje ze strefą ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Kaczawa. Strefa ta została ustanowiona *rozporządzeniem nr 4/2014 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z dnia 25 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Kaczawa dla miasta Legnica zlokalizowanej na terenie m. Legnica oraz gmin Krotoszyce, Złotoryja, powiat legnicki i złotoryjski, województwo dolnośląskie (Dz. Urz. Woj. Dolno. z 2014 r., poz. 1105, zm.: Dolno. z 2014 r., poz. 5278 oraz z 2017 r., poz. 4325)*. Zgodnie z § 3 ust. 1 ww. *rozporządzenia* na terenie ochrony pośredniej zabrania się wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi za wyjątkiem wód opadowych i roztopowych, spełniających wymogi zgodnie z obowiązującymi przepisami. W związku z powyższym wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do odbiorników będą oczyszczone w taki sposób, aby spełniały wymogi określone w obowiązujących przepisach. Dodatkowo w ramach inwestycji zdecydowano o zabezpieczeniu strefy przez zastosowanie na tym odcinku rowów uszczelnionych oraz separatorów substancji ropopochodnych przed zrzutem wód opadowych

ze zlewni autostrady będących w zasięgu zlewni rzeki Kaczawa, co zostało uwzględnione w warunku nr I.3.15 decyzji.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia (zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji) przeanalizowano w kontekście wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla części wód, w granicach których zamierzenie jest realizowane. Kluczowym elementem oceny wpływu na jednolite części wód jest określenie czynników oddziaływania przedsięwzięcia na ekologiczny stan wód, a następnie uzyskanie szczegółowej oceny stanu wód w odniesieniu do poszczególnych elementów tej oceny, które mogą zostać zmienione wskutek realizacji przedsięwzięcia, tj. elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne.

W zakresie elementów biologicznych dokonano oceny wpływu na skład i liczebność fitoplanktonu, makrofiktów, fitobentosu i makrobezkręgowców bentosowych, a także wpływu na skład, liczebność i strukturę wiekową ichtiofauny oraz na siedliska przyrodnicze oraz gatunki flory i fauny na obszarach zalewowych. W zakresie elementów hydromorfologicznych wspierających elementy biologiczne oceniono wpływ na zmianę reżimu hydrologicznego, utratę ciągłości cieku i zmianę warunków morfologicznych. Natomiast w zakresie elementów fizykochemicznych wspierających elementy biologiczne oceniono wpływ na poszczególne grupy wskaźników charakteryzujących stan fizyczny, w tym warunki termiczne, warunki tlenowe (warunki natlenienia), zanieczyszczenia organiczne, zasolenie, zakwaszenie, warunki biogenne.

W zakresie wód podziemnych dokonano oceny wpływu na stan chemiczny oraz stan ilościowy, tj. położenie zwierciadła wód podziemnych oraz wielkość rezerw zasobów wód podziemnych.

Największe potencjalne oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie związane z regulacją koryt cieków: Dopływ spod Wojciechowa, Dopływ spod Strupic, Okaleniec, Skora, Brochotka, Lubiatówka oraz przebudową rowów melioracyjnych. Koryta cieków zostaną umocnione materiałami możliwie zbliżonymi do naturalnych (zgodnie z warunkami niniejszej decyzji), co pozwoli zachować możliwie najbardziej naturalny charakter odcinków cieków. Umocnienia najczęściej wykonywane będą w obrębie obiektów inżynierskich oraz przed i za tymi obiektami. Konieczność przełożenia powyższych cieków związana jest z uwarunkowaniami technicznymi, zastosowanymi rozwiązaniami projektowymi, a także kolizją z planowaną autostradą po jej rozbudowie. Zakres prac w obrębie cieków będzie ograniczony do niezbędnego minimum. Wszelkie prace prowadzone będą przy niskich stanach wód, poza okresami wezbrań. Kształtując nowe koryta przyjęte zostaną parametry zbliżone do parametrów zgodnych z ewidencją wód i urządzeń melioracyjnych. Prace związane z przełożeniem cieków oraz rowów melioracyjnych nie przyczynią się do powstania trwałych zmian lub ograniczenia wielkości przepływów oraz nie spowodują zmiany kierunków i prędkości przepływów wód. Związane z przedsięwzięciem prace nie wprowadzą istotnych zmian w funkcjonowaniu hydrologicznym i geomorfologicznym ww. cieków, co zostało uwarunkowane w punkcie I.2.30 niniejszej decyzji. Ewentualne zaburzenie przepływu będzie obejmować strefę w rejonie prowadzonych prac i będzie polegało na lokalnej zmianie prędkości przepływu wód w danym cieku. Zachowanie cieków w możliwie niezmienionej formie oraz stosowanie naturalnych materiałów sprzyjać będzie sukcesji roślinności nadbrzeżnej i wodnej. Warunek nr I.2.21 pozwoli na zapewnienie swobodnego przepływu wód w ww. ciekach i rowach melioracyjnych na etapie realizacji. W celu niedopuszczenia do trwałego załadowania m.in. zastoisk i starorzeczy wprowadzono warunek nr I.2.22. W związku

z prowadzeniem prac rozbiórkowych i budowlanych w obrębie obiektów mostowych, w celu uniknięcia przedostawania się zanieczyszczeń do wód rzeki nałożono warunek nr I.2.24.

Zaplanowany w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia do wykonania system odwodnienia, w tym zbiorniki retencyjne, chronić będzie przed gwałtownym spływem w krótkim okresie znacznej ilości wód opadowych (podczas deszczowej pogody), co mogłoby zaburzać przepływ i znacząco zwiększać poziomy wód. Tym samym oddziaływanie w zakresie zmiany warunków hydrologicznych (związanych z przepływami, jak i późniejszych zmian warunków hydromorfologicznych koryta) będzie ograniczone. Poprzez ograniczenie oddziaływania na przepływy wód oraz hydromorfologię koryta zminimalizowane zostaną również oddziaływania na elementy biologiczne występujące w danym cieku (fitoplankton, zoobentos, ichtiofaunę, makrofity).

Oddziaływanie na elementy fizykochemiczne będzie oddziaływaniem występującym przede wszystkim na etapie realizacji prac. Może ono dotyczyć parametrów fizykochemicznych, takich jak zawiesina ogólna czy tlen rozpuszczony w wodzie. Zjawisko to na etapie realizacji inwestycji będzie okresowe i przemijalne ze względu na ograniczony czas trwania etapu budowy oraz na naturalne procesy samooczyszczania się wody.

Oddziaływanie na makrofity i fitobentos związane będzie m.in. ze zniszczeniem istniejącej struktury roślinności na etapie realizacji prac na odcinkach podlegających regulacji lub przebudowie. Biorąc pod uwagę rodzaj stosowanych materiałów i odtworzenie naturalnego charakteru koryt, można uznać to oddziaływanie za odwracalne, gdyż po zakończeniu prac nastąpi sukcesja roślinności nadbrzeżnej i wodnej na odcinkach koryt objętych pracami. Najistotniejsze oddziaływanie na odcinkach ww. cieków objętych pracami względem elementów biologicznych związane będzie z przełożeniem ich koryt. Ze względu jednak na zaplanowane działania minimalizujące, określone w niniejszej decyzji, negatywne oddziaływania na ww. elementy zostaną w dużym stopniu ograniczone. Po wykonaniu nowych odcinków ww. cieków nie zostanie przerwana ich ciągłość morfologiczna. Należy przyjąć, iż w ciągu kilku lat po zakończeniu prac, na nowo budowanych odcinkach, dojdzie do naturalnego i samoistnego wykształcenia się ekosystemów charakterystycznych dla danego cieku i zasiedlenia nowych nisz przez przedstawicieli fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów i makrobezkręgowców bentosowych oraz ichtiofauny.

Realizacja 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. 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 rozwiązania mające na celu ograniczenie przenikania zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, nie przewiduje się zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji. W celu ograniczenia negatywnego wpływu prowadzonych prac na etapie realizacji, a także ograniczenia skutków sytuacji awaryjnej oraz zabezpieczenia przed przedostaniem się substancji (głównie związków ropopochodnych) do środowiska wodno-gruntowego nałożono warunki nr I.2.18 – I.2.20 oraz I.2.28 w zakresie organizacji zaplecza budowy. Na etapie realizacji konieczne będzie wykonanie głębokich wykopów m.in. pod zbiorniki retencyjne. W przypadku wysokiego

poziomu wód gruntowych oraz stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe będą prowadzone bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, przy zastosowaniu igłofiltrów lub przegród pionowych, tj. ścianek szczelnych (w przypadku wykopów pod obiekty inżynierskie) czy drenaży drogowych (w przypadku wykopów liniowych). Czas odwadniania wykopów zostanie ograniczony do minimum. Wody opadowe i gruntowe pochodzące z odwodnienia wykopów powinny być podczyszczane z zawiesiny w przypadku ich bezpośredniego wprowadzania ich do wód powierzchniowych, co uwzględniono w warunku nr I.2.29 sentencji niniejszej decyzji. Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z zapotrzebowaniem na wodę wykorzystywaną do celów socjalno-bytowych pracowników budowy, a także do celów technologicznych. Woda na teren budowy dostarczana będzie za pomocą beczkowozów oraz zbiorników na wodę, zatem nie przewiduje się konieczności jej poboru w miejscu realizacji inwestycji. W przypadku konieczności poboru wody z cieków naturalnych na potrzeby funkcjonowania zaplecza budowy, wykonawca uzyska zgodę właściciela cieku po uprzednim ustaleniu miejsca i wielkości poboru wody oraz uzyskaniu stosownych decyzji zgodnie z wymogami ustawy *Prawo wodne*. Na etapie realizacji inwestycji ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnych zbiornikach przenośnych sanitariatów, a następnie przekazywane do oczyszczalni ścieków za pomocą wyspecjalizowanych podmiotów.

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia największe zagrożenie dla wód niesie spływ zanieczyszczeń (w tym zawiesiny i substancji ropopochodnych) z odwodnienia drogi. Dla przedmiotowego odcinka autostrady zaprojektowany został system odwadniający wraz urządzeniami oczyszczającymi wody, dostosowany do zakresu rozbudowy przedsięwzięcia. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z autostrady realizowane będzie poprzez nadanie nawierzchni jezdni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, a następnie skierowanie poprzez poboczne, wpusty uliczne z osadnikami lub przykanaliki do otwartych rowów trawiastych, rowów uszczelnionych lub kanalizacji deszczowej do odbiorników. Odwodnienie dróg lokalnych projektuje się z wykorzystaniem spływów powierzchniowych do rowów drogowych.

Dla odcinków autostrady, gdzie brak jest naturalnych odbiorników wód opadowych lub roztopowych oraz przepustowość odbiorników nie pozwala na odprowadzenie bezpośrednio dużych ilości tych wód przewidziano budowę zbiorników retencyjnych, przetrzymujących i sukcesywnie odprowadzających nadmiar wód opadowych lub roztopowych do istniejących odbiorników w ilości, w jakiej spływały z danego obszaru, tak, aby nie zmieniać warunków hydrologicznych ze zlewni na danym obszarze. Odbiornikami pośrednimi będą zbiorniki retencyjne szczelne, natomiast odbiornikami docelowymi będą cieki naturalne oraz zbiorniki retencyjno-infiltracyjne (w których następować będzie odprowadzenie wody do gruntu). Na obecnym etapie zaprojektowano 22 zbiorniki retencyjne. Przelewy ze zbiorników będą realizowane kanałami deszczowymi. Na odpływach zastosowane zostaną regulatory przepływu zapewniające odpływy ze zbiorników w określonej wysokości. W miejscach, gdzie niemożliwe będzie grawitacyjne odprowadzenie wód, zastosowane zostaną pompownie. Planowane zbiorniki retencyjne posiadać będą przelewy awaryjne w postaci rowu trawiastego, kanału deszczowego i/lub przepompowni wód deszczowych. Na wypadek stanów awaryjnych i katastrof drogowych z udziałem substancji niebezpiecznych, zastosowane zostaną wodoszczelne zastawki awaryjne, a na wypadek podniesienia poziomu zwierciadła wody w odbiornikach naturalnych powyżej poziomu wylotu kanalizacyjnego zastosowane zostaną zawory zwrotne, zapobiegające cofce wody z odbiornika do układu odwodnienia drogi.

Kanalizację deszczową przewidziano w miejscach, w których niemożliwe było wykonanie odwodnienia rowami, tj. w przypadku wysokich nasypów drogowych oraz na łukach drogi, a także przy obiektach mostowych do przechwycenia wód opadowych z odwodnień obiektów, jak również przy zbiornikach retencyjnych. Natomiast z uwagi na obszary zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego oraz strefę ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Kaczawa, na odcinku od około km 68+000 do około km 68+540 oraz od około km 85+195 do około km 85+641 zastosowane zostaną rowy uszczelnione. W celu uniemożliwienia przenikania zanieczyszczeń z przedmiotowej autostrady do wód gruntowych na terenach w sąsiedztwie ww. obszarów wprowadzono warunki nr I.3.14 oraz I.3.15.

Sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych określono w warunku nr I.3.12. Warunek nr I.3.16 pozwoli na przechwycenie i ujęcie wód opadowych i roztopowych z obiektów inżynierskich. W warunku nr I.3.19 określono lokalizację zbiorników retencyjnych oraz docelowe odbiorniki wód opadowych. W celu utrzymania prawidłowej funkcjonalności zaprojektowanego układu podczyszczania i utrzymania zakładanej redukcji zanieczyszczeń niezbędna jest prawidłowa eksploatacja i konserwacja systemu odwadniającego, dlatego w sentencji decyzji nałożono warunek nr I.2.27. Ponadto, w przypadku podniesienia się poziomu wody w odbiorniku powyżej poziomu wylotu kanalizacyjnego, zastosowanie klap zwrotnych wyeliminuje ryzyko napływu wody z odbiorników do układu odwodnienia – w celu zagwarantowania powyższego nałożono warunek nr I.3.18.

Przedłożona w *Raporcie* prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych powstających z nawierzchni planowanej drogi wskazuje, że przy prognozowanym natężeniu ruchu mogą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych stężenia zawiesiny ogólnej określone w *rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311)*. Natomiast stężenie węglowodorów ropopochodnych będzie osiągać wartości poniżej dopuszczalnego poziomu określonego w ww. *rozporządzeniu*. Uwzględniając powyższe przeanalizowano zastosowane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie na środowisko. Przed wprowadzeniem wód opadowych lub roztopowych do odbiorników naturalnych wody te będą podczyszczane w urządzeniach oczyszczających w postaci rowów trawiastych drogowych, wpustów ulicznych z osadnikami, osadników zawieszin zlokalizowanych przed zbiornikami retencyjnymi, zbiorników retencyjnych (szczelnych i nieuszczelnionych) oraz separatorów substancji ropopochodnych zlokalizowanych przed zrzutem wód opadowych ze zlewni autostrady będących w zasięgu zlewni rzeki Kaczawy oraz przed zrzutem wód opadowych z powierzchni autostrady i MOP-ów do rzeki Skora. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zawiesiną i substancjami ropopochodnymi na etapie eksploatacji przedsięwzięcia określono warunek nr I.3.14. Uwzględniając skuteczność podczyszczania planowanych urządzeń, przeprowadzona zgodnie z metodyką analiza wykazała, że odprowadzane do odbiorników wody opadowe i roztopowe powinny zawierać dopuszczalne poziomy zawiesiny oraz węglowodorów ropopochodnych. Jednakże w toku wydawania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy* ooś, należy doszczegółowić rozwiązania dotyczące systemu odwodnienia, w szczególności w odniesieniu do lokalizacji i rodzaju zbiorników, sposobu uszczelnienia systemu, odbiorników ostatecznych, lokalizacji i parametrów urządzeń podczyszczających wraz z uzasadnieniem ich lokalizacji, przepustowości, przedstawieniem obliczeń i uzasadnieniem doboru. W przypadku wystąpienia ewentualnych przekroczeń

wskaźników jakości wód opadowych należy przewidzieć stosowne rozwiązania minimalizujące, np. zastosowanie separatorów substancji ropopochodnych.

Na etapie eksploatacji inwestycji powstawać będą ścieki bytowe wytwarzane w związku z funkcjonowaniem MOP-ów. Ścieki te, po podczyszczeniu w biologicznej oczyszczalni ścieków, odprowadzane będą do odbiornika – zbiornika retencyjno-infiltracyjnego, co uwzględniono w warunku nr I.3.13. Przed odprowadzeniem ścieki te zostaną oczyszczone do parametrów zgodnych z *rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub urządzeń wodnych*. Projektowany zbiornik retencyjno-infiltracyjny będzie również stanowił odbiornik wód opadowych lub roztopowych z odcinka autostrady A4 i terenu MOP. Wody opadowe i roztopowe przed zrzutem do zbiornika będą oczyszczane w osadniku zawiesiny ogólnej i separatorze węglowodorów ropopochodnych.

W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się zaprojektowanie ujęcia wody o wydatku około 50 m<sup>3</sup>/dobę. Ujęcie to będzie stanowiło źródło zasilania w wodę do celów bytowo-gospodarczych i przeciwpożarowych miejsc obsługi podróżnych MOP II „Jadwisin Północ” oraz MOP II „Jadwisin Południe”. Na wykonanie ujęcia wód podziemnych oraz pobór wód, a także odprowadzanie ścieków z terenu MOP-ów Wnioskodawca zobowiązany będzie uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne. Warunki niezbędne do przestrzegania w związku z planowanym poborem wód podziemnych uwzględniono w punkcie I.3.11 decyzji.

Po dokonaniu identyfikacji poszczególnych oddziaływań oraz biorąc pod uwagę przedstawiony w przedłożonej dokumentacji sposób prowadzenia prac budowlanych, rodzaj technologii oraz zastosowane rozwiązania i sposób odwodnienia, jak również sposoby zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, należy uznać, iż planowana inwestycja nie powinna znacząco wpłynąć na stan/potencjał ekologiczny i stan chemiczny ww. JCWP. Realizacja zamierzenia nie spowoduje istotnej zmiany poziomu wód i nie wpłynie na pogorszenie jakości wód podziemnych. Mając zatem na uwadze powyższe, można uznać, iż realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do nieosiągnięcia celów środowiskowych JCWPd.

Na każdym z etapów zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji projektowanej drogi oraz ewentualnej likwidacji będą wytwarzane odpady. Faza budowy, w odróżnieniu do fazy eksploatacji, charakteryzować się będzie powstawaniem znacznych ilości odpadów, przede wszystkim materiałów budowlanych, gleby i urobku powstałego w trakcie przygotowania powierzchni terenu pod inwestycję, a także odpadów ulegających biodegradacji wytwarzanych w związku z pracami w obrębie cieków, rzek i rowów melioracyjnych oraz przekształceniami istniejących i tworzeniem nowych terenów zieleni. Powstawać będą również odpady związane z funkcjonowaniem zapleczy budowlanych, takie jak: zużyte oleje i różnego rodzaju odpady opakowaniowe. Podczas realizacji inwestycji odpady będą wstępnie magazynowane w miejscu wytworzenia, w sposób uzależniony od ich właściwości fizycznych oraz chemicznych, w miejscach oznaczonych i opisanych kodem odpadu. Wstępne magazynowanie będzie krótkotrwałe, a po uzbieraniu partii transportowej odpady przekazywane będą do dalszego zagospodarowania przez uprawnione podmioty. Odpady powstające w czasie eksploatacji drogi związane będą przede wszystkim z obsługą urządzeń oczyszczających spływy opadowe z drogi oraz eksploatacją innych urządzeń infrastruktury drogowej (np. oświetlenia). Następną grupę odpadów będą stanowiły odpady komunalne z utrzymania rowów trawiastych i nasadzeń roślinnych oraz sprzętania pasa drogowego. Odpady powstające w ten sposób będą selektywnie zbierane przez specjalistyczne firmy

posiadające wymagane zezwolenia w tym zakresie, stąd nie zakłada się magazynowania odpadów w trakcie eksploatacji na terenie inwestycji i tym samym wyeliminowane zostanie zagrożenie dla środowiska związane z wytwarzanymi odpadami. Warunki wymienione w punktach I.2.25 – I.2.26 nałożono w celu właściwego gospodarowania odpadami i ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem.

W trakcie trwania prac realizacyjnych wystąpi okresowe zanieczyszczenie atmosfery, związane głównie z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu. Prace prowadzone na etapie budowy będą związane z czasowym wzrostem zapylenia oraz emisją spalin z silników maszyn budowlanych i pojazdów transportowych. Emisje te będą miały charakter nieorganizowany i krótkotrwały, przesuwający się wraz z frontem robót. W fazie budowy należy spodziewać się w szczególności wzrostu emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO<sub>x</sub>) zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie oraz wzrostu emisji pyłów, związanej z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia. Dodatkowy czynnik powodujący wzrost stężenia zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym w fazie realizacji przedsięwzięcia mogą stanowić utrudnienia w ruchu pojazdów i zaburzenia płynności poruszania się potoku pojazdów.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie również z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas użytkowania ciężkich maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Emisja hałasu na etapie budowy będzie jednak przemijająca i lokalna. Ponadto w celu zmniejszenia uciążliwości akustycznej w porze nocnej, zgodnie z warunkiem nr I.2.16, prace realizowane w rejonie terenów chronionych akustycznie będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>, z pominięciem prac, których technologia wymaga zachowania ciągłości robót. Znaczną uciążliwość akustyczną stanowić może również funkcjonowanie zapleczy technicznych placu budowy. Mając na uwadze powyższe zaplecza techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych winny być zlokalizowane w obszarach możliwie odległych od terenów wymagających ochrony akustycznej (co najmniej 100 m od najbliższych terenów), do czego również zobligowano Wnioskodawcę warunkiem nr I.2.17. Ponadto w celu eliminacji nadmiernego pylenia w czasie prowadzenia prac budowlanych określono warunek nr I.2.15.

Powyższe oddziaływania będą tymczasowe, ograniczone do miejsca wykonywania prac i nie spowodują trwałych negatywnych zmian w środowisku. Oddziaływanie związane z etapem budowy zakończy się wraz z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Prowadzenie prac budowlanych zgodnie z zaplanowanym harmonogramem, przy użyciu sprawnego sprzętu w dobrym stanie technicznym i przy ograniczeniu robót w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej do pory dziennej (poza pracami wymagającymi ciągłości robót) w znacznym stopniu zminimalizuje uciążliwości związane z generowaniem hałasu i drgań.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia głównym źródłem emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza będą pojazdy poruszające się po projektowanym układzie drogowym. Szacuje się, iż w roku 2031 po oddaniu inwestycji do użytkowania prognozowane natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach będzie zróżnicowane i będzie wynosić od około 44 400 pojazdów/dobę do około 57 600 pojazdów/dobę, w tym udział ruchu w porze nocnej będzie kształtować się w przedziale od 6 600 do 8 500 pojazdów. Natomiast w roku 2040 średnie dobowe natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach prognozowane jest na poziomie od około 51 910 pojazdów do około 66 310 pojazdów na dobę.

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne uzależnione będzie głównie od natężenia ruchu pojazdów ich stanu technicznego i rodzaju napędu. Poruszające się po projektowanej

inwestycji pojazdy będą źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza w postaci m.in.: tlenków azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla, węglowodorów i pyłów. Ponadto funkcjonowanie drogi będzie źródłem emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania opon, nawierzchni drogi, klocków hamulcowych i zużywania się pracujących części mechanicznych pojazdów. W celu przeanalizowania wpływu eksploatacji przedmiotowej drogi na jakość powietrza atmosferycznego wykonano szczegółowe obliczenia emisji uwzględniające takie zanieczyszczenia jak: dwutlenek azotu, pył zawieszony PM10 i PM2,5, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne i alifatyczne oraz benzen. Przeprowadzona w *Raporcie* analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu, zarówno w przypadku prognoz dla roku 2031, jak i dla roku 2040, nie wykazała przekroczenia wartości dopuszczalnej stężeń jednogodzinowych w przypadku żadnej z analizowanych substancji. Obliczenia wykazały również brak przekroczeń wartości dyspozycyjnych w przypadku stężeń średniorocznych wszystkich zanieczyszczeń. Wobec powyższego należy uznać, że eksploatacja inwestycji nie powinna powodować przekroczenia dopuszczalnych wartości określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87)* oraz poziomów określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 845)*.

Nie przewiduje się występowania istotnych uciążliwości spowodowanych drganiem na etapie eksploatacji. W ramach planowanej rozbudowy przewidziana została konstrukcja drogi dostosowana do przenoszenia prognozowanego natężenia ruchu pojazdów, w tym obciążeń konstrukcji pochodzących od ruchu ciężkiego, co w dużej mierze ogranicza możliwość powstawania i przenoszenia drgań. Autostrada po rozbudowie posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizyko mechanicznymi, co przełoży się na zmniejszenie drgań w porównaniu do stanu istniejącego.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie skutkować zmianą wielkości emisji hałasu oraz warunków akustycznych na terenach położonych wzdłuż autostrady. W analizie akustycznej zawartej w *Raporcie* uwzględniono wszystkie tereny chronione akustycznie na podstawie *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112)*, które zostały zidentyfikowane w buforze 500 m od osi jezdni. Klasyfikacji terenów chronionych akustycznie dokonano w oparciu o zapisy miejscowych planów zagospodarowania terenu oraz na podstawie faktycznego zagospodarowania terenów. W najbliższym sąsiedztwie autostrady są to głównie tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz tereny zabudowy zagrodowej. Na pozostałym obszarze w przyjętej do analiz odległości znajdują się również tereny zabudowy jednorodzinnej i usługowej oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe. Ww. tereny podlegające ochronie przed hałasem w sąsiedztwie inwestycji zlokalizowane są w gminach Chojnów, Złotoryja i Zagrodno, natomiast w gminie Krotoszyce w analizowanym buforze brak jest terenów chronionych akustycznie.

Wyniki modelowania propagacji hałasu zawarte w *Raporcie* wykazały, że na etapie eksploatacji będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną w gminie Chojnów i Złotoryja. Biorąc pod uwagę powyższe, w punkcie 1.3.20 zobowiązano Wnioskodawcę do budowy ekranów akustycznych celem dotrzymania wartości dopuszczalnych na tych terenach. Wszystkie zaplanowane ekrany zostaną wykonane jako ekrany pochłaniające. W celu uzyskania wymaganej skuteczności ekranowania, ze względu na wysokość zabudowy i jednocześnie bliską odległość do jezdni

autostrady konieczne okazało się zastosowanie na górnej krawędzi planowanego ekranu EP-3.2 dodatkowego elementu pochłaniającego w postaci dyfraktora (oktagonu). Wyniki modelowania wykazały, iż przy zastosowaniu ww. środków ochrony akustycznej nie będzie dochodzić do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie zlokalizowanych wzdłuż rozbudowywanej autostrady A4.

Z uwagi na fakt, że wykonane w *Raporcie* analizy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny zostały oparte o prognozowane natężenie ruchu oraz o dostępne na dzień sporządzenia *Raportu* dane techniczne, w celu weryfikacji założeń przyjętych do prognozy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i oceny trafności wyboru zastosowanych rozwiązań minimalizujących, mających na celu zapewnienie ochrony terenów chronionych akustycznie przed hałasem, w warunku nr V.1 został nałożony obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej. W tym celu należy wykonać pomiary hałasu oraz obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu z uwzględnieniem natężenia ruchu, ukształtowania i zagospodarowania terenu. W celu sprawdzenia wyników modelowania prognozowanego poziomu hałasu zawartych w *Raporcie* w odniesieniu do rzeczywistego oddziaływania hałasu powodowanego eksploatacją drogi punkty kontrolne do analizy porealizacyjnej należy zlokalizować na terenach chronionych akustycznie, w szczególności w lokalizacjach określonych w punkcie V.1 niniejszej decyzji. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, należy zastosować odpowiednie środki ochrony bądź zmodyfikować zastosowane już zabezpieczenia. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Ze względu na fakt, że szczegółowe analizy oraz projekty konstrukcyjne ekranów akustycznych będą wykonane w ramach projektu budowlanego, Regionalny Dyrektor wskazał na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*. Konieczna jest aktualizacja danych dotyczących prognozowanego natężenia ruchu na drodze głównej oraz drogach poprzecznych i związane z tym doszczegółowienie lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych (w tym geometrii, położenia, wysokości, długości) z uwzględnieniem faktycznego zagospodarowania terenu, a także doszczegółowienie lokalizacji punktów wyznaczonych do pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej.

W zakresie zanieczyszczenia powietrza oraz emisji hałasu przeanalizowano również ryzyko kumulowania się oddziaływań na etapie eksploatacji z innymi ciągami komunikacyjnymi znajdującymi się w rejonie inwestycji. W przedłożonym *Raporcie* analizie poddano możliwość kumulacji oddziaływań projektowanej rozbudowy autostrady A4 z drogami wojewódzkimi nr 328 i 364 w obszarze węzłów drogowych, a także z liniami kolejowymi nr 282 i 284. Z przeprowadzonej analizy modelowania hałasu nie wynika, aby w rejonie wspólnego przebiegu ww. dróg dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, zarówno w perspektywie dla roku 2031, jak i dla roku 2040. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pojazdów na drogach poprzecznych o znaczeniu lokalnym (drogi powiatowe i gminne) wynoszące poniżej 1000 pojazdów na dobę, stwierdzono brak wpływu na możliwość kumulacji oddziaływań z przedmiotowym odcinkiem autostrady.

Charakterystyczną cechą inwestycji liniowych o charakterze transportowym jest ich trwałość eksploatacyjna. Biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia ciągłości sieci komunikacyjnej w rejonie inwestycji, likwidacja projektowanej autostrady wydaje się mało prawdopodobna. Z uwagi na fakt, iż prace przy ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą

wymagać podobnego jak na etapie budowy zaangażowania sprzętu oraz mając na względzie charakter tych prac, oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska na obu tych etapach przyjęto za zbliżone.

Na podstawie analizy *Raportu* stwierdza się, iż prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej jest niewielkie, a planowana inwestycja nie będzie przyczyniać się do zaistnienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej ani katastrofy naturalnej. Droga nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. Rodzaj planowanego przedsięwzięcia, zastosowanie nowoczesnych technologii i wysokiej jakości materiałów, przestrzeganie przepisów BHP w trakcie budowy drogi a także doświadczenie wykonawcy w zakresie realizacji robót budowlanych gwarantują minimalizację zagrożenia wystąpienia katastrofy budowlanej na etapie realizacji. Rozwiązania projektowe z elementami ochrony środowiska jakie przedstawione zostaną w projekcie budowlanym opracowanym przez doświadczony zespół inżynierów i specjalistów zagwarantują również bezproblemową eksploatację drogi.

Realizacja inwestycji poprzez poszerzenie jezdni autostrady do trzech pasów przełoży się na zmniejszenie ryzyka wypadków, zapewnienie bezpieczniejszych manewrów wyprzedzania, zapewnienie większego komfortu jazdy, a tym samym wzrostu poczucia bezpieczeństwa wśród użytkowników. Wyposażenie w odpowiednią infrastrukturę drogową, oznakowanie pionowe i poziome, rozwiązania w rejonie skrzyżowań i węzłów, czy też dodatkowe pasy do wyłączenia i włączenia przy zjeździe lub wjeździe, wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na drodze. Natomiast pełne wygrozdzenie drogi zminimalizuje ryzyko kolizji ze zwierzętami, co również wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe rozwiązania zmniejszą ryzyko wystąpienia poważnej awarii, jak i niebezpiecznych zdarzeń w ruchu drogowym. Wyniki przedstawionej w *Raporcie* analizy prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii – katastrofy transportowej podczas użytkowania istniejącego odcinka autostrady A4 o najwyższym natężeniu ruchu wskazują na niewielkie ryzyko wystąpienia takiego zagrożenia. W celu ograniczenia skutków ewentualnej awarii lub katastrofy drogowej z udziałem substancji niebezpiecznych i ryzykiem ich przedostania się do środowiska gruntowo-wodnego wprowadzono warunek nr I.3.17.

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 dwutlenku węgla i gazów cieplarnianych w stosunku do całkowitej emisji z sektora transportu drogowego w Polsce. Realizacja inwestycji nie powinna spowodować istotnych zmian klimatu w skali regionalnej, a ewentualne różnice w parametrach mikroklimatu mogą wystąpić wyłącznie w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, w obrębie pasa drogowego oraz terenów przyległych. W trakcie realizacji inwestycji mogą wystąpić działania powodujące zmiany w lokalnym klimacie, takie jak: wycinka drzew i krzewów w granicach pasa drogowego, która może zmniejszyć lokalne zacienienie oraz wpłynąć na wilgotność powietrza i gleby; przekształcenia morfologiczne terenu, w tym wykonanie nasypów i wykopów, mogą czasowo zmienić lokalne warunki wiatrowe i nasłonecznienie; czasowe zmiany stosunków wodnych związane z prowadzeniem robót ziemnych mogą wpływać na wilgotność gleby i powietrza; lokalne zmiany w strukturze gleby i roślinności, mogą powodować minimalne różnice w temperaturze gruntu i powietrza w bezpośrednim otoczeniu pasa drogowego. Należy uznać, że zmiany te będą miały charakter lokalny i ograniczony do obszaru robót, nie oddziałując znacząco na warunki klimatyczne poza pasem drogowym. Po oddaniu drogi do

użytkowania mogą wystąpić niewielkie zmiany mikroklimatu, w tym podwyższenie temperatury przy powierzchni gruntu w związku z zastosowaniem nawierzchni asfaltowej lub betonowej, zmniejszenie wilgotności przy gruncie w pasie drogowym i w jego bezpośrednim sąsiedztwie, lokalne zmiany w natężeniu i kierunku przepływu powietrza w bezpośredniej strefie pasa drogowego. Wpływ ten będzie miał charakter ograniczony przestrzennie i czasowo, obejmując wyłącznie obszar pasa drogowego i jego najbliższe otoczenie. Należy przy tym zaznaczyć, że przedsięwzięcie będzie realizowane po trasie istniejącej autostrady, zatem jego oddziaływanie na klimat będzie tożsame z obecnym i nie będzie związane z powstaniem nowego źródła emisji, natomiast zwiększenie płynności ruchu na przedmiotowym odcinku przyczyni się do ograniczenia emisji do powietrza. Nie prognozuje się zatem, aby przedsięwzięcie miało znaczący negatywny wpływ na klimat, zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej.

Przy projektowaniu przedmiotowej autostrady uwzględniono takie czynniki jak warunki pogodowe z wielolecia, a także ryzyko wystąpienia zjawisk atmosferycznych związanych ze zmianami klimatu tj.: powódzie, wyładowania atmosferyczne, nawałne burze i silny wiatr, susze, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu oraz prognozowane zmiany klimatu i na tej podstawie dobrano materiały budowlane oraz rozwiązania technologiczne. Z dokumentacji wynika, że projektowany odcinek autostrady będzie przystosowany do potencjalnych zmian klimatycznych. Zarówno konstrukcja drogi i obiektów inżynierskich, jak i zaprojektowany system odwodnienia umożliwią ograniczenie skutków związanych z nawałnymi deszczami. Silne wiatry oraz wyładowania atmosferyczne mogą powodować krótkoterminowe utrudnienia, jednak mając na uwadze parametry drogi po rozbudowie można spodziewać się poprawy bezpieczeństwa pojazdów poruszających się podczas gwałtownych zjawisk atmosferycznych. Odpowiedni dobór mieszanek asfaltowych przyczyni się do podniesienia odporności nawierzchni na susze oraz ryzyko wystąpienia wysokich temperatur. Mając na uwadze powyższe należy uznać przedmiotowe przedsięwzięcie za odporne na zmiany klimatu, jednocześnie nie należy spodziewać się wpływu zjawisk klimatycznych oraz zmian klimatycznych z nimi powiązanych na projektowany układ drogowy.

Regionalny Dyrektor, uwzględniając okoliczności wskazane w art. 82 *ustawy ooś*, stwierdził konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie określonym w warunkach nr III.1 – III.5. Warunki te wprowadzono m.in. w celu doszczegółowienia wskazanych działań minimalizujących i kompensujących na środowisko przyrodnicze, zwłaszcza w zakresie nasadzeń drzew i krzewów oraz podjętych działań w celu ograniczenia wpływu na migrację zwierząt. Ponadto doprecyzowania będą wymagały informacje w zakresie rozwiązań dotyczących odprowadzania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych, sposobu zagospodarowania i podczyszczania wód pochodzących z odwodnienia wykopów, regulacji cieków, a także lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych. Regionalny Dyrektor wskazując ww. warunki wziął pod uwagę skalę i charakter przedmiotowej inwestycji, tj. potrzebę poszerzenia pasa drogi istniejącej i tym samym konieczność dostosowania się do zmiennych uwarunkowań terenowych i środowiskowych i rozwiązania licznych kolizji z istniejącą infrastrukturą oraz elementami środowiska przyrodniczego, a także okres, jaki upłynie od czasu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu uzyskania stosownych zezwoleń związanych z jej realizacją.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji Regionalny Dyrektor 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*.

Odnosząc się do uwag i zarzutów dotyczących dokumentacji sprawy (w szczególności *Raportu*), wniosków o uzupełnienie dokumentacji i pozostałych wniosków złożonych przez stronę postępowania oraz społeczeństwo, Regionalny Dyrektor przeanalizował cały zebrany materiał dowodowy i zważył, co następuje:

W odpowiedzi na wniosek wniesiony w trakcie udziału społeczeństwa o montaż barier akustycznych w pasie drogowym autostrady A4 na wysokości miejscowości Krzywa w gminie Chojnów (od strony wsi) należy zaznaczyć, iż wyniki zawartej w *Raporcie* analizy akustycznej nie wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego pochodzącego od planowanej rozbudowy autostrady A4 na terenach chronionych akustycznie położonych we wsi Krzywa. Ponadto, zgodnie z wyjaśnieniami Wnioskodawcy, likwidacja węzła Jadwisin będzie mieć pomijalny wpływ na zwiększenie natężenia ruchu pojazdów na drodze krajowej nr 94 (DK 94), gdyż zgodnie z opracowaną na potrzeby inwestycji prognozą ruchu, w wariantcie polegającym na niepodjęciu inwestycji (bezinwestycyjnym) w roku 2030 prognozowany potok pojazdów na drodze powiatowej 2268D prowadzącej od DK 94 do węzła Jadwisin miałby wynosić 200 poj./dobę, przy czym w tym samym wariantcie ruch na DK 94 w kierunku węzła Krzywa przez miejscowość Krzywa miałby wynosić 5 330 pojazdów/dobę. W 2030 roku w wariantcie inwestycyjnym rozbudowy autostrady A4 likwidacja węzła Jadwisin i ewentualne przeniesienie niewielkiego strumienia ruchu pojazdów z drogi DP 2268D w kierunku węzła Krzywa przez miejscowość Krzywa nie przyczynia się znacząco do wzrostu natężenia ruchu na DK 94 i wzrostu uciążliwości dla środowiska. Prognozowany w wariantcie inwestycyjnym w 2030 roku minimalny wzrost natężenia ruchu pojazdów do 5 590 pojazdów/dobę na DK 94 na kierunku do węzła Krzywa po likwidacji węzła Jadwisin wynika raczej z faktu rozwoju sieci drogowej i większej atrakcyjności przebudowanej autostrady A4 dla kierowców.

W odpowiedzi na uwagi wniesione przez stronę postępowania poniżej ustosunkowano się do pogrupowanych zagadnień, z uwzględnieniem wyjaśnień przedkładanych toku postępowania przez Wnioskodawcę.

Odnosząc się do uwag dotyczących gospodarowania wodami opadowymi wskazuję, iż zdaniem Regionalnego Dyrektora dane przedstawione w *Raporcie* i jego aneksach były wystarczające do oceny przewidywanego oddziaływania na środowisko na danym etapie, a odpowiedzi na kwestie poruszane w piśmie strony postępowania znajdowały odzwierciedlenie w dokumentacji sprawy. Należy podkreślić, iż doprecyzowanie rozwiązań projektowych, w tym w zakresie sposobu odprowadzania i podczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz parametrów projektowanych zbiorników retencyjnych, nastąpi na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z wolą Wnioskodawcy i organu prowadzącego postępowanie. Przedsięwzięcie w zakresie opisanym w *Raporcie* i aneksach zostało uzgodnione z Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, co pozwala założyć, iż uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia zostało wydane z uwzględnieniem właściwego zakresu merytorycznego, zgodnie z kompetencjami organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych.

Zgodnie z wyjaśnieniami Wnioskodawcy, w stanie istniejącym system odwodnienia autostrady A4 na analizowanym odcinku oparty jest na powierzchniowym odprowadzeniu wód opadowych z jezdni bezpośrednio do rowów drogowych, poprzez wpusty deszczowe z odprowadzeniem do rowu drogowego lub do kanalizacji deszczowej z wylotami do odbiorników. W około km 71+900 (strona prawa) zlokalizowany jest istniejący zbiornik retencyjny, który zostanie zaadoptowany do projektowanego systemu odwodnienia. W ramach

inwestycji przewiduje się wykonanie nowej konstrukcji dna i skarp zbiornika. W stanie istniejącym zrzut wód opadowych realizowany jest bezpośrednio do odbiorników naturalnych, bez retencji. Nowy system odwodnienia w większości przypadków zakłada retencję wód opadowych w zbiornikach retencyjnych zlokalizowanych przed zrzutem do odbiornika naturalnego. W tym celu zaprojektowano 22 zbiorniki retencyjne, które mają za zadanie przetrzymać wody opadowe o maksymalnym natężeniu deszczu miarodajnego dla prawdopodobieństwa  $p=10\%$  o natężeniu 218 l/s (deszczu nawalnego). Zrzut wód opadowych ze zbiorników będzie regulowany poprzez zamontowanie na przelewach regulatora przepływu o wydatku nieprzekraczającym odpływu jak ze zlewni naturalnej. Zastosowane rozwiązanie będzie chronić odbiorniki przed nadmiernym wypełnieniem. Ponadto szczegółowe modelowanie hydrologiczne zostanie przeprowadzone na etapie opracowania projektu budowlanego i operatów wodnoprawnych przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Mając na uwadze powyższe oraz fakt, iż przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy istniejącej drogi z funkcjonującym od wielu lat systemem odwodnienia, a zaprojektowane rozwiązanie jest standardowe oraz powszechnie stosowane w drogownictwie, Regionalny Dyrektor nie zakwestionował przedstawionych w *Raporcie* założeń dotyczących gospodarowania wodami opadowymi, wskazując jednocześnie na konieczność dokonania dalszych analiz na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Odnośnie uwag w zakresie oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, w kwestii braku opisu aktualnego stanu wód na podstawie danych Państwowego Monitoringu Środowiska z lat 2023–2024, uzupełnienie *Raportu* na dzień sporządzania odpowiedzi na pismo strony nie było możliwe z uwagi na brak dostępnych danych w tym czasie. W ocenie organu brak jest podstaw do bieżącej aktualizacji dokumentacji w toku niniejszego postępowania. Postępowanie ma charakter długotrwały, a przedłożony materiał dowodowy podlega ocenie według stanu faktycznego i prawnego na określonym etapie sprawy. Dokonywanie sukcesywnych aktualizacji dokumentacji prowadziłoby w istocie do modyfikacji zgromadzonego materiału dowodowego, co skutkowałoby koniecznością ponownego przeprowadzenia czynności administracyjnych. Tego rodzaju działanie pozostawałoby w sprzeczności z zasadą sprawności postępowania oraz prowadziłoby do jego nieuzasadnionego przedłużenia.

W odpowiedzi na uwagi dotyczące braku pełnej oceny wpływu inwestycji na stan wód i cele środowiskowe JCWP i JCWPd oraz braku poprawnej identyfikacji wszystkich oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne wskazuję, że analizy w tym zakresie zostały przedstawione w treści *Raportu* i jego aneksach, w stopniu szczegółowości pozwalającym na zajęcie stanowiska zarówno przez organ właściwy w sprawach ocen wodnoprawnych, jak i organ prowadzący przedmiotowe postępowanie.

W zakresie uwagi dotyczącej przekroczenia norm zawiesiny ogólnej w odprowadzanych wodach opadowych i roztopowych należy wskazać, iż przedstawione w *Raporcie* analizy w zakresie prognozowanych stężeń zanieczyszczeń świadczą o braku przekroczeń wskaźników jakości wód opadowych po ich podczyszczeniu. Należy podkreślić, iż niepodjęcie przedsięwzięcia nie stanowi wariantu inwestycji i nie podlega ocenie w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Informacja o stanie istniejącym ma na celu pomoc w określeniu zakresu inwestycji i jej zasadności.

Odnośnie uwag dotyczących lokalizacji baz materiałowo-sprzętowych należy zaznaczyć, że organizacja placu budowy, w tym zaplecza inwestycji, pozostaje w gestii

wykonawcy robót budowlanych. Dla wybranej przez siebie lokalizacji zaplecza wykonawca zobowiązany jest do uzyskania wszelkich niezbędnych pozwoleń i uzgodnień wymaganych przepisami prawa, w tym dotyczących ochrony środowiska gruntowo-wodnego i sąsiednich nieruchomości. Dodatkowo należy zauważyć, iż w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji zostały wskazane liczne niezbędne działania minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko podczas jego realizacji, w tym w zakresie lokalizowania i zabezpieczenia zapleczy budowy oraz baz materiałowych i sprzętowych, z uwzględnieniem min: warunków hydrogeologicznych.

Odnosnie do uwagi w zakresie oddziaływania na stan ilościowy wód należy wyjaśnić, że zgodnie ze stanowiskiem Wnioskodawcy, ilość wód odprowadzanych z rozbudowanego odcinka autostrady będzie nieznaczna i nie wpłynie na stan ilościowy rzek i cieków. Ponadto inwestycja dotyczy rozbudowy istniejącego odcinka autostrady A4, gdzie w chwili obecnej następuje odprowadzanie wód z jej nawierzchni. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi nieznaczne zwiększenie ilości wód odprowadzanych z nawierzchni autostrady z jednoczesnym zapewnieniem retencji wód, stąd nie przewiduje się istotnego wpływu na stan ilościowy JCWP.

W kwestii zarzucanego braku informacji o zajętości terenu dla poszczególnych wariantów inwestycji należy wskazać, że dane te uwzględnione były w *Raporcie*. Poszczególne warianty zostały scharakteryzowane w treści *Raportu* i przedstawione graficznie, zgodnie ze szczegółowością opracowanej na tym etapie dokumentacji projektowej, wymaganą przepisami *ustawy ooś*. Należy przy tym podkreślić, że przedsięwzięcie będące przedmiotem wniosku polega na rozbudowie istniejącej drogi, a charakterystyka poszczególnych wariantów wskazuje jednoznacznie, że nie różnią się one w znaczący sposób długością czy zajętością. Informacje o oddziaływaniu inwestycji (zasięgu oddziaływania) przedstawiono w odrębnych rozdziałach raportu, a w przypadku oddziaływania hałasu również graficznie. Z kolei zasięg oddziaływania przedsięwzięcia, wyznaczony zgodnie z art. 74 ust. 3a pkt 1 *ustawy ooś*, został przedstawiony na mapie dołączonej do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej z dnia 27 października 2023 r. Przytoczony wyżej przepis nie obliuguje do prezentacji zasięgu oddziaływania wariantów alternatywnych przedsięwzięcia.

W odniesieniu do uwagi dotyczącej graficznej prezentacji planowanej do realizacji infrastruktury towarzyszącej, a także sieci hydrograficznej, urządzeń wodnych, zlewni JCWP i JCWPd oraz strefy pośredniej ochrony wód dla poszczególnych wariantów wskazuję, że informacje te zawarte zostały w *Raporcie* i aneksach do *Raportu* w zakresie niezbędnym na obecnym etapie projektowym. Realizacja inwestycji poprzedzona będzie uzyskaniem decyzji ZRID, na potrzeby której opracowany zostanie projekt budowlany o większej szczegółowości, a także uzyskane zostaną wymagane pozwolenia wodnoprawne. Ponadto należy zwrócić uwagę, że inwestycja dotyczy rozbudowy istniejącego już odcinka autostrady A4, a różnice pomiędzy wariantami są nieznaczne. Brak szczegółowej prezentacji graficznej elementów infrastruktury technicznej nie ma istotnego wpływu na ocenę oddziaływania bezpośredniego i pośredniego na środowisko. Wszystkie te aspekty zostały przeanalizowane z uwzględnieniem zgromadzonych na potrzeby sporządzenia *Raportu* informacji, zarówno danych ogólnodostępnych, jak i pozyskanych z właściwych urzędów, a także na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej.

W odpowiedzi na uwagę dotyczącą nieuwzględnienia wyszczególnionych przez stronę kryteriów w analizie wariantowej należy stwierdzić, że w przypadku długości kolizji ze zlewniami JCWP, długości odcinków koryt cieków do przebudowy, długości kolizji z terenami zagrożenia powodziowego, a także liczby budynków w strefie oddziaływania akustycznego,

porównywane wartości są takie same dla wszystkich wariantów, stąd też kryteria te nie mają wpływu na wybór wariantu. W przypadku liczby kolizji z ujęciami wody wskazuję, że żaden z analizowanych wariantów nie koliduje z ujęciami wód; kolizja następuje ze strefą ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Kaczawa i jest taka sama dla wszystkich wariantów. Natomiast jeśli chodzi o długość kolizji z głównymi zbiornikami wód podziemnych (GZWP), planowane przedsięwzięcie nie koliduje z Głównymi Zbiornikami Wód Podziemnych, stąd kryterium to pominięto. Ponadto planowane przedsięwzięcie nie przebiega przez korytarze ekologiczne.

Wskazuję jednocześnie, że wagi dla poszczególnych kryteriów zostały przyjęte w założonych modelach: Model 1 i Model 2. Mając na uwadze powyższe oraz fakt, że każdy z wariantów stanowi rozbudowę istniejącej autostrady, różnice pomiędzy oddziaływaniem wariantów, w szczególności w odniesieniu do wpływu na środowisko, mogą być mało znaczące, co nie stanowi o błędnym przeprowadzeniu analizy wariantowej. Przedstawiona w *Raporcie* analiza wielokryterialna wariantów uwzględnia kryteria, które odgrywały istotną rolę przy wyborze wariantów, pomija natomiast kryteria, które nie różnicowały oceny i nie miały wpływu na wybór wariantu.

W odniesieniu do wniosku o przedstawienie informacji na temat sposobów komunikacji ze społeczeństwem odnośnie prowadzenia prac o dużym oddziaływaniu akustycznym, Wnioskodawca wskazał, że określenie szczegółów organizacyjnych w tym zakresie będzie możliwe na dalszym etapie projektowym. Spółka wyraziła obawę, iż brak narzuconego na obecnym etapie – wskazanego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – obowiązku informacyjnego może spowodować, że na dalszym etapie procedury nie zostanie on wskazany. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa warunki realizacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska na etapie jego przygotowania, realizacji i eksploatacji, uwzględniając w szczególności wyniki przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko. Zakres rozstrzygnięć zawartych w decyzji nie obejmuje natomiast szczegółowych kwestii organizacyjnych związanych z prowadzeniem robót. W związku z powyższym, brak ujęcia w niniejszej decyzji obowiązku informacyjnego nie stanowi uchybienia formalnego ani merytorycznego, gdyż nie jest on elementem wymaganym przepisami prawa w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W kwestii uwagi dotyczącej przyjętej metodyki określania udziału poszczególnych klas pojazdów w analizie oddziaływania na powietrze atmosferyczne Wnioskodawca wyjaśnił, że zgodnie z informacjami przedstawionymi w *Raporcie* obliczenia wykonano za pomocą oprogramowania Operat FB i zintegrowanego z nim modułu Samochody. Na potrzeby analiz wykorzystano dane z wykonanej dla analizowanego zadania prognozy ruchu. Dane o ruchu drogowym dla wariantu inwestycyjnego oraz biblioteki zawierające prognozy statystyk udziałów poszczególnych grup pojazdów (w podziale na ponad 200 kategorii w 6 grupach: pojazdy osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy, motorowery i motocykle, a także z uwzględnieniem kryterium pojemności pojazdu, ładowności i technologii wykonania silnika i zgodności z odpowiednimi dyrektywami), dostępne w programie obliczeniowym Operat FB, uzupełniają dane z ww. prognozy ruchu.

Odnosząc się do zarzutu nierzetelności wykonanej oceny wpływu przedsięwzięcia na klimat, jak również braku rzetelnej oceny wpływu zmian klimatu na przedsięwzięcie, analiza przewidywanych oddziaływań w powyższym zakresie została rozszerzona przez Wnioskodawcę pismem z dnia 7 sierpnia 2025 r. Weryfikacja klimatyczna mająca na celu zidentyfikowanie znaczących zagrożeń dla klimatu generowanych przez przedsięwzięcie oraz

ryzyka ze strony klimatu i jego zmian dla tej inwestycji przeprowadzona została w oparciu o „Poradnik weryfikacji inwestycji pod względem wpływu na klimat i adaptacji do zmian klimatu w okresie programowania UE 2021-2027” (sierpień 2023 r.). Mając na względzie charakter inwestycji obejmujący rozbudowę istniejącej drogi, a także zakładaną poprawę płynności ruchu, nie przewiduje się wzrostu emisji gazów cieplarnianych w wyniku realizacji przedsięwzięcia. Wzrost natężenia ruchu będzie naturalną konsekwencją rozwoju gospodarczego, niezależnie od realizacji rozbudowy autostrady. Z przedłożonej dokumentacji wynika również, że projektowany odcinek autostrady będzie przystosowany do potencjalnych zmian klimatycznych.

Odnosząc się do uwagi w zakresie gospodarowania odpadami wskazującej m.in. na konieczność uzupełnienia informacji w zakresie sposobów i miejsc magazynowania odpadów a także sposobów ich dalszego zagospodarowania, stwierdzono, że przedstawione w *Raporcie* informacje dotyczące postępowania z wytwarzanymi odpadami podane zostały w wystarczającym stopniu szczegółowości. Wnioskodawca nie posiada obecnie wiedzy na temat preferencji Wykonawcy robót budowlanych dotyczących poziomu odzysku poza instalacjami poszczególnych odpadów, dokładnych sposobów zabezpieczenia podłoża gruntowego na placach magazynowych (płyty wodoszczelne, geomembrany itp.), czy też rodzaju stosowanych pojemników i kontenerów. Należy podkreślić, iż kwestie zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem związanym z wytwarzanymi na etapie budowy odpadami zostały w sposób możliwie szczegółowy ujęte w warunkach niniejszej decyzji, która zobowiązuje Wnioskodawcę do ich bezwzględnej przestrzegania.

W odniesieniu do uwagi dotyczącej braku szczegółowych informacji na temat parametrów i funkcjonowania zbiorników paliwowych, a także analizy oddziaływań na środowisko, w tym w zakresie ryzyka wystąpienia awarii, związanych z instalacjami paliwowymi na terenie MOP, należy zaznaczyć, że zgodnie z jednoznacznym oświadczeniem Wnioskodawcy złożonym w toku przedmiotowego postępowania budowa stacji paliw będzie realizowana w ramach odrębnej inwestycji i odrębnej procedury administracyjnej o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym przedstawione w *Raporcie* analizy oddziaływań, jak i wystąpienia ryzyka poważnej awarii związanej ze zdarzeniami drogowymi, są adekwatne do zakresu przedmiotowej inwestycji.

W odpowiedzi na zarzut dotyczący braku wskazania lokalizacji wygradzenia ochronnego na mapach oraz nieprecyzyjnego przedstawienia wygradzeń ochronno-naprowadzających należy wyjaśnić, że wygradzenie ochronne wykonane zostanie obustronnie na całym odcinku analizowanego odcinka autostrady. Wnioskodawca wyjaśnił, że ze względu na wczesny etap dokumentacji projektowej planowane wygradzenie nie zostało pokazane graficznie, natomiast w *Raporcie* określone zostały jego podstawowe parametry. Z kolei planowane wygradzenie ochronno-naprowadzające (herpetologiczne) przedstawione zostało na mapach w załącznikach do *Aneksu nr 1*. Doprecyzowanie rozwiązań w zakresie planowanego wygradzenia ochronno-naprowadzającego nastąpi na etapie projektu budowlanego po uszczegółowieniu rozwiązań projektowych.

Odnosząc się do zarzutów opierania się na nieaktualnych danych w zakresie analizy oddziaływań skumulowanych Wnioskodawca wskazał, że przy opracowaniu treści *Raporu* autorzy bazowali na informacjach pozyskanych na wniosek z urzędów gmin właściwych miejscowo ze względu na lokalizację przedsięwzięcia. W pismach tych nie została przytoczona decyzja Wójta Gminy Krotoszyce o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 17 stycznia 2023 r., znak: SR.6220.5.5.2023, dotycząca przedsięwzięcia polegającego na budowie stacji paliw wraz z infrastrukturą towarzyszącą w miejscowości Wilczyce, na którą Spółka powołała

się w swoim piśmie. W związku z powyższym autorzy *Raportu* nie mogli odnieść się do zapisów tej decyzji i przeanalizować oddziaływania skumulowanego. W odpowiedzi na wezwanie Regionalnego Dyrektora o przeanalizowanie możliwego konfliktu i przewidywanych oddziaływań skumulowanych w związku z planowanym przedsięwzięciem polegającym na budowie stacji paliw, dla którego wydana została ww. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, Wnioskodawca odniósł się do przywołanych zagadnień. Analizując zapisy decyzji Wójta Gminy Krotoszyce stwierdzono, że na terenie inwestycji polegającej na budowie stacji paliw nie powinno dochodzić do kumulacji z innymi przedsięwzięciami z uwagi na charakter, skalę i otoczenie przedsięwzięcia. W treści ww. decyzji wskazano, że nie przewiduje się, aby oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia wykraczało poza granicę działek, na których jest ono planowane. Ponadto, zgodnie z wyjaśnieniami Wnioskodawcy, nie planuje się zasadniczych prac drogowych ani ingerencji w teren przewidziany pod realizację ww. stacji paliw. Po zakończeniu rozbudowy analizowanego odcinka autostrady A4 nie przewiduje się również negatywnego wpływu na funkcjonowanie przedmiotowej stacji paliw. Reasumując, na podstawie przedłożonych wyjaśnień Wnioskodawcy można przyjąć, że nie wystąpi skumulowane oddziaływanie rozbudowy omawianego odcinka autostrady A4 ze stacją paliw planowaną w miejscowości Wilczyce i nie będzie ona wpływać na możliwość realizacji tej inwestycji.

W celu jednoznacznego potwierdzenia braku kolizji przedsięwzięcia rozbudowy autostrady A4 z planowanym przedsięwzięciem polegającym na budowie stacji paliw w Wilczycach, Spółka wniosła o przedłożenie skorygowanego wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji w zakresie granic obszaru, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Zgodnie z wyjaśnieniami Wnioskodawcy, zjazd z drogi wojewódzkiej do stacji paliw zlokalizowany jest poza analizowaną inwestycją rozbudowy autostrady A4 i stanowi element techniczny wykraczający poza zakres *Raportu*. Jednakże, zgodnie z załączoną do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach mapą z zaznaczonym przewidywanym zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia, zjazd z drogi wojewódzkiej nr 364 na działkę nr 147/11 obręb Wilczyce (na której planowana jest realizacja przedmiotowej stacji paliw) znajduje się w obszarze prowadzonego przez Wnioskodawcę zadania rozbudowy A4. Należy wyjaśnić, że granice przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie przyjęto uwzględniając, oprócz planowanych prac budowlanych, między innymi konieczność zabezpieczenia terenu na potrzeby ewentualnego czasowego wejścia w teren (np. dla wykonania czasowej organizacji ruchu na czas wykonywania prac budowlanych). Zatem przedstawiony we wniosku zakres inwestycji nie jest tożsamy z terenem, gdzie będą prowadzone prace budowlane i w związku z tym nie wymaga on korekty. Z przedstawionych przez Wnioskodawcę wyjaśnień złożonych w odpowiedzi na pismo Spółki jednoznacznie wynika, że projektowane prace drogowe nie będą kolidowały z planowaną stacją paliw, jak również z infrastrukturą towarzyszącą, w tym z planowanym do przebudowy zjazdem z drogi wojewódzkiej nr 364. Na kolejnym etapie projektowym, tj. w projekcie budowlanym, po uszczegółowieniu rozwiązań technicznych, wyznaczone zostaną linie rozgraniczające oraz linie czasowe uwzględniające faktyczną zajętość terenu pod inwestycję polegającą na rozbudowie przedmiotowego odcinka autostrady A4. Ewentualne czasowe zajęcie części powierzchni działki nr 147/11 obręb Wilczyce będzie realizowane w porozumieniu i za zgodą właściciela tego terenu.

Ponadto, zgodnie z wyjaśnieniami Wnioskodawcy, biorąc pod uwagę zapisy art. 21a ust. 1 *ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 311)*, realizacja przedsięwzięcia

nie wymaga zajęcia działki nr 147/11 obręb Wilczyce na potrzeby realizacji prac przygotowawczych, tj. badań archeologicznych, prac geologicznych i geotechnicznych, pomiarów, badań, wycinki drzew i krzewów czy też wykonania kompensacji przyrodniczej.

Należy podkreślić, iż postępowanie w sprawie wydania decyzji o uwarunkowaniach nie jest postępowaniem mającym na celu udzielenie zezwolenia na lokalizację lub realizację i prowadzenie inwestycji, co następuje na etapie m.in. uzyskiwania pozwolenia na budowę czy decyzji ZRID. Celem przedmiotowego postępowania jest określenie środowiskowych warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, natomiast kwestia odszkodowań za zajęcie nieruchomości czy określenia linii rozgraniczających teren inwestycji będzie ustalana na etapie postępowania w sprawie uzyskania decyzji ZRID. Szczegółowe rozwiązania projektowe, w tym również w zakresie potwierdzenia kolizji planowanych prac drogowych lub jej braku, zostaną ustalone na etapie projektu budowlanego, który będzie stanowił załącznik do wniosku o wydanie decyzji ZRID.

W kwestii związku planowanej przebudowy zjazdu na drogę wojewódzką nr 364 z planowaną rozbudową autostrady A4 należy również wskazać, że w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie ocenia się także kwestii bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jak wskazał WSA w Białymstoku w wyroku z dnia 13 lutego 2014 r. (sygn. akt II SA/Bk 881/13) rolą organu wydającego decyzję środowiskową powinna być ocena wpływu planowanej inwestycji na środowisko, a nie zapewnienie bezpieczeństwa komunikacyjnego w związku z jej realizacją. Kwestie dotyczące lokalizacji i budowy zjazdów rozstrzygane są na innych, niezależnych etapach procesu budowlanego, a także w uzgodnieniach z zarządcą drogi, kiedy właściwy organ dokonuje analizy stanu faktycznego i prawnego terenu przyległego do drogi, na którym przewiduje się realizację inwestycji. Podnoszona przez Spółkę kwestia planowanej przez nią przebudowy zjazdu na drogę wojewódzką nr 364 nie jest objęta wnioskiem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla rozbudowy autostrady A4 i pozostaje bez wpływu na określenie środowiskowych uwarunkowań dla ww. przedsięwzięcia. Możliwość realizacji przez Spółkę budowy/przebudowy rzeczzonego zjazdu winna zostać rozstrzygnięta we właściwym postępowaniu administracyjnym, a nie w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla innego przedsięwzięcia. Kwestie budowy i przebudowy zjazdu z drogi publicznej są regulowane przepisami *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r., poz. 889)*. Zgodnie z art. 29 tej *ustawy* budowa i przebudowa zjazdu z drogi publicznej wymaga uzyskania decyzji administracyjnej zarządcy drogi określającej lokalizację i parametry zjazdu, a więc jest rozstrzygana w ramach odrębnego postępowania. Wskazuję przy tym, że organ nie powinien orzekać w sprawach, które wykraczają poza jego właściwość i są przedmiotem odrębnych postępowań.

W odniesieniu do wniosku o weryfikację i aktualizację *Raportu* pod kątem klasyfikacji akustycznej terenów w związku z procedowanymi planami ogólnymi gmin i możliwą aktualizacją miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego należy wskazać, że weryfikacja ta nastąpi na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z warunkiem nr III.3 niniejszej decyzji nałóżono na Wnioskodawcę obowiązek doszczegółowienia lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych oraz lokalizacji wskazanych punktów do pomiarów hałasu w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Na potrzeby wykonania ponownych analiz niezbędne będzie uwzględnienie zmian w istniejącym zagospodarowaniu terenu i pozyskania aktualnych danych w zakresie kwalifikacji akustycznej terenów sąsiadujących z planowanym przedsięwzięciem.

W kwestii zarzucanego braku oceny oddziaływania przedsięwzięcia (w tym nowych elementów – stacji paliw, MOP) w zakresie wizualnego wpływu na krajobraz oraz odwołania się do zapisów projektu audytu krajobrazowego województwa dolnośląskiego należy zauważyć, że przedmiotowa inwestycja dotyczy rozbudowy istniejącego już odcinka autostrady A4, którego przebieg wpisany jest już w krajobraz otoczenia. W zakresie MOP-ów przewidziano głównie zajęcie terenu pod przyszłe zagospodarowanie, które przedstawione zostanie w kolejnym etapie projektowym. Część elementów zagospodarowania MOP-ów wymagać będzie odrębnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i w ramach tego postępowania przeanalizowane zostaną możliwe oddziaływania poszczególnych elementów przedsięwzięcia na środowisko.

W nawiązaniu do stanowiska Spółki, wedle którego w toku postępowania kwestia przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozostawała nierozstrzygnięta i nie mogła zostać uznana za pewną informując, że Regionalny Dyrektor w wezwaniu do uzupełnienia *Raportu* z dnia 2 sierpnia 2024 r. wskazał na konieczność przedstawienia zakresu ponownej oceny w przypadku braku możliwości wskazania szczegółowych rozwiązań projektowych na tym etapie. Zgodnie z zapisem art. 82 ust. 2 pkt 1 *ustawy o oś* stanowiącym o tym, że w przypadku gdy zajdą okoliczności, w których posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko lub wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18, oraz pozwolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4b, właściwy organ stwierdza konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia. Ponadto, zgodnie z art. 88 ust. 1 pkt 1 *ustawy o oś*, ponowna ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może zostać przeprowadzona także na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do braku modyfikacji wniosku w zakresie kwalifikacji przedsięwzięcia obejmującej rezygnację z budowy stacji paliw wskazuję, że powyższa zmiana została jasno wyrażona w toku postępowania poprzez jednoznaczne oświadczenie zawarte w treści *Aneksu nr 1* i *Aneksu nr 3* do *Raportu* oraz dodatkowych wyjaśnieniach Wnioskodawcy, stanowiących integralną część *Raportu*. Wnioskodawca doprecyzował zapisy wniosku w zakresie kwalifikacji elementów planowanego zagospodarowania MOP-ów w piśmie z dnia 7 sierpnia 2025 r., wskazując podstawę prawną kwalifikacji zgodnie z *rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*. W powyższym piśmie wyjaśnił również, że „procedowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa autostrady A4 Krzyżowa (bez węzła) – Legnica Południe (bez węzła) odcinek realizacyjny 2 od km 64+666 do km 85+641” obejmuje zapewnienie odpowiedniej rezerwy terenowej dla lokalizacji MOP z uwzględnieniem lokalizacji poszczególnych elementów zagospodarowania MOP-u, w tym wykonanie lądowiska dla helikopterów i parkingów samochodowych. (...) W zakresie stacji paliw procedowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględnia zapewnienie odpowiedniej rezerwy terenowej – zgodnie z zapisami *Aneksu nr 1*. Budowa stacji paliw będzie realizowana w ramach odrębnej inwestycji i odrębnej procedury administracyjnej w tym odrębnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”. Informacja o zawężeniu kwalifikacji planowanego zamierzenia została również zakomunikowana stronom postępowania obwieszczeniem z dnia 1 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.48, a także podana do publicznej wiadomości obwieszczeniem z dnia 1 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MTA.49. Zmiana kwalifikacji została także uwzględniona

i przeanalizowana przez organ uzgadniający warunki realizacji przedmiotowej inwestycji. Należy przy tym wskazać, iż ostatecznej kwalifikacji przedsięwzięcia dokonuje organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, biorąc pod uwagę wnioski o wydanie decyzji oraz przedłożony w toku postępowania materiał dowodowy. Zgodnie z zasadą prawdy obiektywnej wyrażoną w art. 7 *Kpa*, organ administracji publicznej jest zobowiązany do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy, co obejmuje również prawidłową kwalifikację przedsięwzięcia.

Żądanie sporządzenia tekstu jednolitego *Raportu* również nie znajduje oparcia w obowiązujących przepisach. Przedłożony *Raport* wraz z jego uzupełnieniami (aneksami) stanowi integralną całość dokumentacji sprawy i podlega łącznej ocenie. Jednocześnie należy podkreślić, iż *Raport* wraz ze wszystkimi aneksami został udostępniony w ramach procedury udziału społeczeństwa, co zapewniło stronom postępowania oraz innym zainteresowanym możliwość zapoznania się z całością materiału dowodowego. W związku z powyższym organ nie stwierdził, aby sposób procedowania mógł wprowadzić strony postępowania w błąd lub ograniczyć ich udział w postępowaniu. Analizując kompletny materiał dowodowy w sprawie nie ma wątpliwości co do zakresu przedmiotowego wniosku.

W kwestii wnioskowanej rozprawy administracyjnej należy wskazać, iż zgodnie z art. 89 *Kpa* organ administracji publicznej przeprowadza rozprawę, gdy zapewni to przyspieszenie lub uproszczenie postępowania lub gdy wymaga tego przepis prawa. Ponadto organ powinien przeprowadzić rozprawę, gdy zachodzi potrzeba uzgodnienia interesów stron oraz gdy jest to potrzebne dla wyjaśnienia sprawy przy udziale świadków lub biegłych albo w drodze oględzin. Należy podkreślić, iż do dnia wpłynięcia wniosku Spółki, jak również w dalszym toku prowadzonego postępowania do Regionalnego Dyrektora nie wpłynęły żadne inne uwagi i wnioski stron ani informacje o potrzebie uzgodnienia interesów stron. Nie stwierdzono także potrzeby wyjaśnienia sprawy przy udziale świadków lub biegłych albo w drodze oględzin. Wszelkie uwagi wniesione przez Spółkę przekazywane były Wnioskodawcy, a w wyniku analizy przedstawionych w odpowiedzi stanowisk, Regionalny Dyrektor dwukrotnie wzywał Wnioskodawcę do złożenia dodatkowych wyjaśnień, podejmując tym samym czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, zgodnie z zasadą wynikającą z art. 7 *Kpa*.

Należy także nadmienić, iż zgodnie z orzecznictwem sądów (w tym wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 grudnia 2020 r., II OSK 3866/19) wniosek o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w postępowaniu administracyjnym nie wiąże organu. To organ prowadzący postępowanie decyduje, czy przeprowadzenie rozprawy przyczyni się do przyspieszenia postępowania czy też sprawniejszego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy. W całym toku przedmiotowego postępowania, tj. do dnia wydania niniejszej decyzji, nie wystąpiły okoliczności wskazujące na potrzebę przeprowadzenia ww. rozprawy. Regionalny Dyrektor nie miał wątpliwości co do stanu faktycznego sprawy, których rozstrzygnięcie wymagałoby udziału świadków, biegłych, czy też przeprowadzenia oględzin, nie zaszła też konieczność uzgodnienia interesów stron. Zatem Regionalny Dyrektor nie stwierdził wystąpienia przesłanek, z których wynikałaby potrzeba przeprowadzenia rozprawy administracyjnej.

W odniesieniu do wniosków dowodowych w kontekście powołania biegłego na okoliczność potwierdzenia kompletności i poprawności przedłożonego przez Wnioskodawcę *Raportu*, Regionalny Dyrektor wyjaśnia, że art. 84 §1 *Kpa* wskazuje, że „gdy w sprawie wymagane są wiadomości specjalne, organ administracji publicznej może zwrócić się do biegłego lub biegłych o wydanie opinii”. Na wstępie należy wskazać, że zgodnie z powołanym

powyżej przepisem powołanie biegłego jest fakultatywne. Organ dysponuje niezbędną wiedzą merytoryczną potrzebną do ustalenia stanu faktycznego oraz oceny wiarygodności zapisów *Raportu*. Zgodnie z wyrokiem NSA z dnia 15 stycznia 2019 r., sygn. II OSK 2667/17, rozstrzygnięcie sprawy wymaga wiadomości specjalnych wtedy, gdy przy jej rozpoznaniu wyłoni się zagadnienie mające znaczenie dla rozstrzygnięcia, którego wyjaśnienie przekracza zakres wiadomości i doświadczenia osób je wydających.

Ponadto zgodnie z utrwalonym orzecznictwem (np. wyrok WSA w Kielcach sygn. II SA/Ke 490/18, wyrok NSA z dnia 22 listopada 2016 r., II GSK 1017/15), opinii biegłego nie można przyjmować bezkrytycznie, a organ administracji nie jest tą opinią związany. Opinia biegłego jest dla organu tylko materiałem, który powinien pomóc w ustaleniu określonej kwestii faktycznej. Organ nie może ograniczyć się w swojej decyzji do powołania się na konkluzje zawarte w opinii biegłego, ale ma obowiązek sprawdzić, na jakich przesłankach biegły oparł swoją konkluzję i skontrolować prawidłowość rozumowania biegłego. Powyższe oznacza, że w niniejszym przypadku, wnioskowana opinia biegłego podlegałaby dokładnie takiej samej analizie, jak przedmiotowy *Raport*. Organ może uwzględnić opinię biegłego, jeśli uzna ją za trafną, ale może ją całkowicie lub częściowo zdyskwalifikować i przyjąć odmienną, własną, opartą na nauce lub doświadczeniu (w oparciu o wyrok WSA w Warszawie z dnia 6 marca 2008 r., sygn. akt VI SA/Wa 1953/07), zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów wyrażonej w art. 80 *Kpa*.

Okoliczność kompletności i poprawności *Raportu* w zakresie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, nie stanowi elementu stanu faktycznego. Powołana wyżej ocena należy do obowiązków organu, który w toku postępowania decyduje, jak ocenić dany dowód i czy przyznać mu przymiot wiarygodności. Mając na uwadze powyższe, powołanie biegłego na okoliczność wskazywaną przez Spółkę należy uznać za nadmiarowe, gdyż Regionalny Dyrektor dokonał własnych ustaleń co do kompletności i poprawności *Raportu* opartych na niezbędnej posiadanej wiedzy i doświadczeniu.

Odnosząc się do wniosku strony o zawieszenie przedmiotowego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po przeanalizowaniu zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, Regionalny Dyrektor stwierdził, iż w przedmiotowej sprawie nie wystąpiła żadna z przesłanek obligujących do zawieszenia postępowania. Na podstawie art. 97 *Kpa* organ administracji publicznej zawiesza postępowanie w przypadku zaistnienia jednej z poniższych okoliczności:

- 1) w razie śmierci strony lub jednej ze stron, jeżeli wezwanie spadkobierców zmarłej strony albo zarządcy sukcesyjnego do udziału w postępowaniu nie jest możliwe i nie zachodzą okoliczności, o których mowa w art. 30 § 5, a postępowanie nie podlega umorzeniu jako bezprzedmiotowe (art. 105);
- 2) w razie śmierci przedstawiciela ustawowego strony;
- 3) w razie utraty przez stronę lub przez jej ustawowego przedstawiciela zdolności do czynności prawnych;
- 3a) w razie wygaśnięcia zarządu sukcesyjnego, gdy postępowanie toczyło się z udziałem zarządcy sukcesyjnego, jeżeli wezwanie spadkobierców zmarłego do udziału w postępowaniu nie jest możliwe i nie zachodzą okoliczności, o których mowa w art. 30 § 5, a postępowanie nie podlega umorzeniu jako bezprzedmiotowe (art. 105);
- 4) gdy rozpatrzenie sprawy i wydanie decyzji zależy od uprzedniego rozstrzygnięcia zagadnienia wstępnego przez inny organ lub sąd;
- 5) na wniosek Bankowego Funduszu Gwarancyjnego, w przypadku gdy stroną postępowania jest podmiot w restrukturyzacji, o którym mowa w art. 2 pkt 44 *ustawy z dnia 10 czerwca*

2016 r. o Bankowym Funduszu Gwarancyjnym, systemie gwarantowania depozytów oraz przymusowej restrukturyzacji (Dz. U. z 2025 r., poz. 643 i 1069).

W odniesieniu do art. 97 § 1 pkt 4 *Kpa*, będącego postawą wniosku Spółki, nie można uznać, aby kwestia sporna dotycząca przebudowy zjazdu z drogi wojewódzkiej wpływała na rozpatrzenie sprawy i wydanie przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z orzecznictwem sądowym (Wyrok NSA z 26.06.2025 r., II GSK 2323/24) „przez zagadnienie wstępne rozumie się zagadnienie prawne o charakterze materialnym, które wyłoniło się w toku postępowania w sprawie administracyjnej i do którego rozstrzygnięcia nie jest właściwy organ prowadzący postępowanie, ale inny organ lub sąd, i rozstrzygnięcie tego zagadnienia jest koniecznym warunkiem wydania decyzji przez organ. Od zagadnienia wstępnego zależy zatem sama możliwość rozpatrzenia sprawy, a nie wyłącznie sposób jej rozpatrzenia. Inaczej ujmując, treść rozstrzygnięcia innego organu lub sądu, do którego kompetencji należy wydanie takiego rozstrzygnięcia, jest koniecznym elementem podstawy rozpatrzenia sprawy i wydania decyzji przez organ administracji”.

Przedmiotem analizowanego postępowania prowadzonego na wniosek Skarbu Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jest rozbudowa odcinka autostrady A4, która nie obejmuje przewidywanym zakresem prac budowlanych przebudowy zjazdu z drogi wojewódzkiej, będącej przedmiotem zagadnienia rozpatrywanego przez WSA w Warszawie. Zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwolił jednoznacznie stwierdzić, że rozwiązanie kwestii przebudowy analizowanego zjazdu nie było niezbędne dla rozpatrzenia sprawy, a możliwość wydania przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie była w żaden sposób uwarunkowana rozstrzygnięciem innego organu lub sądu. Przyczyną uzasadniającą zawieszenie postępowania nie mogło zatem być – zgodnie z wolą Spółki – uznanie analizowanego zagadnienia za zagadnienie wstępne, zgodnie z przywołaną wyżej definicją. Nie było zasadnym także wnioskowane przez Spółkę „przeprowadzenie czynności dowodowych na okoliczność prawidłowości twierdzeń zawartych w pismach GDDKiA” i tym samym oczekiwanie na dalsze wyjaśnienia w tej sprawie, które były już wielokrotnie składane w toku postępowania, zarówno w odpowiedzi na pisma Spółki, jak i wezwania Regionalnego Dyrektora, wyczerpując kwestię ewentualnej kolizji przedsięwzięć.

Ponadto, jak zauważył wnoszący, powodem stwierdzenia nieważności zaskarżonego postanowienia, zgodnie z treścią wyroku WSA w Warszawie, było wydanie tego aktu bez podstawy prawnej. Powyższe nie zaprzecza prawidłowości stwierdzeń zawartych w ww. postanowieniu, jak i wyjaśnieniach przedkładanych przez Wnioskodawcę w toku przedmiotowego postępowania, a jedynie stwierdza, iż nie było podstaw prawnych do zajęcia stanowiska w tej sprawie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Jednakże, jak wskazano wyżej, analizowana kwestia przebudowy zjazdu nie stanowiła zagadnienia wstępnego warunkującego zawieszenie prowadzonego postępowania administracyjnego i jej wyjaśnienie nie było konieczne dla załatwienia sprawy w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla rozbudowy odcinka autostrady A4.

Natomiast zgodnie z art. 98 § 1 *Kpa* organ administracji publicznej może zawiesić postępowanie, jeżeli wystąpi o to strona, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, a nie sprzeciwiają się temu inne strony oraz nie zagraża to interesowi społecznemu. Zgodnie z utrwalonym w orzecznictwie sądowym poglądem „z przepisu art. 98 § 1 k.p.a. wynika, że uprawnienie do żądania zawieszenia postępowania służy wyłącznie stronie, na której żądanie wszczęto postępowanie. Uprawnienie to nie służy innym stronom ani też podmiotom uczestniczącym w postępowaniu na prawach strony” (wyrok NSA z dnia 28 października 2016 r., I OSK 2999/14). W przedmiotowej sprawie również ta przesłanka nie została

spełniona, albowiem wnioskująca o zawieszenie Spółka nie jest stroną, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, stąd nie zachodzą podstawy do zawieszenia postępowania.

Z powodu niespełnienia przesłanek wymienionych w art. 97 i 98 *Kpa*, a tym samym braku zaistnienia podstaw do zawieszenia postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji środowiskowej dla przedmiotowej inwestycji, Regionalny Dyrektor wydał postanowienie o odmowie zawieszenia przedmiotowego postępowania.

Odnosnie wniosku o przeprowadzenie mediacji w toku przedmiotowego postępowania, Regionalny Dyrektor, mając na względzie interes strony oraz potrzebę wyjaśnienia dalszych wątpliwości Spółki, zawiadomił Wnioskodawcę i pozostałe strony postępowania o możliwości przeprowadzenia mediacji, zwracając się jednocześnie o wyrażenie zgody na przeprowadzenie mediacji oraz wybór mediatora. W ustawowym terminie 14 dni nie wpłynęły żadne pisma stron postępowania, z wyjątkiem stanowiska Wnioskodawcy, odnoszące się do możliwości przeprowadzenia mediacji.

Regionalny Dyrektor zwraca uwagę, iż na podstawie art. 96c *Kpa* mediacji nie przeprowadza się w przypadku niewyrażenia zgody na przeprowadzenie mediacji w terminie, o którym mowa w art. 96b § 3 *Kpa*. Zgodnie z utrwalonym stanowiskiem opartym na przepisach ww. *ustawy*, brak jednoznacznej zgody stron na mediację lub wyraźny sprzeciw w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia uniemożliwia przeprowadzenie mediacji. Art. 96c *Kpa* nie przewiduje możliwości domniemywania zgody strony. Zgoda stron nie może być ani dorozumiana, ani domniemana oraz winna być udzielona wprost i wyraźnie przez stosowne oświadczenie złożone organowi administracji publicznej. Mając na uwadze powyższe należy wnioskować, że jeżeli chociaż jedna ze stron nie wyrazi zgody na przeprowadzenie mediacji w wyznaczonym terminie, organ administracji nie może jej przeprowadzić.

Wskazuję przy tym, iż zgodnie z art. 96a § 1 *Kpa*, w toku postępowania może być przeprowadzona mediacja, jeżeli pozwala na to charakter sprawy. W opinii Wnioskodawcy, biorąc pod uwagę mnogość stron przedmiotowego postępowania, budzi wątpliwość możliwość uzyskania ich zgód na mediację, a tym samym możliwość przeprowadzenia samej mediacji.

Ponadto należy mieć na względzie, że organ administracji publicznej może dopuścić prowadzenie mediacji w sprawach, w których jest podstawa materialnoprawna do jej rozstrzygnięcia w drodze decyzji i jest właściwy do jej rozstrzygnięcia. Zgodnie ze stanowiskiem Wnioskodawcy, uwzględniając kwestie podnoszone przez Spółkę, które miały stanowić przedmiot mediacji, powstały wątpliwości, czy mediacja byłaby w stanie doprowadzić do jej ostatecznego rozstrzygnięcia w sposób uwzględniający wszystkie interesy ze względu na charakter sprawy. Biorąc pod uwagę wnioski Spółki Wnioskodawca poddał także w wątpliwość, czy Regionalny Dyrektor jest organem właściwym do rozstrzygnięcia mediacji w drodze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z wnioskiem strony celem mediacji miało być zabezpieczenie interesów Spółki przy jednoczesnej realizacji przez Wnioskodawcę inwestycji w odniesieniu do autostrady A4, m.in. w kwestii sprecyzowania zakresu ingerencji w nieruchomości Spółki oznaczoną jako działka 147/11, obręb Wilczyce, w gminie Krotoszyce. Celem wnioskowanej mediacji było również skoordynowanie prac projektowych i budowlanych Spółki oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w odniesieniu do drogi wojewódzkiej nr 364 (we wcześniejszym piśmie podnoszono zarzuty dotyczące konieczności skoordynowania obydwu inwestycji w zakresie przebudowy zjazdu z ww. drogi na teren Spółki).

W tym miejscu należy zaznaczyć, że postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ma na celu ocenę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz ustalenie warunków, na jakich może ono zostać zrealizowane tak, aby zminimalizować jego negatywny wpływ na środowisko. Nie jest to etap inwestycyjny mający na celu udzielenie zezwolenia na lokalizację lub realizację przedsięwzięcia i prowadzenie prac, to następuje bowiem na etapie m.in. uzyskiwania decyzji ZRID czy pozwolenia na budowę. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie precyzuje szczegółowych rozwiązań technicznych ani przebiegu prac projektowych i budowlanych, zatem w opinii Wnioskodawcy niejasne było w jaki sposób kwestie te po mediacjach miałyby zostać w decyzji uregulowane przez organ. Spółka, wnosząc o mediację, nie wskazywała na zagadnienia środowiskowe, będące przedmiotem rozstrzygnięcia w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc pod uwagę powyższe, przeprowadzenie wnioskowanych przez Spółkę mediacji mogłoby nie doprowadzić do ostatecznego rozstrzygnięcia w sposób jaki uwzględniłby wszystkie interesy stron, gdyż postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie przesądza ostatecznie zagadnień podnoszonych przez Spółkę. W konsekwencji przeprowadzenie mediacji mogłoby prowadzić do nieuzasadnionego przedłużenia postępowania, co działałoby na niekorzyść interesu publicznego. Mając na uwadze powyższe, Regionalny Dyrektor odstąpił od przeprowadzenia mediacji z uwagi na brak zgody stron oraz uznając, że rozstrzygnięcie może zostać wydane w oparciu o obowiązujące przepisy prawa oraz zgromadzony materiał dowodowy.

We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 27 października 2023 r., Wnioskodawca działając w oparciu o art. 108 § 1 *Kpa*, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji. W uzasadnieniu wniosku wskazano, że realizacja inwestycji jest istotna ze względu na ważny interes strony, jak i interes społeczny, a także wpłynie na rozwój gospodarczy całego regionu. Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na stworzenie bezpiecznego odcinka autostrady zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży, oddzielenie ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego, a także wybudowanie autostrady o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, przepisami prawa i wymogami unijnymi.

Odcinek realizacyjny 2 będący przedmiotem niniejszego postępowania stanowi fragment autostrady A4 biegnącej od granicy państwa w Jędrzychowicach do granicy państwa w Korczowej, która została ujęta w załączniku do *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1819)*, a także w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) przyjętym *uchwałą Rady Ministrów nr 253/2022 z dnia 13 grudnia 2022 r.* Ponadto autostrada A4 została ujęta w programie Transeuropejskiej sieci transportowej – TEN-T. Konieczność rozbudowy autostrady wynika z potrzeby stworzenia tranzytowego układu dróg na terytorium kraju oraz dostosowania infrastruktury drogowej do standardów europejskich. Inwestycja przyczyni się do skrócenia czasu podróży, jak również wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu, a w tym samym na obniżenie liczby wypadków i kolizji drogowych. Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi sprawne podjęcie działań mających na celu pozyskanie wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, w tym decyzji ZRID, i pozwoli na szybką realizację przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę powyższe należy uznać, że nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest uzasadnione zarówno ze względu na ważny interes strony, jak i z uwagi na interes społeczny, zatem Regionalny Dyrektor, zgodnie z art. 108 § 1 *Kpa*, w punkcie VI sentencji niniejszej decyzji nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

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

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

Przedmiotowy odcinek autostrady A4 położony jest w całości na terenie województwa dolnośląskiego. Odległość od zachodniej granicy Państwa wynosi około 60 km w linii prostej od rozbudowywanego odcinka autostrady, zatem lokalizacja, rodzaj i parametry planowanej inwestycji oraz jej odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej, eliminują możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji, w której uwzględniono analizę oddziaływań i potencjalnych zagrożeń środowiskowych związanych z realizacją i eksploatacją inwestycji oraz wskazano szereg działań niezbędnych do podjęcia celem zabezpieczenia i zminimalizowania potencjalnych negatywnych oddziaływań, Regionalny Dyrektor zdecydował o nałożeniu warunków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wymienionych w sentencji niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji decyzji.

### **Pouczenie**

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

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

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

Katarzyna Łapińska  
*/podpisano kwalifikowanym  
podpisem elektronicznym/*

Otrzymują:

1. Skarb Państwa  
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad  
*reprezentowany przez:*  
Dyrektor Oddziału GDDKiA we Wrocławiu  
ul. Powstańców Śląskich 186, 53-139 Wrocław
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 *Kpa* w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś.*

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Złotoryi  
ul. Stanisława Staszica 22, 59-500 Złotoryja
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 26 maja 2026 r., znak: WOOŚ.420.65.2023.MSA.83, wydanej dla przedsięwzięcia polegającego na **rozbudowie autostrady A4 Krzyżowa (bez węzła) – Legnica Południe (bez węzła) odcinek realizacyjny 2 od km 64+666 do km 85+641** w wariantcie III

## CHARAKTERYSTKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącej autostrady A4 w zakresie od węzła Krzyżowa do węzła Legnica Południe na odcinku realizacyjnym 2, tj. od około km 64+666 do około km 85+641. Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie w województwie dolnośląskim, w powiatach złotoryjskim i legnickim, na terenie gmin: Zagrodno, Chojnów, Złotoryja i Krotoszyce.

Przedsięwzięcie obejmie poszerzenie jezdni autostrady od około km 64+666 do około km 85+641 (wg obecnego kilometraża autostrady A4) przez dobudowę jezdni naprzemiennie po lewej lub po prawej stronie istniejącej drogi (wg pikietażu wariantu III):

- od km 64+661 do km 72+000 – dobudowa po stronie lewej,
- od km 73+000 do km 75+000 – dobudowa po stronie prawej,
- od km 76+000 do km 85+640 – dobudowa po stronie lewej.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie układu drogowego istniejącej autostrady, która przebiega w większości przez tereny niezabudowane (głównie użytki rolne, nieużytki, łąki, tereny zadrzewione i kompleksy leśne). Częściowo obszar objęty inwestycją położony jest w sąsiedztwie terenów o charakterze mieszkalnym z zabudową jednorodziną. Ponadto trasa istniejącej autostrady przekracza ciek wodny oraz drogi poprzeczne i linie kolejowe.

W wyniku realizacji inwestycji analizowany odcinek autostrady A4 będzie posiadać przekrój normalny, w skład którego wchodzi: dwie jezdnie (każda posiadająca trzy pasy ruchu), pas awaryjny, pobocze gruntowe, opaska wewnętrzna i pas dzielący. Wyposażenie autostrady obejmie m.in.: ekrany akustyczne i przeciwoślnościowe, ogrodzenie, oświetlenie, odwodnienie, urządzenia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD), w tym łączność alarmową.

W ramach inwestycji projektowane są dwa węzły drogowe:

- Węzeł „Chojnów” – węzeł projektowany w dotychczasowej lokalizacji, na skrzyżowaniu autostrady A4 i drogi wojewódzkiej nr 328, zlokalizowany w około km 73+070 autostrady A4,
- Węzeł „Złotoryja” – węzeł na skrzyżowaniu autostrady A4 i drogi wojewódzkiej nr 364, zlokalizowany w około km 84+180 autostrady A4, zespolony z istniejącym węzłem „Legnica Południe”.

Planowana jest także lokalizacja Miejsc Obsługi Podróżnych: MOP II „Jadwisin Północ” oraz MOP II „Jadwisin Południe” w miejscowości Jadwisin w rejonie likwidowanego węzła Jadwisin. Teren na MOP-ach został podzielony na następujące strefy:

- strefa parkingowo-techniczna – zlokalizowana najbliżej autostrady A4, w której znajdują się m.in. parkingi dla samochodów ciężarowych, stanowiska techniczne, stanowiska zrzutu ścieków z autokarów, stanowiska dla samochodów z niebezpiecznymi ładunkami z odpowiednią strefą bezpieczeństwa, stanowiska technicznej kontroli pojazdów,
- strefa wypoczynku – oddalona od autostrady A4, wyposażona w liczne alejki, miejsca siedzące oraz tereny piknikowe i plac zabaw dla dzieci. W rejonie strefy wypoczynku znajdują się miejsca postojowe dla samochodów osobowych.

Na terenie projektowanych MOP-ów przewidziano również m.in.: lądowisko dla helikopterów o wymiarach 25 m x 25 m. Łączna powierzchnia nawierzchni parkingów (stanowisk i miejsc postojowych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą (wjazd i zjazd na MOP, drogi manewrowe, chodniki) wyniesie około 4,1 ha na MOP II „Jadwisin Północ” i około 4,4 ha na MOP II „Jadwisin Południe”.

Dostosowania do szerszej, trzypasowej autostrady wymagać będą odcinki dróg poprzecznych o nawierzchni utwardzonej, w tym dróg wojewódzkich nr 328 i 364, a także dróg powiatowych i gminnych o łącznej długości około 10,0 km. Dodatkowo w ramach inwestycji zaplanowane zostało wykonanie około 11,0 km dróg równoległych do rozbudowywanej autostrady, które zapewnią możliwość dojazdu do działek ewidencyjnych, które w ramach rozbudowy autostrady utracą istniejący dojazd, uciążlenie sieci dróg, dojazd do urządzeń stanowiących wyposażenie autostrady, w szczególności zbiorników retencyjnych.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się rozbiórkę i budowę następujących obiektów inżynierskich (wg pikietażu wariantu III):

- obiekt WA-65.30 – wiadukt w ciągu autostrady nad linią kolejową nr 282 w około km 65+314,
- obiekt WD-66.73 – przejazd nad autostradą w ciągu drogi powiatowej nr 2268D w około km 66+775,
- obiekt WD-67.77 – wiadukt nad autostradą w ciągu drogi gminnej nr 120871D i 104435D w około km 67+767,
- obiekt MA-68.43/PZDd – most nad rzeką Skorą w ciągu autostrady z przejściem dla zwierząt w około km 68+442,
- obiekt WA-70.12 – wiadukt autostradowy nad drogą gminną nr 104283D w około km 69+896,
- obiekt WD-71.60 – wiadukt nad autostradą w ciągu drogi gminnej nr 104282D w około km 71+585,
- obiekt WD-74.10 – wiadukt nad autostradą w ciągu drogi powiatowej nr 2267D w około km 74+126,
- obiekt MA-75.76/PZDs – most autostradowy nad ciekim z przejściem dla zwierząt w około km 75+759,
- obiekt WD-76.07 – wiadukt nad autostradą w ciągu drogi gminnej nr 2217D w około km 76+043,
- obiekt MA-76.43/PZDs – most autostradowy nad ciekim z przejściem dla zwierząt w około km 76+434,
- obiekt WA-77.09 – wiadukt w ciągu autostrady pod drogą gminną nr 120868D w około km 77+000,

- obiekt WA-78.00 – wiadukt w ciągu autostrady pod drogą gminną nr 120870D w około km 77+993,
- obiekt WA-80.19 – wiadukt autostradowy nad drogą powiatową nr 2611D w około km 80+145,
- obiekt MA-80.33 – most w ciągu autostrady nad rzeką Lubiatówka w około km 80+329,
- obiekt WD-82.15 – wiadukt nad autostradą w ciągu drogi gminnej nr 2037003 w około km 82+125,
- obiekt WK-84.22 – wiadukt kolejowy linii nr 284 nad autostradą w około km 84+225,
- obiekt WD-84.37 – wiadukt nad autostradą w ciągu drogi powiatowej nr 2204D w około km 84+370.

Ponadto wykonane zostaną następujące nowe obiekty:

- obiekt PH-69.54/PZMh – przejście dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną zlokalizowane pod autostradą w około km 69+542,
- obiekt PZM-72.14 – przejście dla zwierząt małych pod autostradą w około km 72+153,
- obiekt PZM-74.85 – przejście dla zwierząt małych pod autostradą w około km 74+839,
- obiekt PH-79.06/PZMh – przejście dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną zlokalizowane pod autostradą w około km 79+073,
- obiekt PZGd-81.70 – przejście dla zwierząt dużych nad autostradą w około km 81+704,
- obiekt PH-83.15/PZMh – przejście dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną zlokalizowane pod autostradą w około km 83+154.

Realizacja nowego układu drogowego autostrady A4 spowoduje konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą, takiej jak: linie i urządzenia elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, sieć gazowa oraz oświetlenie, a także przebudowy linii kolejowej na długości przebudowywanego wiaduktu kolejowego. Przebudowa istniejącej sieci energetycznej kolidującej z projektowaną rozbudową autostrady A4 polegać będzie na odtworzeniu istniejących urządzeń przy zachowaniu ich dotychczasowych parametrów eksploatacyjnych. Przebudowa nie będzie dotyczyć linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia i napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV. Na odcinkach kolizyjnych sieci gazowych z projektowanym układem drogowym przewiduje się rozbiórkę istniejących sieci i budowę odcinków sieci gazowej po nowej trasie. Planowana jest przebudowa sieci gazowej wysokiego ciśnienia DN300 w około km 83+246 na długości około 175 m, a także sieci gazowej średniego ciśnienia średnicy DN225 w około km 65+376 (około 98 m) i średnicy DN63 w około km 84+352 (około 552 m).

Rozbudowa autostrady na przedmiotowym odcinku wymagać będzie dostosowania cieków i rowów melioracyjnych do projektowanych obiektów poprzez ich przebudowę i regulację. W tym celu przewiduje się wykonanie robót budowlanych związanych z umocnieniem skarp i dna cieków, kształtowaniem koryt i konserwacją. Regulacja koryt obejmie następujące cieki:

- Dopływ spod Wojciechowa w około km 68+270 na długości około 162 m,
- Skora w około km 68+442 na długości około 205 m,
- Dopływ spod Strupic w około km 76+434 na długości około 235 m,
- Brochotka w około km 75+759 na długości około 270 m,
- Lubiatówka w około km 80+330 na długości około 177 m,

- Okaleniec w około km 83+154 na długości około 177 m.

Natomiast planowana przebudowa obejmie trzy odcinki rowów melioracyjnych:

- w około km 67+235 na długości około 135 m,
- w około km 69+542 na długości około 393 m,
- w około km 79+074 na długości około 176 m.

Ponadto w ramach robót konserwacyjnych wykonywane będzie m.in.: wykoszenie skarp, usunięcie i rozplantowanie namułu z dna cieków lub rowów, usunięcie namułu z istniejących przepustów, przycięcie nierówności na skarpach, uzupełnienie darniny ubezpieczającej skarpy zniszczonej przy odmulaniu, wycięcie zakrzaczeń ze skarp cieków i rowów.

Z uwagi, że trasa autostrady przebiega częściowo przez tereny leśne, realizacja przedsięwzięcia wymaga wycinki kompleksów leśnych, a także pojedynczych kolidujących drzew, zadrzewień i krzewów. Szacowana powierzchnia wycinki na odcinku realizacyjnym 2 wynosi około 24,0 ha.

Na potrzeby realizacji rozbudowy przedmiotowego odcinka autostrady przewidziano rozbiórkę 5 istniejących wiaduktów:

- obiekt WA-73.01 w około km 73+011,
- obiekt WA-78.55 w około km 78+552,
- obiekt WD-80.89 w około km 80+892,
- obiekt WD-83.03 w około km 83+028,
- obiekt WD-83.53 w około km 83+511.

W ramach rozbudowy odcinka realizacyjnego 2 nie przewiduje się rozbiórki obiektów kubaturowych.

Całkowita zajętość terenu pod planowaną inwestycję wyniesie około 540,48 ha.

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

Katarzyna Łapińska

*/podpisano kwalifikowanym  
podpisem elektronicznym/*