



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68  
51-162 WROCŁAW

WOOS.420.66.2023.CC.60

Wrocław, dnia 13 stycznia 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 2024 r., poz. 1112 ze zm.)*, § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62, a także § 3 ust. 1 pkt 62, pkt 67, pkt 88 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, 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 1 od km 50+710 do km 64+666” w wariantcie III.**

### I. Określam:

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

Przedmiotem postępowania jest rozbudowa autostrady A4 na długości około 14 km. Zakres inwestycji obejmuje odcinek od około km 50+710 do około km 64+666 zwany odcinkiem realizacyjnym 1. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w południowo-zachodniej Polsce, na terenie województwa dolnośląskiego, w powiatach bolesławieckim i legnickim, w gminach: Gromadka, Warta Bolesławiecka, Chojnów. Ponadto zasięg oddziaływania przedsięwzięcia obejmuje fragment gminy Zagrodno, położonej w powiecie złotoryjskim.

Inwestycja obejmie poszerzenie jezdni autostrady A4 poprzez rozbudowę od około km 50+710 do około km 64+666 przez dobudowę jezdni naprzemiennie po lewej lub po prawej stronie istniejącej drogi, w szczególności przewiduje się:

- od km 50+710 do km 52+700 – dobudowa po stronie prawej,
- od km 52+700 do km 54+000 – odcinek „przejściowy” rozbudowy autostrady z rozbudowy po prawej stronie na rozbudowę po lewej stronie,
- od km 54+000 do km 64+666 – dobudowa po stronie lewej.

Planowane przedsięwzięcie będzie obejmowało rozbudowę układu drogowego istniejącej autostrady, który przebiega w większości przez tereny niezabudowane (użytki rolne, nieużytki, tereny zadrzewione i kompleksy leśne). Częściowo obszar objęty

opracowaniem położony jest w sąsiedztwie terenów o charakterze mieszkalnym i usługowym. Ponadto trasa istniejącej autostrady przekracza ciekі wodne oraz drogi poprzeczne.

Po realizacji przedsięwzięcia odcinek autostrady A4 objęty opracowaniem 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 obejmie także rozbudowę/budowę węzłów drogowych, tj.:

- Węzeł „LSSE Obszar Krzywa” – węzeł komunikujący istniejącą strefę ekonomiczną „Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna”, zlokalizowany w około km 57+215 autostrady A4,
- Węzeł „Krzywa” – węzeł na skrzyżowaniu autostrad A4 i drogi krajowej numer 94, zlokalizowany w około km 62+235 autostrady A4.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się również przebudowę dróg krzyżujących się z autostradą w formie przejazdów nad lub pod autostradą oraz ich dostosowaniu do szerszej projektowanej autostrady (trzy pasy w obu kierunkach). Realizacja inwestycji wymagać będzie przebudowy/budowy wiaduktów drogowych i obiektów mostowych. Rozbudowa układu drogowego autostrady A4 spowoduje także konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej, niezwiązanej z drogą, takiej jak: linie i urządzenia elektroenergetyczne, telekomunikacyjne oraz oświetlenie, a także przebudowę sieci wodociągowych i kanalizacyjnych. Realizacja rozbudowy autostrady A4 wymagać będzie również dostosowania do jej przebiegu cieków (tj. rzeka Brenna i Dopływ z Krzywej) oraz rowu melioracyjnego. W tym celu przewiduje się wykonanie robót budowlanych związanych z umocnieniem skarp i dna cieków oraz kształtowaniem i konserwacją koryt. Ponadto zakres przedsięwzięcia obejmie wykonanie robót przygotowawczych w zakresie wycinki drzew (zadrzewień oraz kompleksów leśnych). Całkowita powierzchnia przeznaczona pod inwestycję wyniesie około 310,25 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 rosnących w kilometrach drogi około 53+000 – 54+200, 58+600 – 61+100, 63+000 – 64+000 wykonać wyłącznie w okresie od 1 września do końca lutego.
2. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Wycinkę, z zastrzeżeniem drzew i krzewów na odcinkach wskazanych w punkcie I.2.1, w okresie od 1 marca do 31 sierpnia prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin drzew i krzewów pod kątem obecności miejsc lęgowych ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże zasady i dopuszczalny termin prowadzenia prac. W pozostałym okresie (od 1 września do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
3. Wycinkę drzew o obwodach pni powyżej 50 cm dziuplastych i/lub z odstającą korą prowadzić przy udziale specjalistów entomologa i chiropterologa, którzy 2 – 3 dni przed rozpoczęciem ww. prac dokonają oględzin drzew pod kątem obecności schronień i miejsc rozrodu nietoperzy oraz chronionych gatunków bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dalsze sposoby i terminy postępowania.

4. Pnie drzew narażone na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości około 2 m od poziomu gruntu, natomiast w przypadku, gdy korona drzewa osadzona jest poniżej 2 m – do wysokości pierwszych gałęzi (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczania drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
5. Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów wykonywać ręcznie. Odsłonięte korzenie przykrywać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni.
6. Nie składować materiałów budowlanych, ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. sole, oleje, paliwa) w obrębie rzutów koron drzew i krzewów.
7. Wzdłuż drogi, na czas prowadzenia prac ziemnych, zainstalować tymczasowe wygradzenia w kilometrach drogi (po obu jej stronach): około 52+900 – 54+300, około 58+600 – 61+200, około 62+400 – 64+100. Wygradzenia wykonać z materiałów, takich jak np. geotkaniny lub innego wytrzymałego materiału i winny mieć wysokość minimum 50 cm nad powierzchnię gruntu i być wkopane w grunt na głębokość minimum 10 cm. Ogrodzenie należy wesprzeć na metalowych słupkach lub drewnianych palikach długości około 100 – 120 cm oraz 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 ogrodzenia 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.
8. 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 – października i rozpocząć 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.
9. 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.

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. Nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych na odcinkach w km (po obu stronach drogi): około 52+900 – 54+300, 58+600 – 61+200, 62+900 – 64+100 oraz 55+500 – 57+000. 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, we współpracy ze specjalistą przyrodnikiem zajmującym się problematyką przejść dla zwierząt – obsadzić roślinnością oraz odpowiednio zagospodarować tak, aby powierzchnia dojść do przejść dla zwierząt w możliwie największym stopniu nie odróżniała się od warunków siedliskowych po obu stronach przejścia:
  - 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 3,65 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 mieszaną 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 zasypianie w gruncie oraz elementy biomasy (karpy, kłody, gałęzie itp.).

14. W celu ograniczenia pylenia transport materiałów sypkich prowadzić pojazdami do tego przystosowanymi (np. wyposażonymi w opony), skrzynie ładunkowe przykrywać plandekami lub transportowany materiał utrzymywać w stanie wilgotności ograniczającej pylenie, osłaniać przed działaniem wiatru miejsca składowania materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe (np. poprzez przykrycie plandekami), zraszać potencjalne miejsca wtórnego pylenia w dni bezdeszczowe i wietrzne.
15. Prace budowlane (z wyłączeniem sytuacji wymagających zachowania ciągłości robót) w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej oraz innych terenów wymagających ochrony przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>.
16. Zaplecza budowy lokalizować poza terenami mieszkaniowymi, w odległości nie mniejszej niż 100 m od terenów podlegających ochronie akustycznej.
17. Teren pod zaplecza budowy należy utwardzić lub usytuować na terenie utwardzonym, zabezpieczyć przed przenikaniem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Zaplecza budowy oraz miejsca postoju maszyn i urządzeń wyposażać należy w sorbenty, maty bądź biopreparaty do neutralizacji i likwidacji ewentualnych wycieków i wylewów substancji ropopochodnych. Maszyny i pojazdy garażować na wyznaczonym do tego celu utwardzonym i izolowanym od podłoża placu na terenie zaplecza budowy.
18. 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). Nie dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego płynami eksploatacyjnymi, paliwem, olejami, itp. W sytuacjach wyjątkowych dopuszcza się tankowanie małych mobilnych maszyn bądź wykonywanie prostych prac konserwacyjnych na terenie aktualnie wykonywanych prac z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz z wykorzystaniem technologii zapewniających ochronę środowiska gruntowo-wodnego, np. kuwety wychwytowe, folie i maty odciekowe, sorbenty i czyszczywa wraz z workami na zanieczyszczony grunt.
19. 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.
20. 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 roboty nie mogą powodować długotrwałego zaburzenia przepływu wód oraz długotrwałego zmętnienia wód.

21. Nie należy dopuszczać do trwałego załadowania zastoisk, starorzeczy, zakoli rzecznych (zatami) czy przestrzeni międzyostrogowych w wyniku składowania ziemnego urobku wydobytego z dna rzeki podczas pracy w ciekach.
22. Tereny nad ciekami zabezpieczyć przed przedostawaniem się materiałów z rozbiórki/budowy obiektów inżynierskich poprzez użycie np. siatek ochronnych, barier pływających, platform roboczych na pontonach, zapobiegających spadaniu elementów obiektów do koryta cieku. 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).
23. 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 typów odpadów.
24. 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.
25. Cyklicznie kontrolować stan techniczny i utrzymywać w należytej sprawności i czystości rowy odwadniające, studzienki kanalizacyjne, wpusty deszczowe, osadniki, zbiorniki retencyjne oraz pozostałą infrastrukturę odwadniającą projektowaną drogę.
26. 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.
27. Wody pochodzące z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych, należy podczyścić z zawiesiny.
28. 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   | PZM                | Przejście dla zwierząt małych suche                                | 51+860<br>(51+860)                                       | 1,5 (szerokość),<br>1 (wysokość),<br>0,07 (współczynnik względnej ciasnoty) |
| 2   | PZGs               | Przejście górne dla średnich zwierząt                              | 53+504<br>(53+503)                                       | 40 (szerokość)<br>0,8 (stosunek szerokości do długości przejścia)           |
| 3   | PZGd               | Przejście górne dla dużych zwierząt                                | 60+104<br>(60+099)                                       | 50 (szerokość),<br>0,8 (stosunek szerokości do długości przejścia)          |
| 4   | MA/PZDs            | Przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim Brenna | 61+023<br>(61+011)                                       | 2x7,0 (szerokość),<br>3,5 (wysokość)                                        |
| 5   | PH/PZMh            | Przejście dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną              | 62+544<br>(62+544)                                       | 2x1,0 (szerokość półki)<br>około 1,50 (wysokość)                            |
| 6   | PH/PZMh            | Przejście dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną              | 63+047<br>(63+047)                                       | 2x1,0 (szerokość półki)<br>około 1,50 (wysokość)                            |
| 7   | PZGs               | Przejście górne dla średnich zwierząt                              | 64+004<br>(64+001)                                       | 40 (szerokość)<br>0,8 (stosunek szerokości do długości przejścia)           |

- 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.
- 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 ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym.
- 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 ogrodzeniem 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: 55+900 – 56+100 (strona lewa), 57+400 – 57+600 (strona lewa), 61+700 – 61+950 (strona prawa) wzdłuż drogi, zaprojektować i wykonać wygradzenia w formie prefabrykatów lub płotków ochronno-naprowadzających. W przypadku gdy lokalizacja ogrodzenia pokrywa się z wygradzeniem głównym drogi należy zastosować dodatkowe ogrodzenie ochronne w postaci siatki dogęszczającej (np. stalowej o wielkości oczek 0,5 cm x 0,5 cm). Wygradzenia winny być wykonane np. z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 0,5 cm lub elementów prefabrykowanych o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m w części naziemnej. Ogrodzenie winno być wkopane w ziemię na głębokość min. 10 cm i posiadać wygięcie górnej krawędzi o szerokości nie mniejszej niż 10 cm skierowane w kierunku przeciwnym do terenu inwestycji. Zewnętrzne końce ogrodzeń winny mieć zakończenie U-kształtne. Powyższe prace należy prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa. W razie konieczności ww. specjalista winien dostosować szczegółowy przebieg ogrodzenia 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 zieleni 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 odcinku minimum 100 m od nich winny mieć nawierzchnię gruntową, szutrową itp. Dopuszcza się zaprojektowanie nawierzchni asfaltowej tylko w przypadku, gdy stanowią one drogi publiczne. Drogi dodatkowe, w przypadku gdy przecinają dojście do przejścia na wysokości przejść dla zwierząt i na odcinku minimum 100 m od nich, winny mieć nawierzchnię gruntową, szutrową itp. Na przedmiotowych drogach dopuszcza się zaprojektowanie nawierzchni asfaltowej tylko w przypadku, gdy stanowią one drogi publiczne. W przypadku dróg przeprowadzonych nad/pod przejściem dla zwierząt (bezkolizyjnie względem trasy migracji) – brak dodatkowych wymagań do nawierzchni drogi.
8. W przypadku zastosowania 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/jezdni dodatkowej o nawierzchni innej niż bitumiczna lub z kostki betonowej, na całej szerokości bramy lub furtki, należy wykonać nawierzchnię z betonowych płyt chodnikowych, co wykluczy możliwość podkopywania się zwierząt. Dopuszcza się rezygnację z zagłębienia płotków w grunt w przypadku, gdy ogrodzenie zbiorników zostanie wykonane na podmurówce (monolitycznej lub systemowej) zagłębionej w grunt na głębokość minimum 10 cm. Płatki 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 ogrodzenia 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 około 15x15 cm. Ogrodzenie winno łączyć się w sposób szczelny z innymi obiektami.
11. Odwodnienie drogi realizować poprzez rowy, kanalizację deszczową, wpusty ściekowe, studzienki zbiorcze i inną infrastrukturę odwodnieniową, a następnie wody opadowe i roztopowe odprowadzać do odbiorników naturalnych, zbiorników retencyjnych.
12. W celu ochrony środowiska wodnego przed zawiesiną przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników, należy zastosować urządzenia podczyszczające – osadniki zawiesin mineralnych.
13. Na odcinku od około km 55+500 do około km 57+000 z uwagi na pobliskie ujęcie wód podziemnych wody opadowe i roztopowe należy odprowadzać do odbiorników rowami szczelnymi lub kanalizacją szczelną wraz z odpowiednimi urządzeniami podczyszczającymi.
14. W obrębie obiektów inżynierskich zaprojektować szczelny system kanalizacji deszczowej.
15. Urządzenia odwadniające należy 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.
16. Należy zastosować klapy zwrotne, zapobiegające napływowi wody z odbiornika do układu odwodnienia drogi podczas podniesienia się poziomu zwierciadła wody w odbiornikach naturalnych powyżej poziomu wylotu kanalizacyjnego.

17. Zbiorniki retencyjne należy zlokalizować zgodnie z Tabelą 2:

*Tabela 2. Zestawienie zbiorników retencyjnych.*

| Lp. | Nazwa | Przybliżony kilometraż<br>(wg pikietażu wariantu III) | Strona<br>autostrady | Docelowy odbiornik wód<br>opadowych |
|-----|-------|-------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|
| 1   | ZR1   | 51+995                                                | P                    | rzeka Brenna                        |
| 2   | ZR2   | 52+996                                                | L                    | rzeka Brenna                        |
| 3   | ZR3   | 54+874                                                | P                    | rzeka Brenna                        |
| 4   | ZR4A  | 56+190                                                | L                    | rzeka Brenna                        |
| 5   | ZR4B  | 56+301                                                | L                    | rzeka Brenna                        |
| 6   | ZR4C  | 56+368                                                | P                    | rzeka Brenna                        |
| 7   | ZR5   | 57+043                                                | L                    | rzeka Brenna                        |
| 8   | ZR5A  | 57+295                                                | P                    | rzeka Brenna                        |
| 9   | ZR6   | 58+354                                                | L                    | rzeka Brenna                        |
| 10  | ZR7   | 60+828                                                | L                    | rzeka Brenna                        |
| 11  | ZR8   | 62+444                                                | P                    | ciek Dopływ z Krzywej               |
| 12  | ZR9   | 63+143                                                | L                    | ciek Dopływ z Krzywej               |

18. Na odcinku od około km 55+500 do około km 57+000 zbiorniki retencyjne należy zastosować jako szczelne.

19. Należy zastosować ekrany akustyczne zgodnie z Tabelą 3:

*Tabela 3: Zestawienie ekranów akustycznych.*

| Lp.                                     | Nazwa<br>ekranu | Przybliżony<br>kilometraż początku<br>(wg pikietażu<br>wariantu III) | Przybliżony<br>kilometraż końca<br>(wg pikietażu<br>wariantu III) | Wysokość | Typ<br>wypełnienia |
|-----------------------------------------|-----------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------|--------------------|
| Strona prawa autostrady A4              |                 |                                                                      |                                                                   |          |                    |
| 1                                       | EP-1.1          | 55+550                                                               | 56+700                                                            | 7,0      | pochłaniający      |
| 2                                       | EP-1.2          | 55+700                                                               | 55+712                                                            | 6,0      | pochłaniający      |
|                                         |                 | 56+018                                                               | 56+200                                                            | 8,0      | pochłaniający      |
| 3                                       | EP-1.3          | 56+200                                                               | 56+400                                                            | 7,0      | pochłaniający      |
| 4                                       | EP-1.4          | 56+400                                                               | 56+540                                                            | 6,0      | pochłaniający      |
| Pas rozdzielający jezdnie autostrady A4 |                 |                                                                      |                                                                   |          |                    |
| 5                                       | ES-1            | 55+700                                                               | 56+100                                                            | 4,0      | 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 8,35 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 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 Nadleśnictw: Złotoryja i Bolesławiec, pod nadzorem specjalistów ornitologa i chiropterologa, wywiesić co najmniej 25 budek dla ptaków typu A (w każdym w ww. Nadleśnictwie), 50 budek dla ptaków typu A1 (w każdym w ww. Nadleśnictwie), 5 budek dla ptaków typu B (w każdym w ww. Nadleśnictwie), 3 budek dla ptaków typu D (wyłącznie w Nadleśnictwie Złotoryja), 3 budki dla ptaków typu E (wyłącznie w Nadleśnictwie Złotoryja) i 50 sztuk skrzynek typu Stratmann dla nietoperzy (w każdym w ww. Nadleśnictwie). 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 poprawianie 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/lub 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 w zakresie wprowadzenia nasadzeń drzew i krzewów i ich lokalizacji.
2. Doszczegółowienia parametrów przejść dla zwierząt oraz ich zagospodarowania.
3. Doszczegółowienia lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych oraz lokalizacji wskazanych punktów do pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej.
4. Doszczegółowienia sposobu odprowadzania i podczyszczania odprowadzanych 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, charakteru wykonywanych prac w zakresie długości cieków podlegających przełożeniu/regulacji.

**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 przedstawienia analizy porealizacyjnej oddziaływania zrealizowanego przedsięwzięcia:**

**1. W zakresie hałasu na obszarach podlegających 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 w pobliżu terenów chronionych akustycznie celem wykazania, czy dotrzymane zostaną dopuszczalne poziomy hałasu na terenach chronionych akustycznie, a w szczególności w lokalizacjach zgodnie z Tabelą 4:

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

| Lp. | Numer punktu | Przybliżony kilometraż<br>(wg pikietażu wariantu III) | Strona autostrady |
|-----|--------------|-------------------------------------------------------|-------------------|
| 1.  | 3            | około 55+855                                          | prawa             |
| 2.  | 14           | około 56+030                                          | prawa             |
| 3.  | 23B          | około 56+310                                          | prawa             |

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 możliwe jest przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu ze względu na bliskie sąsiedztwo drogi. 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 być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

**VI. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

1. 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.

2. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania oraz w czwartym roku użytkowania, wykonać monitoring funkcjonowania wszystkich przejść dla 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. Monitoring winien 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 zastosowaniu 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 z 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 monitoringu, o którym mowa w punkcie VI.2, braku efektywności zastosowanych rozwiązań minimalizujących, niezwłocznie zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wykonać wskazane przez specjalistę działania dodatkowe w celu poprawy efektywności.
4. Informacje o ustaleniach dotyczących przeprowadzenia działań, o których mowa w punktach: I.2.2 – I.2.3, I.2.13, II.1 – II.2, VI.1 – VI.3, 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 realizacji ustaleń.

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

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

## Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 26 października 2023 r. (data wpływu: 27 października 2023 r.), podmiot planujący podjęcie realizacji 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 1 od km 50+710 do km 64+666”. Wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach została przedłożona *Karta informacyjna przedsięwzięcia* (kierownik opracowania: 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 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62, a także § 3 ust. 1 pkt 62, pkt 88 lit. e, pkt 67 *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 dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, zwany dalej Regionalnym Dyrektorem.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<http://www.ekoportal.gov.pl>) pod numerem: 248/2023.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekraczała 10, Regionalny Dyrektor 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*, zawiadamiał strony postępowania, inne niż Wnioskodawca o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, oraz przez publikację w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu.

Obwieszczeniem z dnia 7 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.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, miejscu przechowywania akt sprawy, a także formie składania uwag i wniosków oraz organie właściwym do ich rozpatrywania. Pismem z dnia 7 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.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. 3aa *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor Wrocławiu 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 Chojnów, Wójta Gminy Warta Bolesławiecka, Wójta Gminy Gromadka, Wójta Gminy Zagrodno.

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

- pismem z dnia 24 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.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.420.66.2023.CC.5, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bolesławcu 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.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 14 grudnia 2023 r. (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.4901.42.2023.JH, uzgodnił konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz wskazał jednocześnie zgodnie z art. 66 i art. 68 *ustawy ooś* zakres raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z uwzględnieniem zagadnień z zakresu ochrony środowiska wodno-gruntowego w aspekcie oddziaływania na stan jednolitych części wód oraz realizację celów środowiskowych.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bolesławcu nie wydał opinii, o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, co zgodnie art. 78 ust. 4 cytowanej ustawy traktuje się jako brak zastrzeżeń.

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.420.66.2023.CC.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 nr karty: 82/2024.

Obwieszczeniem z dnia 1 marca 2024 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.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.420.66.2023.CC.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 strony postępowania obwieszczeniem z dnia 3 kwietnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.13.

W dniu 27 maja 2024 r. Wnioskodawca przedłożył *Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie autostrady A4 Krzyżowa (bez węzła) – Legnica Południe (bez węzła) odcinek realizacyjny 1 od km 50+710 do km 64+666* (kierownik zespołu: Agata Gajda-Sabak – maj 2024 r.), zwany dalej *Raportem*, co skutkowało ustąpieniem przyczyn uzasadniających zawieszenie postępowania.

Postanowieniem z dnia 29 maja 2024 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.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, jak również z aktami sprawy i złożenia ewentualnych uwag i wniosków do sprawy Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 31 maja 2024 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.16.

Dane o *Raporcie* zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem: 158/2024.

Pismem z dnia 20 czerwca 2024 r. (data wpływu: 21 czerwca 2024 r.) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska działając na podstawie art. 65 § 1 *Kpa* przekazał podanie [redacted] z dnia 7 czerwca 2024 r. W ww. piśmie [redacted] zawnioskował o uwzględnienie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązku montażu barier akustycznych na wysokości i od strony miejscowości Krzywa. Do podania załączono pismo Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ) zawierające wyniki przeprowadzonych badań w zakresie emisji hałasu, ponadto załączono mapę z zaznaczoną lokalizacją posesji, gdzie były prowadzone badania, a także mapy z oznaczonymi drogami. W odpowiedzi na ww. podanie z dnia 7 czerwca 2024 r., Regionalny Dyrektor pismem z dnia 18 lipca 2024 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.21, poinformował Wnoszącego, iż na danym etapie postępowania czynny udział w postępowaniu mogą brać strony postępowania i wezwał Wnoszącego o udowodnienie, że przysługuje mu prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantcie zaproponowanym

do realizacji. Ponadto Regionalny Dyrektor poinformował Wnoszącego, że możliwość zgłaszania uwag i wniosków do postępowania przez społeczeństwo zostanie zapewniona w trakcie procedury udziału społeczeństwa w postępowaniu oraz, że o przystąpieniu do procedury udziału społeczeństwa w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia społeczeństwo zostanie zawiadomione poprzez obwieszczenie, które zostanie upublicznione na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz na stronie internetowej podmiotowej organu (<https://www.gov.pl/web/rdos-wroclaw/obwieszczenia-i-zawiadomienia>). Należy zaznaczyć również, że z przedłożonych do postępowania dokumentów wynika, iż teren posesji, dla której przedłożono dane pomiarowe w zakresie hałasu znajduje się w znacznej odległości (około 1 km) od rozbudowywanej autostrady w sąsiedztwie innych źródeł hałasu. Regionalny Dyrektor nie otrzymał odpowiedzi od Wnoszącego na pismo z dnia 18 lipca 2024 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.21.

Pismem z dnia 2 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.22, Regionalny Dyrektor wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia treści *Raportu*. Uzupełnienie dotyczyło m.in. kwestii takich jak: wpływ 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, zakresu planowanego monitoringu dotyczącego oceny skuteczności przejść dla teriofauny lądowej, a także: weryfikacji kwalifikacji przedsięwzięcia, ostatecznej lokalizacji węzła drogowego, zakresu przełożenia zmiany/przebiegu cieków, sposobu odwodnienia i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych, parametrów zbiorników retencyjnych, uszczegółowienia działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na etapie realizacji, natężenia ruchu pojazdów, oddziaływania akustycznego oraz oddziaływań skumulowanych.

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.420.66.2023.CC.26, wezwał Wnioskodawcę do złożenia dalszych wyjaśnień do informacji zawartych w treści *Aneksu nr 1* i *Raportu*, m.in. w przedmiocie: zakresu planowanych nasadzeń kompensacyjnych oraz weryfikacji terenów chronionych akustycznie.

Wnioskodawca pismem z dnia 27 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., WOOŚ.420.66.2023.CC.27, 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 złożeniu uzupełnienia dokumentacji oraz wystąpieniu do ww. organu uzgadniającego, strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora z dnia 11 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.28. Wnioskodawca o wystąpieniu do organu o uzgodnienie został poinformowany pismem z dnia 11 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.29.

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 26 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. Po złożeniu wyjaśnień przez Wnioskodawcę, 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.4900.86.2024.JH, uzgodnił realizację przedsięwzięcia oraz określił następujące warunki:

1. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:
  1. Zorganizować zaplecze budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności zapewnić dodatkowe, niżej wymienione zabezpieczenia uniemożliwiające przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
  2. Pas zajęty pod plac budowy oraz teren przeznaczony pod zaplecza budowy ograniczyć do niezbędnego minimum.
  3. 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.
  4. 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).
  5. 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.
  6. Miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczeni środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, utwardzić i uszczelnić oraz wyposażać w maty sorbujące.
  7. Do prac budowlanych oraz transportowych wykorzystywać wyłącznie sprzęt sprawny technicznie.
  8. W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.
  9. 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.
  10. Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych realizować poza terenem zaplecza budowy, w miejscach do tego przeznaczonych, zabezpieczonych przed

przedstawianiem się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.

11. Tankowanie i bieżące konserwacje 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). Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
12. 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.
13. W trakcie prac budowlanych, w miarę możliwości chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedstawianiem się do nich zanieczyszczeń. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych, czas prac odwodnieniowych skrócić do minimum celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac. Szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do niezbędnego minimum. Wody pochodzące z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych, podczyścić z zawiesiny. Na odwadnianie wykopów budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopów, zgodnie z *ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne* należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
14. Należy używać wyłącznie materiałów budowlanych spełniających standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie.
15. 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.
16. Minimalizować ingerencje w ukształtowanie pasów brzegowych oraz koryt cieków wodnych oraz brzegów zbiorników wodnych.
17. Prace w ciekach lub w ich pobliżu prowadzić w sposób eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencje 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.
18. Zapewnić w miarę możliwości swobodny przepływ wód w korytach cieków i rowów melioracyjnych oraz zapobiega 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.
19. Nie dopuszczać do trwałego załadowania zastoisk, starorzeczy, zatami czy przestrzeni międzyostrogowych w wyniku składowania ziemnego urobku wydobytego z dna rzeki podczas pracy w ciekach.

20. Ograniczyć stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego na gruntach niestabilnych w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków i rowów.
21. 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.
22. Formowanie podpór obiektów inżynierskich należy prowadzić w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie wód podziemnych.
23. 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.
24. 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.
25. 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.
26. 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.
27. 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 prostym). Należy zachować stateczność konstrukcji na każdym etapie realizacji rozbiórki. Prace wykonywać przy zamkniętym ruchu w obrębie obiektu.
28. Nie dopuścić do zawężenia koryta w wyniku realizacji inwestycji.
29. Prace budowlane mogące powodować niszczenie siedlisk, a w szczególności prace dotyczące przełożenia cieków prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
30. Przed zasypaniem zbiorników wodnych lub starych koryt cieków należy w miarę możliwości odłowić ryby i płazy w celu relokacji.
31. Wszelkie prace w ciekach i w obrębie cieków prowadzić po wcześniejszych uzgodnieniach z ich zarządcami oraz po wcześniejszym uzyskaniu stosownych zgód wodnoprawnych.
32. 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.
33. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanej drogi ujmować w systemy odwodnieniowe dopasowane do panujących warunków gruntowo-wodnych takie jak np.: rowy otwarte, rowy szczelne – kanalizacji 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.

34. 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.
35. 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.
36. Wody opadowe lub roztopowe z rozbudowywanego odcinka autostrady A4 od ok. km 55+500 do ok. km 57+000 z uwagi na pobliskie ujęcie wód podziemnych odprowadzać do odbiorników rowami lub kanalizacją szczelną wraz z odpowiednimi urządzeniami podczyszczającymi.
37. Urządzenia odwadniające wyposażać 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 kłapy zwrotne, zapobiegające napływowi wody z odbiornika do układu odwodnienia drogi.
  45. 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 której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.

Warunki nr I.1, I.2, I.7, I.8, I.9, I.14, I.15, I.31 I.39, I.40, I.41 i I.45 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 najpełniej określa *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych* (Dz. U. Nr 47, poz. 401) oraz *rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy* (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 2025 r. poz. 418 ze zm.) w powiązaniu z przepisami odrębnymi, m.in. art. 166 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2025 r., poz. 960 ze zm.). 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.3 i I.4 w zakresie lokalizacji zapleczy budowy, a także magazynowania materiałów w obrębie dolin rzecznych, zbiorników wodnych została zadysponowana w części z pominięciem kwestii zbyt ogólnych w warunku nr I.2.11 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunków nr I.6, I.10, I.11, I.12 odnoszących się sposobu organizacji zaplecza budowy i jego wyposażania w środki minimalizujące wpływ na środowisko została zadysponowana

w warunkach nr I.2.17, I.2.18, I.2.19 i I.2.26 sentencji niniejszej decyzji. Warunek nr I.5 związany z miejscem postoju maszyn oraz składowaniem materiałów pylistych został ujęty w warunkach nr I.2.14 i I.2.18.

Treść części warunku I.13 została zadysponowana w sentencji niniejszej decyzji z pominięciem kwestii wynikających z przepisów prawa. Kwestia związana z koniecznością uzyskania zgłoszenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód z wykopów budowlanych została uregulowana w art. 394 ust. 1 pkt 5 *ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne*. W pozostałej części warunek ten został zadysponowany w warunku nr I.2.27 sentencji niniejszej decyzji.

Warunki nr I.16 i I.17 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. Warunek I.2.12 sentencji niniejszej decyzji w pewnym wymiarze uwzględnia zapisy tych warunków.

Warunki nr I.18 i I.19 mające na celu zachowanie przepływu wód oraz zapobieganie zaburzeniom stosunków wodny zostały uszczegółowione i zadysponowane w warunkach nr I.2.20 i I.2.21 sentencji decyzji.

Z uwagi na zbyt ogólne zapisy, w tym brak wskazania konkretnych działań ograniczających zamulenie wód powierzchniowych oraz sposobu formowania pali dla posadowienia podpór mostów, warunki nr I.20, I.21 i I.22 nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji.

Treść warunków nr I.23, I.24 i I.25 odnoszących się do zabezpieczenia skarp cieków, materiałów stosowanych w tym celu oraz konieczności obsiania mieszkanką rodzimych gatunków traw została ujęta w warunku I.2.12 sentencji niniejszej decyzji.

Treść warunków nr I.26 i I.27 mających na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami wynikającymi z konieczności rozbiórki/budowy obiektu mostowego została doprecyzowana i zadysponowana w warunku nr I.2.22. Treść warunku I.28 została zadysponowana w punkcie I.2.28 decyzji. Warunek nr I.32 nie został zadysponowany w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na zbyt ogólny zapis – brak wskazania konkretnego sposobu prowadzenia lub charakteru prac. Treść warunków nr I.29, I.30 w zakresie nadzoru przyrodniczego oraz ochrony ryb i płazów została ujęta częściowo w treści warunku I.2.8 określonego w sentencji niniejszej decyzji.

Warunki nr I.33 i I.34 regulujące kwestie związane ze sposobem odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji zostały doprecyzowane kolejno w warunkach nr I.3.11 i I.3.12 niniejszej decyzji. Warunek nr I.35 nie został uwzględniony w niniejszej decyzji z uwagi na fakt, iż na przedmiotowym odcinku autostrady brak jest obszarów, na których prognozuje się przekroczenia stężenia substancji ropopochodnych, jednak kwestia ta 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 o oś* (dalej „ponowna ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”), zgodnie z punktem III.4 niniejszej decyzji.

Warunek nr I.36 mający na celu ochronę ujęcia wód podziemnych ujęto w warunku nr I.3.13 sentencji niniejszej decyzji. Warunek nr I.37 mający na celu umożliwić odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku wystąpienia stanów awaryjnych i katastrof drogowych zadysponowano w warunku I.3.15 niniejszej decyzji.

Warunek nr I.38 dotyczący kontroli i utrzymania w należytym stanie urządzeń wodnych został zadysponowany w całości w warunku nr I.2.25 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.2.23 i I.2.24 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.3.16.

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.420.66.2023.CC.38, 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 Chojnów, Urzędzie Gminy Warta Bolesławiecka, Urzędzie Gminy Gromadka, Urzędzie Gminy Zagrodno; 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.

W ww. obwieszczeniu z dnia 28 kwietnia 2025 r. 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 wpłynęły następujące uwagi i wnioski społeczeństwa (do przedstawionych uwag i wniosków odniesiono się w dalszej części uzasadnienia):

W dniu 6 maja 2025 r. [REDAKTOWANE] Radny Gminy Chojnów (pismo wysłane 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 GIOŚ przedstawiające wyniki przeprowadzonych badań w zakresie emisji hałasu na terenie posesji w miejscowości Krzyżowa.

\_\_\_\_\_ – sołtys wsi Krzyżowa, w uwadze wniesionej w dniu 30 maja 2025 r. (za pośrednictwem poczty elektronicznej – wiadomość e-mail) zawnioskowała, w imieniu mieszkańców miejscowości Krzyżowa o posadowienie paneli akustycznych w lokalizacji na odcinku od około km 51+000 do około km 53+000 z uwagi na zwiększoną przepustowość pojazdów po rozbudowie autostrady A4. W uwadze zawnioskowano również o nielocalizowanie baz magazynowo-produkcyjnych, sprzętowych na wysokości miejscowości od km 50+700 do km 52+900 ze względu na negatywne oddziaływanie na tereny zabudowy mieszkaniowej i mieszkańców. Ponadto w złożonej uwadze zasugerowano zmianę przebiegu wiaduktu WD-52.88 (położonego w ciągu drogi powiatowej nr 2275D) w sposób zbliżony do istniejącego, tj. polegający na budowie nasypu na most od strony wsi Tomaszów Bolesławiecki, a nie od strony miejscowości Krzyżowa, co będzie związane z mniejszą odczuwalnością uciążliwości prac przez mieszkańców. Do uwagi załączono mapę przedstawiającą proponowaną opcję przebudowy.

\_\_\_\_\_ (pismo z dnia 29 maja 2025 r. przesłane dwukrotnie w dniu 30 maja 2025 r. poprzez pocztę elektroniczną – wiadomość e-mail), złożył uwagę o podobnej treści w zakresie zmiany przebiegu wiaduktu WD-52.88 (położonego w ciągu drogi powiatowej nr 2275D) wraz z drogami w sposób zbliżony do stanu istniejącego, co przełoży się na mniejszą ingerencję w środowisko naturalne i tereny zabudowy mieszkaniowej.

\_\_\_\_\_ (pismo z dnia 29 maja 2025 r. przesłane dwukrotnie w dniu 30 maja 2025 r. poprzez pocztę elektroniczną – wiadomość e-mail), złożył uwagi związane z lokalizacją zbiornika retencyjnego, który został zaprojektowany na działce nr 295/2, obręb Krzyżowa, gmina Gromadka w sąsiedztwie obiektów PZM-51.90 oraz WD-52.07. Wnoszący wskazał, że realizacja ww. obiektów związana będzie z koniecznością częściowego stałego zajęcia terenu ww. działki, co będzie kolidowało z planami inwestycyjnymi na tejże nieruchomości. Wobec powyższego w złożonej uwadze zawnioskowano o zmianę lokalizacji zbiornika wodnego poprzez usytuowanie go wzdłuż drogi co zmniejszy zajętość działki nr 295/2, obręb Krzyżowa.

Ponadto \_\_\_\_\_ osobnym pismem z dnia 29 maja 2025 r. (przesłanym w dniu 30 maja 2025 r. poprzez pocztę elektroniczną – wiadomość e-mail), wniósł o rozważenie posadowienia na odcinku od km 51+400 do km 52+500 ekranów akustycznych bądź innych naturalnych budowli, które zmniejszą dokuczliwy hałas. Wniosek uzasadniono koniecznością ochrony budynku mieszkalnego, pozostałej zabudowy mieszkaniowej (zlokalizowanych na działkach nr 213/2, 214/1, 214/2 i 215, obręb Krzyżowa, gmina Gromadka) oraz mieszkańców przed hałasem, który jest odczuwalny przez nich już obecnie i obniża komfort ich życia, a planowana rozbudowa autostrady spowoduje zwiększenie jego natężenia.

Regionalny Dyrektor analizując uwagi i wnioski wniesione w toku procedury udziału społeczeństwa stwierdził, że poruszone w nich częściowo kwestie techniczne związane np. ze szczegółowymi uwarunkowaniami technicznymi, jak i założeniami przyjętymi do wybrania lokalizacji i sposobu wykonania są w wiedzy Wnioskodawcy m.in. w zakresie poszczególnych rozwiązań projektowych. Wobec powyższego Regionalny Dyrektor pismem

z dnia 5 czerwca 2025 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.41 oraz pismem z dnia 24 lipca 2025 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.42 wystąpił do Wnioskodawcy o odniesienie się do kwestii poruszanych przez wnoszących uwagi, a także dodatkowo o potrzebę rozszerzenia informacji zawartych w dokumentacji w zakresie przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na klimat, jak również wpływu zmian klimatu na przedsięwzięcie. Wyjaśnienia i wnioski w zakresie wskazanym w ww. wezwaniu zostały przedłożone przez Wnioskodawcę pismami z dnia 17 czerwca 2025 r. oraz z dnia 7 sierpnia 2025 r.

Z uwagi na przedłożenie przez Wnioskodawcę dodatkowych wyjaśnień stanowiących odpowiedzi na ww. pisma z dnia 5 czerwca 2025 r. i z dnia 24 lipca 2025 r. obwieszczeniem z dnia 1 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.46, 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), na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej (na okres nie krótszy niż jeden rok – do dnia 2 września 2026 r.). Ponadto we wskazanym terminach ww. obwieszczenie upubliczniono w sposób zwyczajowo przyjęty w: Urzędzie Gminy Chojnów, Urzędzie Gminy Warta Bolesławiecka, Urzędzie Gminy Gromadka, Urzędzie Gminy Zagrodno; 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* oraz *Aneksami nr 1, Aneksami nr 2 i Aneksami nr 3* oraz dodatkowymi wyjaśnieniami Wnioskodawcy z dnia 17 czerwca 2025 r. oraz z dnia 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 ze względu na przedłożone przez Wnioskodawcę dodatkowych wyjaśnień, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 2 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.50, 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 materiał dowodowy.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 5 września 2025 r., znak: V.RZŚ.4900.86.2024.JH, podtrzymał swoje stanowisko zawarte w postanowieniu z dnia 16 kwietnia 2025 r., znak: V.RZŚ.4900.86.2024.JH.

W wyznaczonym terminie przeprowadzonego udziału społeczeństwa wpłynęły następujące uwagi i wnioski społeczeństwa:

sołtys wsi Krzyżowa pismem wniesionym w dniu 3 października 2025 r. (za pośrednictwem poczty elektronicznej – email) poinformowała o podtrzymaniu uwag wniesionych w dniu 30 maja 2025 r. w trakcie wcześniejszej procedury udziału społeczeństwa.

[REDAKTOR] pismem przesłanym w dniu 3 października 2025 r. (poprzez pocztę elektroniczną – wiadomość e-mail), poinformował o podtrzymaniu uwagi wniesionej w dniu 30 maja 2025 r. w trakcie wcześniejszej procedury udziału społeczeństwa odnoszącej się do zmiany lokalizacji zbiornika retencyjnego.

Regionalny Dyrektor wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 21 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.54, poinformował strony o zebraniu materiału dowodowego i możliwości zapoznania się z nim i składania wyjaśnień i uwag dotyczących rozpatrywanej sprawy przed wydaniem przedmiotowej decyzji. W ww. obwieszczeniu 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 21 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.66.2023.CC.55.

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 1 odcinku realizacyjnym, tj. od około km 50+710 do około km 64+666. Zakres inwestycji nie obejmuje przebudowy ww. węzłów krańcowych. Planowana rozbudowa realizowana będzie w województwie dolnośląskim, w powiatach legnickim oraz bolesławieckim, na terenie gmin: Gromadka, Warta Bolesławiecka oraz Chojnów. 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 1 odcinku realizacyjnym, 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 14 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 charakterem przewidzianych 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 309,56 ha; wariant II – około 311,31 ha; wariant III – około 310,25 ha.

W wariantcie I przewidziano rozbudowę autostrady A4 po lewej stronie, od około km 50+710 do około km 64+661. Nowa jezdnia lewa z trzema pasami ruchu będzie wykonana po lewej stronie istniejącej autostrady, natomiast jezdnia prawa z trzema pasami ruchu w śladzie istniejących jezdni autostradowych. W wariantcie II zaprojektowano rozbudowę autostrady po prawej stronie, od około km 50+710 do około km 64+672. Nowa jezdnia prawa z trzema pasami ruchu wykonana będzie po prawej stronie istniejącej autostrady, jezdnia lewa z trzema

pasami ruchu w śladzie istniejących jezdni autostradowych. Wariant III obejmuje rozbudowę autostrady poprzez naprzemienną dobudowę jezdni po lewej lub prawej stronie od km 50+710 do km 64+666. Początek projektowanej autostrady ustalono w tym samym punkcie. Różnice w końcowym pikiecieżu pomiędzy wariantami wynikają z przyjęcia końca rozbudowy autostrady po granicy pomiędzy tymi samymi działkami ewidencyjnymi, nie zaś prostopadle do osi autostrady.

W *Raporcie* przeprowadzona została analiza wielokryterialna wariantów, która obejmowała ocenę kryteriów środowiskowych (m.in. powierzchnie lasów do wywłaszczenia, kolizje ze stanowiskami archeologicznymi, kolizje z roślinnością chronioną, kolizje z herpetofauną) oraz kryteriów społecznych (m.in. liczba zabudowań w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu pochodzącego od autostrady A4, powierzchnia gruntów do wywłaszczenia). Z uwagi na przebudowę istniejącej autostrady, po istniejącym przebiegu ww. 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 stwierdzono braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez Wnioskodawcę, Regionalny Dyrektor przychylił się do powyższego i wskazał realizację przedsięwzięcia w wariantcie III.

Nowa autostrada w porównaniu z istniejącą w wariantcie wybranym do realizacji – wariantcie III będzie przebiegała najpierw po prawej stronie, następnie w śladzie istniejącej i końcowo po lewej stronie istniejącej autostrady, szczegółowy zakres obejmie:

- od km 50+710 do km 52+700 – dobudowę po stronie prawej – odsunięcie od planowanej zabudowy mieszkaniowej miejscowości Krzyżowa;
- od km 52+700 do km 54+000 – odcinek „przejściowy” – przejście z rozbudowy autostrady z rozbudowy po prawej stronie na rozbudowę po lewej stronie;
- od km 54+000 do km 64+666 – dobudowę po stronie lewej – odsunięcie od zabudowy mieszkaniowej miejscowości Szczytnica położonej w km około 55+790.

Planowana inwestycja w całości planowana jest na istniejącej autostradzie A4, po jej istniejącym śladzie. 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 inwestycji 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 wykonane zostaną dwa węzły drogowe, tj. węzeł „Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (LSSE) Obszar Krzywa” oraz węzeł „Krzywa”. Zgodnie z informacjami zawartymi w treści *Raportu* rozpatrywano dwie lokalizacje węzła „LSSE Obszar Krzywa” w km około 57+215 oraz w km około 56+272 na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscu istniejącego węzła. Ostateczna lokalizacja węzła potwierdzona została w *Aneksie nr 1*, tj. w km około 57+215. W miejscu istniejącego węzła zostaje zapewniona możliwość przejazdu w poprzek autostrady, w śladzie istniejącej drogi gminnej, bez możliwości

wjazdu/zjazdu na autostradę. Węzeł „Krzywa” zostanie wykonany w km około 62+235 w miejscu obecnego skrzyżowania autostrady A4 i drogi krajowej numer 94.

Ponadto dostosowania do szerszej, trzypasowej jezdni autostrady wymagać będą drogi poprzeczne krzyżujące się z autostradą (nad lub pod nią). Konieczna będzie przebudowa drogi krajowej nr 94, drogi powiatowej nr 2275D, dróg gminnych nr DG103548, DG104224D, 104289D i dwóch dróg gminnych bez numeru (numery dróg na dzień złożenia wniosku). Łączna długość przebudowy odcinków dróg gminnych, powiatowych i krajowych wyniesie około 4,5 km. Dodatkowo w ramach inwestycji zaplanowane zostało wykonanie około 13,0 km dróg równoległych do rozbudowywanej autostrady, które zapewnią: możliwość dojazdu do działek ewidencyjnych, które w ramach rozbudowy autostrady utracą istniejący dojazd, uciąglenie sieci dróg, dojazd do urządzeń stanowiących wyposażenie autostrady, w szczególności zbiorników retencyjnych.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przebudowie lub rozbiórce i budowie poddane zostaną następujące obiekty (wg pikietażu wariantu III): wiadukt nad autostradą w ciągu drogi powiatowej nr 2272D (remont) w około km 51+357, wiadukt nad autostradą w ciągu drogi gminnej bez nazwy (rozbiórka i budowa nowego) w około km 52+066, wiadukt nad autostradą w ciągu drogi powiatowej nr 2275D (rozbiórka i budowa nowego) w około km 52+918, wiadukt w ciągu autostrady nad drogą gminną nr 103548D i 104224D (rozbiórka i budowa nowego) w około km 56+273, most w ciągu autostrady nad ciekim wodnym Brenna z przejściem dla zwierząt średnich (rozbiórka i budowa nowego) w km około 61+023, przejazd nad autostradą w ciągu drogi gminnej (rozbiórka i budowa nowego) w około km 63+043 oraz przejazd nad autostradą w ciągu drogi gminnej nr 104289D (rozbiórka i budowa nowego) w około km 64+600. Ponadto wykonane zostaną następujące obiekty: przejście dla zwierząt małych pod autostradą w około km 51+860, dwa przejścia dla zwierząt średnich nad autostradą w około km 53+504 i 64+004, dwa przejścia dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną zlokalizowane pod autostradą w około km 62+540 i 63+047 oraz przejście dla zwierząt dużych nad autostradą w około km 60+104.

Realizacja układu drogowego autostrady A4 spowoduje konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej, niezwiązanej z drogą, takiej jak: linie i urządzenia elektroenergetyczne, telekomunikacyjne oraz oświetlenie. Przebudowa istniejących sieci energetycznej kolidującej z projektowaną rozbudową autostrady A4 będzie polegać na odtworzeniu istniejących urządzeń przy zachowaniu ich dotychczasowych parametrów eksploatacyjnych. Przebudowa sieci elektroenergetycznej nie będzie dotyczyć linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia i napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV.

W związku z rozbudową autostrady konieczne będzie usunięcie kolizji istniejących sieci wodociągowych i sieci kanalizacyjnych z projektowanym układem drogowym. Na odcinkach kolizyjnych przewiduje się rozbiórkę istniejących sieci i budowę odcinków sieci po nowej trasie. Przebudowa sieci zostanie wykonana zgodnie z warunkami technicznymi i rozwiązaniami zaakceptowanymi przez gestorów sieci. Na odcinkach przebudowy sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej przewidziano montaż armatury zaporowej i odpowietrzającej. Przejścia sieci pod autostradą zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi. Istniejące odcinki sieci do likwidacji zostaną zdemontowane lub zamulone. Orientacyjna długość sieci kanalizacji sanitarnej podlegającej przebudowie wyniesie około 127 m, natomiast sieci wodociągowej około 450 m. Przebudowywana sieć wodociągowa nie będzie stanowić sieci magistralnej.

Z uwagi, że część trasy autostrady przebiega przez tereny leśne, realizacja przedsięwzięcia wymaga wycinki kompleksów leśnych, a także pojedynczych kolidujących drzew, zadrzewień i krzewów. Szacowana powierzchnia wycinki na odcinku realizacyjnym 1 wynosi około 43 ha.

Realizacja rozbudowy autostrady na przedmiotowym odcinku wymagać będzie dostosowania cieków, rzeki 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 obejmuje: rzekę Brenna w km około 61+023 na długości około 220 m oraz ciek Dopływ z Krzywej w km około 63+047 na długości około 428 m. Natomiast przebudowa obejmuje rów melioracyjny w km około 62+544 na długości około 256 m. Ponadto w ramach robót konserwacyjnych wykonywane będzie m.in.: wykoszenie skarp, usunięcie i rozplantowanie namułu z dna cieków, rzek lub rowów, usunięcie namułu z istniejących przepustów, przycięcie nierówności na skarpach, uzupełnienie darniny ubezpieczającej skarpy a zniszczonej przy odmulaniu, wycięcie zakrzaczeń ze skarp cieków, rzek i rowów.

W ramach realizacji rozbudowy odcinka autostrady przewidziano rozbiórkę 3 istniejących wiaduktów nad autostradą w około km: 54+912, 55+546 i 58+279. Ponadto rozbiórkę będą podlegać dwa obiekty kubaturowe: nieruchomość zlokalizowana w istniejącym węźle Krzyżowa po prawej stronie autostrady w około km 62+120 oraz parking z zabudową po lewej stronie autostrady w około km 63+650.

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, regulacją wód, wylesieniem, które stanowią przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, a także likwidacją pozostałych kolizji m.in. z: napowietrznymi liniami elektromagnetycznymi niskiego i średniego napięcia, liniami telekomunikacyjnymi oraz sieciami kanalizacji sanitarnej i wodociągowej. Oddziaływania związane z ww. kolizjami zostały uwzględnione przy rozpatrywaniu oddziaływania związanego z rozbudową przedmiotowej autostrady.

Przedmiotowy odcinek autostrady A4 przebiega przez mezoregion Równina Chojnowska, stanowiący południowo-wschodnie zakończenie Niziny Śląsko-Łużyckiej. Jest to teren pofałdowany, który stanowi przejście między Równiną Legnicką a Pogórzem Kaczawskim. Pod względem geologicznym jest to obszar bloku przedsudeckiego, pokryty osadami zlodowaceń południowopolskich – głównie piaskami, żwirami i glinami oraz lessami. Południowa część mezoregionu charakteryzuje się występowaniem odkrywek bazaltów. Równinę na trasie autostrady przecina rzeka Brenna i ciek Dopływ spod Krzywej, a na jej obszarze dominują gleby brunatne.

Na obszarze opracowania, od około km 58+000 do około km 58+600 po lewej stronie autostrady, zlokalizowane jest złożo Ośla o powierzchni około 25,94 ha, kopalinę główną stanowi piasek ze żwirem.

W sąsiedztwie inwestycji, wzdłuż odcinka objętego opracowaniem w buforze 500 m, zinwentaryzowano 6 stanowisk archeologicznych, wszystkie z nich położone są na obszarze gminy Chojnów. Jak wskazano w treści *Raportu* kolizję z wariantem wybranym do realizacji stwierdzono w przypadku dwóch stanowisk archeologicznych, tj. stanowisko nr 76-17/4

położone po lewej stronie autostrady w km około 63+194, powierzchnia kolizji ze stanowiskiem wyniesie około 953 m<sup>2</sup>; stanowisko nr 76-17/7 położone po lewej stronie autostrady w km około 64+092, powierzchnia kolizji ze stanowiskiem wyniesie około 791 m<sup>2</sup>. Ponadto stwierdzono występowanie jednego stanowiska archeologicznego Nowa Wieś nr 4/19/AZP 75-15, ujętego w ewidencji zabytków. 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 analizowanym odcinku poszerzanej autostrady A4 istnieje 9 obiektów inżynierskich (wiaduktów drogowych) wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków (GEZ). Realizacja inwestycji w każdym z analizowanych wariantów wymaga: rozbiórki 8 wiaduktów i remontu 1 wiaduktu. 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 (Dz. U. z 2021 r., poz. 710 ze zm.)*.

Fragment planowanej inwestycji będzie realizowany m.in. na terenie dawnego lotniska wojskowego, tj. na terenie, na którym była prowadzona działalność mogąca z dużym prawdopodobieństwem powodować historyczne zanieczyszczenie powierzchni ziemi, o której mowa w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie sposobu przeprowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. z 2016 r., poz. 1395 ze zm.)*. Z informacji będących w posiadaniu Regionalnego Dyrektora wynika, że m.in. w granicach obecnych działek ewidencyjnych o nr 326/36 i 326/55 obręb Różynec, gmina Krzywa na których planowana jest inwestycja, w tym prace ziemne, zlokalizowane były magazyny paliw, które zostały zgłoszone Staroście Bolesławieckiemu na podstawie art. 12 *ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. o wprowadzeniu ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. 2001 r., Nr 100, poz. 1085 ze zm.)* i uwzględnione w rejestrze zawierającym informacje o terenach, na których stwierdzono przekroczenie standardów jakości gleby i ziemi, prowadzonym na podstawie art. 110 *ustawy z dnia 21 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.)* w brzmieniu na dzień 29 kwietnia 2007 r. Na przedmiotowym terenie stwierdzono wówczas zanieczyszczenie powierzchni ziemi oraz wód gruntowych węglowodorami. Równocześnie należy zaznaczyć, że używanie do prac ziemnych zanieczyszczonej gleby i ziemi stanowi naruszenie przepisów art. 101r *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.)*, co podlega odpowiedzialności karnej na podstawie art. 336 *tej ustawy*.

Inwestycja w całości planowana jest na istniejącej autostradzie A4, po jej istniejącym śladzie. Wieloletnie funkcjonowanie drogi pozwoliło na względne ustabilizowanie się krajobrazów w jej otoczeniu. Omawiany odcinek autostrady A4 przebiega w przeważającej części w otoczeniu gruntów ornych. Ponadto występują zadrzewienia pojedynczo rosnące,

liniowe czy niewielkie śródpolne skupiska zadrzewień. Tereny zabudowy mieszkaniowej położone w bezpośrednim sąsiedztwie trasy autostrady występują jedynie w miejscowości Szczytница po prawej stronie. Po przeciwległej stronie położone są tereny o charakterze usługowym i przemysłowym, które występują również w rejonie węzła „Krzywa”. Pozostała część trasy przebiega głównie przez tereny leśne w większości skupione w dwóch kompleksach w rejonie od około km 53+000 do około km 56+000 oraz od około km 58+300 do około km 61+000.

W zakresie wpływu inwestycji na krajobraz uznano, co następuje. 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 inwestycji 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 krajobrazy, 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). Najbliżej położone obszary Natura 2000 to obszar specjalnej ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PLB020005) zlokalizowany w odległości około 1 km od inwestycji (w kilometrażu 50+710) oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Gałuszki w Chocianowie (PLH020087) zlokalizowany w odległości około 4 km od przedsięwzięcia (w kilometrażu 52+400). Ponadto planowana inwestycja częściowo przebiega w obrębie terenów leśnych, a także przez cieki wodne m.in. Brenna, Dopływ spod Krzywej oraz korytarze ekologiczne: Góry Stołowe Północ (w km 52+200 – 55+000 oraz 56+500 – 61+100), Sudety – Bory Dolnośląskie – wschodni (w km 57+830 – 61+130, a także przebiega wzdłuż granicy tego korytarza w rejonie km 51+450 – 55+700 i 56+230 – 57+830).

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. żaby jeziorkowej *Rana lessonae*, żaby trawnej *Rana temporaria*, zaskrońca zwyczajnego *Natrix natrix*, jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*, dzięcioła dużego

*Dendrocopos major*, gąsiorka *Lanius collurio*, dzięcioła czarnego *Ciconia nigra*, borowca wielkiego *Nyctalus noctula*,nocka dużego *Myotis myotis*. Ponadto z ww. dokumentu 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 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercetea robori-petraeae*).

W odległości około 1 km od przedsięwzięcia w kilometrażu 50+710 zlokalizowany jest obszar specjalnej ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PLB020005). Analizę relacji przedsięwzięcia i jego oddziaływań, w odniesieniu do celów i przedmiotów ochrony specjalnego obszaru ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PLB020005), przeprowadzono przede wszystkim w oparciu o informacje zawarte w przedłożonym *Raporcie* wraz z uzupełnieniami oraz informacje zawarte w *zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 21 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Dolnośląskie PLB020005* (Dz. Urz. Woj. Dolno. z 2014 r., poz. 2445 oraz Dz. Urz. Woj. Lubu. Z 2014 r., poz. 1062). Wykazała ona, że z uwagi na lokalizację miejsc realizacji prac i ograniczony zakres oddziaływań, inwestycja na etapie jej realizacji i eksploatacji nie będzie wpływać na wskazane cele działań ochronnych dla wszystkich ptaków stanowiących przedmioty ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PLB020005). Ponadto zakres wykorzystania środowiska oraz oddziaływań przedsięwzięcia nie wymaga, w odniesieniu do siedlisk ptaków stanowiących przedmioty ochrony, likwidacji siedlisk, zmiany zasięgu siedlisk, a szczególnie zmniejszenia tego zasięgu, czy też zmiany specyficznej struktury i funkcji siedlisk. Planowana inwestycja nie wymaga i nie spowoduje zmiany liczebności populacji, gwarantującej ich utrzymanie się w biocenozie przez dłuższy czas. Nie doprowadzi do zmniejszenia naturalnego zasięgu występowania gatunków z listy przedmiotów ochrony. Zatem przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty i cele ochrony oraz integralność ww. obszaru Natura 2000. Planowana inwestycja nie obejmuje swoim zasięgiem terenów będących w granicach ww. obszaru Natura 2000. Inwestycja nie spowoduje także izolacji przestrzennej pomiędzy poszczególnymi przedmiotami ochrony ani nie wpłynie na cele ochrony dla poszczególnych przedmiotów ochrony ww. obszaru Natura 2000. Ponadto nie nastąpi zakłócenie warunków bytowania gatunków prowadzące do zmniejszenia ich naturalnego zasięgu, ubytku części populacji, czy też skrócenia się ich naturalnego zasięgu, a także skrócenia czasu utrzymania się określonej populacji w danym siedlisku. Przedsięwzięcie nie wpłynie również na zmianę wskaźników stanu ochrony siedlisk i gatunków powodujących zagrożenie integralności ww. obszaru Natura 2000 i spójności sieci Natura 2000.

Ponadto w buforze 5 km od planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest specjalny obszar ochrony siedlisk Gałuszki w Chocianowie (PLH020087), który znajduje się w odległości około 4 km od przedsięwzięcia (w kilometrażu 52+400). Plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Gałuszki w Chocianowie został ustanowiony *zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 27 lipca 2023 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Gałuszki w Chocianowie PLH020087* (Dz. Urz. Woj. Dolno. z 2023 r., poz. 4484). Na etapie

przedmiotowego postępowania przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na cele działań ochronnych dla przedmiotu ochrony tego obszaru Natura 2000. Uwzględniając informacje zawarte w *Raporcie* oraz jego aneksach, biorąc również pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia względem przedmiotowego obszaru Natura 2000, całkowity brak ingerencji w siedlisko przyrodnicze stanowiące przedmiot jego ochrony – po analizie określonych w ww. zarządzeniu celów działań ochronnych dla przedmiotu ochrony obszaru – stwierdzono, że inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 3130 Brzegi lub osuszane dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z *Littorelletea*, *Isoëto-Nanojuncetea* – stanowiące jedyny przedmiot ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Gałuszki w Chocianowie (PLH020087). Ponadto przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na integralność ww. obszaru Natura 2000 i możliwość realizacji jego celów działań ochronnych, a także spójność sieci Natura 2000.

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.2.3 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 zgrupowaniami 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 przeznaczonego do wycinki może stanowić siedliska gatunków owadów próchnożernych oraz nietoperzy. W związku z powyższym nałożono warunek 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.2.6 mają na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia konarów, pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałanie nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszenie napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

W warunku nr I.2.7 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.2.8 i I.2.9 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, zaproponowanie dodatkowych działań minimalizujących wpływ inwestycji na *ww. zwierzęta*.

Warunek nr 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 w rejonie ujęć wód podziemnych oraz zabezpieczenie przed niszczeniem cennych terenów (siedlisk gatunków roślin i zwierząt) związanych ze środowiskiem wodnym w sąsiedztwie cieków.

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).

Warunek nr I.2.13 wskazuje szczegółowe zasady nasadzeń w strefie dojść do przejść dla zwierząt tak, 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.

Warunki nr II.3.1 – II.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 ogrodzeń naprowadzająco-ochronnych oraz określono ich typ i parametry zapewniające ich funkcjonalność, zarówno podczas budowy, jak i eksploatacji. Warunkami tymi określono zalecenia dotyczące zagospodarowania terenu w świetle i w pobliżu przejść, tj. m.in. określono rodzaj nawierzchni dróg dodatkowych, określono parametry osłon przeciwoślńieniowych i zasady prowadzenia ogrodzeń. Należy przy tym nadmienić, iż autorzy *Raportu* wskazali parametry obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt np. 30 m szerokości w odniesieniu do przejść górnych dla średnich zwierząt i 1,45 m wysokości w przypadku przejść dla zwierząt małych z funkcją hydrologiczną. Ich zdaniem 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 r.) przejścia dla małych zwierząt zespolone z ciekim winny mieć wysokość nie mniejszą niż 1,5 m, a przejścia górne dla średnich zwierząt winny mieć szerokość nie mniejszą niż 40 m. Z uwagi na powyższe Regionalny Dyrektor w niniejszej decyzji wskazał preferowane wymiary przestrzeni dostępnej dla zwierząt, do których zalecane jest ich zaprojektowanie w projekcie budowlanym. Należy przy tym podkreślić, iż należy stosować najlepsze rozwiązania ochrony środowiska. Uwzględnienie wymiarów określonych w niniejszej decyzji w projekcie budowlanym winno pozwolić na maksymalne wykorzystanie obiektów pełniących funkcję

przejsć dla zwierząt. Ponadto należy przy tym wskazać, iż ostateczne parametry obiektów zostaną określone na etapie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Dodatkowo 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 mogą stanowić dla nich barierę migracyjną i jednocześnie tworzyć „pułapki” – z uwagi m.in. na niemożliwość szczelnego przylegania półki do ściany przepustu rurowego oraz różne wysokości w przepuscie. 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 zalega w nich woda – zbiorniki retencyjne są tak zaprojektowane, aby wykazywały się możliwie największymi zdolnościami retencyjnymi, co oznacza konieczność szybkiego ich opróżniania. Ponadto przeznaczeniem zbiorników retencyjnych jest przyjmowanie nadmiaru wody oraz niebezpiecznych substancji w razie wypadku. Mają one spełniać rolę ochronną, np.: przed masowymi ładunkami soli z zimowego utrzymania dróg oraz zatrzymaniem ładunków substancji szkodliwych lub toksycznych w przypadku awarii pojazdów przewożących tego typu substancje, co jednoznacznie uzasadnia konieczność szczelnego wygrodzenia zbiorników retencyjnych przed dostępem płazów i innych zwierząt. W tych zbiornikach bowiem mogą czasowo znajdować się substancje zagrażające ich życiu.

Warunek nr 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 zrekomensowanie strat związanych z wycinką drzew i krzewów o łącznej powierzchni około 43 ha, które również mogą stanowić siedliska ptaków i nietoperzy. Dodatkowo działania te przyczynią się do ograniczenia oddziaływania inwestycji na otaczający krajobraz, a także zakres tych działań przyczyni się do zrównoważenia 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*, 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 prowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowiska

dla przedmiotowego przedsięwzięcia, po uszczegółowieniu zakresu wycinki może on ulec zmianie adekwatnie do zakresu wycinki.

Warunek nr VI.1 ma na celu sprawdzenie stanu udatności wykonanych nasadzeń drzew oraz dokonanie ewentualnych uzupełnień nasadzeń, w przypadku stwierdzenia okazów, które się nie przyjęły.

Monitoring wskazany w warunkach nr VI.2 i VI.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, monitoring winien wskazać, w jaki sposób i w jakim zakresie należy zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wprowadzić nowe.

Warunek nr VI.4 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. na uzyskanie przez organ wydający decyzję informacji na temat zakresu i sposobu przeprowadzonych działań oraz potwierdzenie udziału specjalistów w realizacji zapisów przedmiotowego uzgodnienia.

Projektowana inwestycja, zlokalizowana będzie na obszarze dwóch zlewni jednostek planistycznych gospodarowania wodami – jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- Czarna Woda od źródła do Karkoszki o kodzie PLRW600010138651. 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 Czarna Woda od źródła do Karkoszki została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono 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 fizykochemiczne).
- Bobrzyca od Osiki do Bobru o kodzie PLRW60000616389. Zgodnie z zapisami *planu gospodarowania wodami* JCWP Bobrzyca od Osiki do Bobru została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono 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 (dopływ z innej JCWP, procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne, procesy hydromorfologiczne, zanieczyszczenia z przeszłości).

Obszar przedmiotowej inwestycji znajduje się w obrębie dwóch jednolitych części wód podziemnych (JCWPd):

- nr 93 o kodzie PLGW600093, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona ilościowo nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan chemiczny.

- nr 94 o kodzie PLGW600094, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona ilościowo nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan chemiczny.

Planowana inwestycja nie jest położona na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi oraz na obszarach ochronnych, znajduje się również poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP).

W sąsiedztwie analizowanego odcinka autostrady od około km 55+500 do około km 57+000 znajduje się ujęcie wód podziemnych, które składa się z 5 studni. Studnie te znajdują się w odległości od 50 do 150 m od linii zakresu rozbudowywanej autostrady A4 i nie posiadają wyznaczonych stref ochrony bezpośredniej i pośredniej. Z rozpoznania hydrogeologicznego wynika, że studnie zasilane są z utworów czwartorzędowych o słabej izolacji, o korzystnym kierunku spływu wód (w kierunku istniejącego odcinka autostrady). Wody z ujęć pobierane są w celach bytowo-gospodarczych, produkcyjnych oraz na cele przeciwpożarowe.

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. Kluczową składową tej oceny są elementy biologiczne. Przedsięwzięcia oddziałujące w bezpośredni sposób na hydromorfologię wód, mogą pociągać za sobą zmiany zależnych od hydromorfologii i fizykochemii, biologicznych elementów.

Stąd, w oparciu o przedłożony materiał dowodowy, dokonano oceny, w jaki sposób zmiany parametrów hydromorfologicznych i fizykochemicznych JCWP przełożą się na zależne od nich elementy biologiczne. W celu oceny wpływu przedsięwzięcia, w perspektywie czasowej, na osiągnięcie zakładanych celów środowiskowych określonych dla JCWP przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na elementy biologiczne, hydromorfologiczne, fizykochemiczne. W zakresie elementów biologicznych oceniono kolejno: wpływ na fitoplankton, fitobentos, makrofity, makrobezkręgowce bentosowe; wpływ na skład, liczebność i strukturę wiekową ichtiofauny; wpływ 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, zmianę warunków morfologicznych. Natomiast w zakresie elementów fizykochemicznych wspierające elementy biologiczne oceniono wpływ na poszczególne grupy wskaźników charakteryzujących kolejno: stan fizyczny, w tym warunki termiczne, warunki tlenowe (warunki natlenienia), zanieczyszczenia organiczne, zasolenie, zakwaszenie, warunki biogenne.

W zakresie wód podziemnych dokonano oceny stanu chemicznego na elementy fizykochemiczne oraz ilościowe, tj. położenie zwierciadła wód podziemnych oraz wielkość rezerw zasobów wód podziemnych.

Największe potencjalne oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie związane z regulacją koryt cieków (rzeka Brenna, Dopływ z Krzywej) oraz przebudową rowu melioracyjnego. Koryta cieków zostaną umocnione materiałami możliwie zbliżonymi do naturalnych (co zostało uwarunkowane w sentencji niniejszej decyzji). 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.

Charakterystyki koryt przekładanych ww. cieków będą zbliżone do stanu aktualnego oraz znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowanych koryt. Wykorzystany do umocnień materiał – zgodnie z warunkami niniejszej decyzji – pozwoli zachować możliwie najbardziej naturalny charakter odcinków cieków. Niezmienna pozostanie objętość przepływu, a związane z przedsięwzięciem prace nie wprowadzą istotnych zmian w funkcjonowaniu hydrologicznym i geomorfologicznym ww. cieków, co zostało uwarunkowane w punkcie nr I.2.28 niniejszej decyzji. Ewentualne zaburzenie przepływu będzie obejmować strefę w rejonie prowadzonych prac i będzie polegało na lokalnej zmianie prędkości przepływu wód w danym cieku. Nastąpi częściowa lecz odwracalna zmiana układu roślinności strefy nadbrzeżnej i struktury strefy brzegowej. Zachowanie cieków w możliwie niezmienionej formie oraz stosowanie naturalnych materiałów sprzyjać będzie sukcesji roślinności nadbrzeżnej i wodnej. Warunek nr I.2.20 pozwoli na zapewnienie swobodnego przepływu wód w ww. ciekach i rowie melioracyjnym na etapie realizacji. W celu niedopuszczenia do trwałego załadowania m.in. zastoisk i starorzeczy wprowadzono warunek nr I.2.21. W związku z prowadzeniem prac rozbiórkowych, a następnie budowlanych w obrębie obiektu mostowego położonego nad rzeką Brenna, w celu uniknięcia przedostawania się zanieczyszczeń do wód rzeki nałożono warunek nr I.2.22.

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 pogody deszczowej), co mogłoby zaburzać przepływ i zwiększać znacząco 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 oraz hydromorfologię koryta ograniczane 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 lub 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. Będzie to jednak oddziaływanie odwracalne, ponieważ struktura roślinności cieków odtwarzać się będzie po zakończeniu robót. Biorąc pod uwagę rodzaj stosowanego materiału, zachowanie cieków w możliwie niezmienionej formie, można uznać, iż w ciągu kilku lat 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 zostanie 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.2.17 – I.2.19 oraz I.2.26 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), drenaży drogowych (w przypadku wykopów liniowych). Czas odwadniania 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.2.27 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 fazie eksploatacji największe zagrożenie 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 pobocze, wpusty uliczne z osadnikami lub przykanaliki do otwartych rowów trawiastych lub kanalizacji deszczowej, skąd wody poprzez zbiorniki retencyjne odprowadzone zostaną przelewem do odbiorników końcowych. 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 obecnym etapie zaplanowano budowę 12 zbiorników. Wody opadowe i roztopowe z obiektów odprowadzane będą poprzez wpusty do systemu odwodnienia drogi. Kanalizację deszczową przewidziano w miejscach, w których niemożliwe było wykonanie odwodnienia rowami, tj. w przypadku wysokich nasypów drogowych oraz na łukach drogi oraz przy

obiektach mostowych do przechwycenia wód opadowych z odwodnień obiektów, jak również przy zbiornikach retencyjnych. Natomiast z uwagi na wspomniane wcześniej ujęcie wód podziemnych, wody opadowe i roztopowe z odcinka autostrady A4 od około km 55+500 do około km 57+000 będą odprowadzane do odbiorników rowami drogowymi szczelnymi oraz kanalizacją deszczową. Odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych na przedmiotowym obszarze będzie odbywało się powierzchniowo lub poprzez wpusty deszczowe oraz przykanaliki do rowów drogowych szczelnych. Tam, gdzie takie rozwiązanie nie będzie możliwe, zaprojektowane zostaną kanały deszczowe z przykanalikami z wpustów deszczowych. Retencję wód opadowych przewidziano w szczelnych zbiornikach retencyjnych z których przelewem, w sposób kontrolowany, wody opadowe lub roztopowe zostaną odprowadzone poza km 57+000, docelowo do rzeki Brenny i cieku Dopływ z Krzywej. W celu uniemożliwienia przenikania zanieczyszczeń z przedmiotowej autostrady do wód gruntowych na terenach w sąsiedztwie ww. ujęcia wprowadzono warunki nr I.3.13 oraz I.3.18.

Sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych określono w warunku nr I.3.11. Warunek nr I.3.14 pozowali na przechwycenie i ujęcie wód opadowych i roztopowych z obiektów inżynierskich. W warunku nr I.3.17 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, nałożono warunek nr I.2.25. Ponadto, w przypadku sytuacji podniesienia się poziomu wody w odbiorniku powyżej poziomu wylotu kanalizacyjnego, zastosowanie klap zwrotnych wyeliminuje ryzyko napływu wody z odbiorników do układu odwodniania – w celu zagwarantowania powyższego nałożono warunek nr I.3.16.

Przedłożona w *Raporcie* prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych powstających z nawierzchni planowanej drogi wskazuje, że przy prognozowanym natężeniu ruchu będą 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. z 2019 r. poz. 1311)*. Natomiast stężenie węglowodorów ropopochodnych będzie osiągać wartości niewiele poniżej dopuszczalnego poziomu określonego ww. *rozporządzeniu*. Uwzględniając powyższe, przeanalizowano zastosowane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie na środowisko. Za urządzenia planowane w systemie odwodnienia przedmiotowej drogi, w których podczyszczane będą w ten sposób wody opadowe i roztopowe, uznać należy rowy drogowe trawiaste, studnie wpustowe z osadnikiem na kanalizacji deszczowej, osadniki wirowe oraz zbiorniki retencyjno-infiltracyjne. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zawiesiną, a także substancjami ropopochodnymi na etapie eksploatacji przedsięwzięcia określono warunek nr I.3.12. 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 wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy o oś* 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 np. substancji ropopochodnych należy przewidzieć stosowne rozwiązania minimalizujące np. zastosowanie separatorów substancji ropopochodnych.

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. jednolitych części wód powierzchniowych (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. W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie następujących prac, w wyniku których zostaną wytworzone odpady: prace przygotowawcze (wycinka drzew), prace ziemne, prace rozbiórkowe i modernizacyjne, budowa i prace pomocnicze. Faza budowy, w odróżnieniu do fazy eksploatacji, charakteryzować się będzie powstawaniem znaczących ilości odpadów, przede wszystkim materiałów budowlanych oraz humusu, gleby i urobku powstałego w trakcie przygotowania powierzchni terenu pod inwestycję. Na etapie eksploatacji ilość powstających odpadów będzie mniejsza, lecz powtarzająca się w ciągu roku, przez cały czas użytkowania drogi. Powstawać będą odpady związane z pracami konserwacyjnymi i remontowymi, jak również z utrzymaniem drogi. Część odpadów będzie związana z użytkowaniem pojazdów na drodze. Powstaną zarówno w trakcie normalnego użytkowania, jak i w sytuacjach awaryjnych, w tym również z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Warunki wymienione w punktach I.2.23 – I.2.24 nałożono w celu właściwego gospodarowania odpadami; wynikają one z obowiązujących przepisów oraz konieczności ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem.

W trakcie trwania prac realizacyjnych wystąpi okresowe zanieczyszczenie atmosfery, związane głównie z pracą sprzętu i środków transportu napędzanych silnikami spalinowymi. Prace prowadzone na etapie budowy będą związane z czasowym wzrostem zapylenia oraz emisją spalin z transportu materiałów i maszyn budowlanych. Emisje te mają zwykle charakter nieorganizowany. Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego, co może wiązać się z oddziaływaniem wibroakustycznym. Ponadto maszyny napędzane olejem powodować będą negatywne oddziaływanie na środowisko w postaci emisji spalin, jednak oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i wystąpi tylko w trakcie realizacji inwestycji. 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, zaburzenia płynności poruszania się potoku pojazdów.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas użytkowania ciężkich maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych, w tym m.in. maszyn wyburzeniowych (młoty, szczęki, itp.), maszyn kruszących lub pił diamentowych przy rozbiórce istniejącego mostu i istniejących nawierzchni drogowych. Emisja ta będzie jednak krótkotrwała i lokalna, ponadto w celu zmniejszenia uciążliwości akustycznej w porze nocnej, zgodnie z warunkiem nr I.2.15, prace realizowane w okolicy 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 mogą również zaplecza techniczne wraz z postojem ciężkich maszyn budowlanych. W związku z tym 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.2.16. Ponadto w celu eliminacji nadmiernego pylenia w czasie prowadzenia prac budowlanych określono warunek nr I.2.14.

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 wahać się od około 42 400 pojazdów/dobę do około 44 100 pojazdów/dobę, w tym udział ruchu w porze nocnej będzie wahać się w przedziale od 6 400 do 6 600 pojazdów. Natomiast w roku 2040 prognozowane natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach będzie zróżnicowane i będzie wahać się od około 49 990 pojazdów/dobę do około 51 470 pojazdów/dobę.

Oddziaływanie na powietrze uzależnione będzie głównie od natężenia ruchu pojazdów, rodzajów pojazdów i ich stanu technicznego. 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 jest 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 analizy uwzględniające takie zanieczyszczenia jak: tlenki azotu, dwutlenek azotu, pył PM<sub>10</sub>, pył PM<sub>2,5</sub>, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, benzen. Przeprowadzona w *Raporcie* analiza emisji zanieczyszczeń do powietrza zarówno w przypadku obliczeń 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 analizowanych substancji. 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 2021 r., poz. 845).

Uciążliwości związane z występowaniem drgań na etapie eksploatacji będą znikome z uwagi na fakt, że autostrada po rozbudowie posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi, co przełoży się zmniejszenie drgań w porównaniu do stanu istniejącego.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wzdłuż istniejącej autostrady. W analizie akustycznej zawartej w *Raporcie* zostały uwzględnione wszystkie tereny chronione akustycznie, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), które zostały zidentyfikowane w odległości do 500 m od osi jezdni. Rodzaje terenów chronionych akustycznie, określone ww. rozporządzeniu wyznaczono w oparciu o zapisy miejscowych planów zagospodarowania terenu oraz faktyczne zagospodarowanie terenów. Regionalny Dyrektor zweryfikował wyznaczone tereny chronione akustycznie i uznał ustalenia za prawidłowe. W otoczeniu planowanej inwestycji przeważają tereny niezabudowane, a wśród nielicznych terenów zabudowanych przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w miejscowości Szczytница i pojedynczy teren zabudowy zagrodowej w miejscowości Krzywa.

Wyniki modelowania propagacji hałasu zawarte w *Raporcie* wykazały, że na etapie eksploatacji będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną. Biorąc powyższe pod uwagę, w punkcie I.3.19 zobowiązano Wnioskodawcę do budowy ekranów akustycznych celem dotrzymania wartości dopuszczalnych na terenach objętych ochroną akustyczną. Wyniki modelowania wykazały, iż przy zastosowaniu ww. środków ochrony akustycznej nie będzie dochodzić do przekraczania dopuszczalnych poziomów hałasu na żadnym z terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych wzdłuż rozbudowywanej autostrady A4. Zaplanowane ekrany zostaną wykonane jako ekrany pochłaniające.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że ww. ekrany określone w niniejszej decyzji będą stanowić uzupełnienie dla ekranów, które będą zrealizowane w oparciu o pozwolenie na budowę dla ekranów zlokalizowanych w miejscowości Szczytница po stronie prawej autostrady A4 (tj. decyzja Wojewody Dolnośląskiego nr I – D – 40/23 z dnia 26 maja 2023 r.). Zgodnie z ww. decyzją Wojewody Dolnośląskiego ekrany będą zlokalizowane na odcinkach autostrady A4 kolejno w około km: od 55+700 do 55+768, od 55+768 do 55+771, od 55+771 do 56+060; od 56+060 do 56+200. Z uwagi na fakt, że ekrany przyjęte w decyzji o pozwoleniu na budowę Wojewody Dolnośląskiego z dnia 26 maja 2023 r. zostały zaprojektowane dla istniejącego obecnie natężenia ruchu pojazdów na autostradzie, zostaną zrealizowane wcześniej niż całość inwestycji polegającej na rozbudowie autostrady A4. Przeprowadzona w dokumentacji analiza modelowania propagacji hałasu uwzględniała ww. ekrany w celu zachowania odpowiedniej skuteczności ekranowania. Jak wykazały wyniki analizy akustycznej dla prognozy w roku 2031 i w roku 2040 ekrany wybudowane na podstawie ww. decyzji Wojewody Dolnośląskiego, określane jako istniejące w analizie wariantów inwestycyjnych i bezinwestycyjnych, nie będą w skuteczny sposób zabezpieczać terenów chronionych akustycznie z uwagi na stale rosnące natężenia ruchu na autostradzie A4. Biorąc pod uwagę

powyższe, oprócz ekranów, które zostaną zrealizowane na podstawie ww. decyzji Wojewody Dolnośląskiego, konieczne jest zastosowanie ekranów określonych w sentencji niniejszej decyzji.

W zakresie zanieczyszczenia powietrza oraz emisji hałasu przeanalizowano ryzyko kumulowania się oddziaływań na etapie eksploatacji z innymi ciągami komunikacyjnymi znajdującymi się w rejonie inwestycji. W przedłożonym *Raporcie* analizie podano możliwość kumulacji oddziaływań projektowanej rozbudowy autostrady A4 z drogą krajową nr 94, z którą skrzyżowanie następuje się w węźle „Krzywa”. 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 pozostałych drogach poprzecznych o znaczeniu lokalnym (drogi powiatowe i gminne) o niskim poziomie natężenia (do około 1000 pojazdów na dobę), stwierdzono brak negatywnych oddziaływań skumulowanych z rozbudowaną autostradą z pozostałymi drogami. Oddziaływanie mniejszych dróg lokalnych będzie miało pomijalny wpływ z uwagi na bardzo niewielkie natężenie ruchu pojazdów na tych drogach, powodujące również bardzo niską emisję hałasu do środowiska.

Z uwagi na fakt, że wykonane w *Raporcie* analizy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny zostały oparte o prognozowane natężenie ruchu oraz o dostępne 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 poziomu 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 (w tym geometrii, położenia, wysokości, długości) ekranów akustycznych z uwzględnieniem faktycznego zagospodarowania terenu oraz obiektów mających ulec rozbiórce, a także doszczegółowienie lokalizacji punktów wyznaczonych do pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej.

Charakterystyczną cechą inwestycji liniowych o charakterze dróg jest ich trwałość eksploatacyjna. Biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia ciągłości sieci komunikacyjnej w rejonie inwestycji, likwidacja projektowanej autostrady wydaje się mało prawdopodobna.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego likwidacji będzie polegać w głównej mierze na powstaniu odpadów z istniejących elementów autostrady oraz kolidujących obiektów i dróg poprzecznych. Z uwagi na fakt, iż prace przy ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą wymagać podobnego jak na etapie budowy zaangażowania sprzętu oraz zbliżonej ilości przemieszczanych mas ziemnych, oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska na obu tych etapach przyjęto za zbliżone.

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdza się, iż planowana inwestycja nie będzie także przyczyniać się do zaistnienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej. 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 poczucie bezpieczeństwa. Natomiast pełne wyгородzenie 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 prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożeń. 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.3.15.

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. Realizacja inwestycji nie powinna spowodować również istotnych zmian klimatu w skali regionalnej. 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, 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 w zakresie 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: wieloletnie warunki pogodowe, ryzyko wystąpienia zjawisk atmosferycznych tj.: powodzie, 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 projektowanej drogi oraz wymogi w zakresie zagospodarowania w obrębie pasa drogowego, ryzyko wystąpienia ww. utrudnień będzie mało prawdopodobne. 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 projektowaną autostradę.

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 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 nr III.1 – III.5 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 wniosku o montaż barier akustycznych w pasie drogowym autostrady A4 na wysokości miejscowości Krzywa, gmina Chojnów (od strony wsi) należy zaznaczyć, iż wyniki wykonanej analizy akustycznej zawartej w *Raporcie* nie wskazują na

ponadnormatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego pochodzącego od planowanej rozbudowy autostrady A4 oraz przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 94 na terenach chronionych akustycznie położonych we wsi Krzywa. Położone najbliżej autostrady A4 tereny chronione akustycznie w miejscowości Krzywa, tj. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej znajdują się w odległości około 360 m od jezdni planowanej autostrady A4 oraz około 137 m od jezdni przebudowywanej drogi krajowej nr 94. Wyniki przedstawionej analizy akustycznej w prognozie oddziaływania hałasu zarówno dla roku 2031, jak i dla roku 2040 nie wskazują na konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych w rejonie miejscowości Krzywa, gdyż ponadnormatywne poziomy hałasu nie oddziałują na tereny chronione przed hałasem. Ponadto należy zaznaczyć, iż tereny, dla których przedłożono dane pomiarowe w zakresie hałasu znajdują się w odległości około 1 km od rozbudowywanej autostrady. Jednocześnie wskazuję, że w celu sprawdzenia wyników modelownia prognozowanego poziomu hałasu zawartych w *Raporcie* w odniesieniu do rzeczywistego oddziaływania hałasu powodowanego eksploatacją drogi, Wnioskodawca zobowiązany został do wykonania analizy porealizacyjnej, zgodnie z zapisem warunku punktu V.1 niniejszej decyzji. Zgodnie z ww. warunkiem wśród punktów do pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej wskazano punkt położony w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie w miejscowości Krzywa, które są najbliżej położone względem jezdni autostrady A4.

W odpowiedzi na wniesioną uwagę dotyczącą zmiany przebiegu wiaduktu (WD-52.88), położonego w ciągu drogi powiatowej nr 2275D, poprzez jego usytuowanie w sposób bardziej zbliżony do stanu istniejącego, należy zaznaczyć, że przedstawiona propozycja dotyczy rozwiązań o charakterze projektowo-technicznym. Organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie posiada kompetencji do określania ani modyfikowania szczegółowych rozwiązań technicznych inwestycji, w tym lokalizacji czy przebiegu wiaduktu. Jak wskazał Wnioskodawca w piśmie z dnia 17 czerwca 2025 r. odcinek przebudowywanej drogi powiatowej nr 2275D, w ciągu której położony jest wiadukt WD-52.88, został zaprojektowany zgodnie z aktualnie obowiązującymi warunkami technicznymi dla drogi klasy L, a jej przebieg ustalono z uwzględnieniem aktualnej wiedzy technicznej, w szczególności biorąc pod uwagę: *Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego do transportu WR-D-22-2, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518 ze zm.), zarządzenie Nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 listopada 2021 r. w sprawie wymagań dotyczących drogowych obiektów mostowych*. Dodatkowo, przy ustalaniu lokalizacji nowego wiaduktu obok istniejącego, uwzględniono konieczność zapewnienia przejezdności istniejącej drogi powiatowej i wiaduktu WD-52.88 w trakcie realizacji robót, w tym budowy nowego obiektu. Jednocześnie zaznaczam, że ostateczny zakres zajęcia terenu ustalany jest na dalszych etapach procesu inwestycyjnego, w szczególności podczas opracowywania dokumentacji projektowej oraz uzyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Odnosząc się do uwagi dotyczącej lokalizacji baz magazynowo-produkcyjnych i 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 dotyczącymi ochrony środowiska 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 m.in. warunek nr I.2.16 niedopuszczający do lokalizowania zapleczy budowy na terenach zabudowy mieszkaniowej w odległości nie mniejszej niż 100 m od terenów podlegających ochronie akustycznej.

W odniesieniu do uwagi dotyczącej rozważenia posadowienia paneli akustycznych w rejonie miejscowości Krzyżowa, tj. od km około 51+000 do km 53+000, stwierdzono, że przeprowadzona w *Raporcie* analiza akustyczna obejmowała swoim zakresem tereny położone w sąsiedztwie miejscowości Krzyżowa. Analiza wykazała, że maksymalny zasięg ponadnormatywnego oddziaływania hałasu w najbardziej niekorzystnym horyzoncie czasowym prognozy (rok 2040) jest znacząco mniejszy niż położenie najbliższych terenów podlegających ochronie akustycznej, które znajdują się w odległości około 410 m od jezdni. W związku z powyższym nie stwierdzono ponadnormatywnego oddziaływania hałasu na tereny chronione akustycznie, a więc nie ma uzasadnienia do zastosowania ekranów akustycznych w analizowanym rejonie.

W odpowiedzi na wniesioną uwagę dotyczącą zmiany lokalizacji/parametrów zbiornika retencyjnego położonego na działce nr 295/2, obręb Krzyżowa, należy stwierdzić, iż są to kwestie, które dotyczą szczegółowych rozwiązań projektowych, które wykraczają poza postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i nie pozostają w kompetencji Regionalnego Dyrektora. Wobec powyższego zgłoszona uwaga, odnosząca się do zmiany lokalizacji obiektów poprzez odmienne rozwiązania techniczne, nie może zostać uwzględniona na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednocześnie zaznaczam, że dokładna powierzchnia zajętości działki ewidencyjnej nr 295/2, obręb Krzyżowa niezbędna do wykonania układu komunikacyjnego oraz towarzyszących urządzeń (np. zbiorników) autostrady zostanie określona w projekcie budowlanym, na potrzeby uzyskania decyzji ZRID.

Odnosząc się do uwagi w zakresie posadowienia ekranów akustycznych na odcinku od km 51+400 do km 52+500, należy podkreślić, że wyniki przeprowadzonej analizy akustycznej, zawartej w *Raporcie*, nie wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu komunikacyjnego pochodzącego z planowanej rozbudowy autostrady A4 na tym odcinku. Najbliższe tereny chronione akustycznie położone po prawej stronie ww. odcinka zostały w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oznaczone jako tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z dopuszczeniem usług. Granica tych terenów znajduje się w odległości ponad 410 m od najbliższej jezdni planowanej rozbudowy autostrady A4, natomiast najbliższy faktycznie zagospodarowany teren położony jest w odległości około 570 m od jezdni autostrady. Wyniki prognozy oddziaływania hałasu dla lat 2031 i 2040 nie wykazują konieczności stosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych w rejonie miejscowości Krzyżowa, gdyż ponadnormatywne poziomy hałasu nie oddziałują na tereny chronione akustycznie. Ponadto organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach opiera się na obowiązujących przepisach prawa, które określają standardy jakości środowiska w zakresie hałasu. Ustawodawca dopuszcza możliwość występowania hałasu w określonym zakresie na terenach chronionych akustycznie, zatem dopiero przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu może skutkować nałożeniem na Wnioskodawcę obowiązku zastosowania działań minimalizujących, pozwalających na dotrzymanie obowiązujących norm. Dodatkowo należy zauważyć, że realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z wymianą obecnie eksploatowanej nawierzchni autostrady, która jest w znacznym stopniu zdegradowana. Przestarzała konstrukcja nawierzchni, w tym dylatacje, obecnie zwiększają negatywny wpływ

hałasu pochodzącego z autostrady, co zostało potwierdzone w wynikach przeprowadzonej analizy akustycznej.

We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 26 września 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 jakim jest zapewnienie sprawnej i bezpiecznej komunikacji. 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 1 będący przedmiotem niniejszego postępowania stanowi fragment autostrady A4 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. Inwestycja przyczyni się do znaczącego zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu, jak również wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu, a w tym samym na obniżenie liczby wypadków i kolizji drogowych. Natomiast nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi 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 VII 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.)*, które stanowi, iż kto stwierdzi obecność w środowisku inwazyjnego gatunku obcego (IGO) stwarzającego zagrożenie dla Polski, zobowiązany jest niezwłocznie zgłoszenie tego faktu 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 gminu. 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. Najbliższą granicę państwa stanowi granica z Republiką Federalną Niemiec, położona w odległości 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 powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji decyzji.

#### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji, zgodnie z art. 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 Bolesławcu,  
ul. Górników 8, 59-700 Bolesławiec
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu  
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie,  
ul. Norwida 34, 50-950 Wrocław