



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w OPOLU**

WOOŚ.4222.3.2020.MSe.8

Opole, dnia 08 grudnia 2020 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 89 oraz art. 90 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020r. poz. 283, z późn. Zm.), dalej ustawa OOŚ, oraz art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020r., poz. 256), dalej ustawa Kpa, nawiązując do pisma Dyrektora Wydziału Infrastruktury i Nieruchomości Opolskiego Urzędu Wojewódzkiego, działającego z upoważnienia Wojewody Opolskiego, nr IN.I.7820.8.2020.AZ z 30.06.2020r., w związku z postępowaniem w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzanym dla przedsięwzięcia polegającego na cyt.: „Budowie obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 (S11)”,

postanawiam

uzgodnić, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko, warunki realizacji przedsięwzięcia, pn. cyt. „Budowa obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 (S11)”, w wariantie 2 (północnym) i określić następujące warunki tej realizacji:

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia podjąć następujące działania:

- 1) Prace ziemne i budowlane, w rejonie terenów chronionych akustycznie i zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie podczas pory dziennej (6⁰⁰ – 22⁰⁰), chyba że przy technologii wykonywania obiektów niezbędna jest praca ciągła, w szerszym niż podany wymiarze pracy. Ograniczenia czasowe prowadzenia prac uwzględnić w rejonie terenów zabudowanych w km: 0+200 – 0+600, 6+000 – 6+300, 9+750 – 10+050, 14+150 – 14+450, 21+900 – 22+600);
(modyfikacja warunku I.2.1. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)
- 2) Prace związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w skład którego wejdą: herpetolog, ichtiolog, ornitolog. Nadzór przyrodniczy winien nadzorować sposób realizacji warunków wskazanych w punktach: 5, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 31-34, 38-40, 43-46 decyzji nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r. oraz w nw. punktach: 16, 26;
(modyfikacja warunku I.2.2. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018 r.)
- 3) Teren budowy oraz drogi technologiczne i dojazdowe (poza obszarami leśnymi i pól uprawnych), znajdujące się w odległości do 300 m od terenów zabudowanych, podczas suchej i wietrznej pogody (przy temperaturze powyżej 20°C, maksymalnie 5 dni bezdeszczowych, w okresie występowania wiatrów o prędkości powyżej 5m/s), zabezpieczać przed pyleniem, poprzez ich zraszanie;
(modyfikacja warunku I.2.7. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 4) Stosowane materiały budowlane (sypkie, pylaste) oraz masy ziemne, składowane w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zabudowanych, w przypadku wystąpienia warunków atmosferycznych, o których mowa w punkcie I.3), zabezpieczać przed pyleniem, poprzez zapewnienie odpowiedniej wilgotności (np. zraszanie);
(modyfikacja warunku I.2.8. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)
- 5) W trakcie budowy korzystać głównie z gotowych mieszanek bitumicznych, wytworzonych w wytwórniach, zlokalizowanych poza terenem budowy;
(modyfikacja warunku I.2.9. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)
- 6) Ustabilizować wyjazdy z terenu budowy np. poprzez utwardzenie kruszywem. W trakcie prowadzenia robót budowlanych, drogi technologiczne i dojazdowe zraszać, w przypadku wystąpienia warunków atmosferycznych, o których mowa w punkcie I.3) oraz dbać o czystość bitumicznych dróg publicznych poprzez stosowanie odpowiedniego sprzętu czyszczącego np. zamiatarki ulicznej;
(modyfikacja warunku I.2.10. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)
- 7) Niezanieczyszczoną ziemię i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie prowadzonych robót budowlanych, wykorzystać do celów budowlanych na terenie realizacji inwestycji (m.in. do kształtowania terenów zielonych, właściwego urządzenia przejść dla zwierząt, przepustów, a także do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi oraz umocnienia skarp, wykopów i nasypów, makroniwelacji terenu, wykonywania nasypów);
(modyfikacja warunku I.2.11. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)
- 8) Odpady inne niż niebezpieczne, bezpośrednio po ich wytworzeniu wywozić do miejsca ich zagospodarowania lub, do czasu ich odbioru przez upoważnione jednostki, wstępnie magazynować na terenie zaplecza budowy;
(modyfikacja warunku I.2.14. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)
- 9) Kształtowanie koryt cieków, regulację wód i przebudowę urządzeń wodnych prowadzić w sposób zapewniający swobodny przepływ wód oraz nie powodować podtopień, cofek, spiętrzeń;
(nowy warunek)
- 10) Planowane obiekty mostowe oraz przepusty zaprojektować w sposób zapewniający swobodny przepływ wód;
(nowy warunek)
- 11) Prace w ciekach lub w ich pobliżu, prowadzić:
- w sposób ograniczający zmeńnienie wód płynących;
 - w sposób zapewniający zachowanie ich drożności;
 - w sposób ograniczający, do niezbędnego minimum, wprowadzanie w koryto cieków i w obszar gruntów niestabilnych, położonych w bliskim sąsiedztwie cieków, ciężkiego sprzętu;
 - w sposób zabezpieczający (np. siatką ochronną) przed:
 - osuwaniem się materiału ziemnego do koryta cieków;
 - przedostawaniem się, do wód, materiałów budowlanych i odpadów;
- (nowy warunek)*
- 12) Na całej długości trasy wykonać stałe ogrodzenie drogi (główne) z siatki stalowej o wysokości 240 cm nad powierzchnią ziemi i wkopanej w grunt do głębokości 30 cm, o zmiennych oczkach zmniejszających się ku dołowi. Maksymalne wymiary oczek: od 0,0

m do 0,7 m ponad gruntem z rozstawem 2 x 15 cm (analogiczne parametry w części podziemnej), od 0,7 m do 1,0 m ponad gruntem z rozstawem 5 x 15 cm, powyżej 1,0 m ponad gruntem z rozstawem 15 x 15 cm. Ogrodzenie wykonać w sposób uniemożliwiający przedostanie się dużych i średnich zwierząt na pas ruchu (poprzez szczelne połączenie z ekranami przeciwoślusienowymi lub przeprowadzenie w sposób płynny ponad czołami przepustów);

(modyfikacja warunku I.2.16. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

13) Wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające, zintegrowane z ogrodzeniem głównym. W miejscach, w których konieczne jest ukierunkowanie zwierząt na przejścia wykonać je jako wolnostojące, połączone z czołem przepustu lub krawędzią przejścia. Ogrodzenia wykonać na długości około 100 m przed i za przejściem dla zwierząt, na wysokości projektowanych zbiorników wód opadowych oraz na odcinkach o długości ok. 100 m wzdłuż trasy głównej przed i za zbiornikiem, a także w rejonach możliwych migracji płazów, na odcinkach:

a. strona prawa:

- od km 0+000 do km 0+201 wzdłuż zbiornika ZR-1,
- od km 1+565 do km 2+034 wzdłuż zbiorników ZR-2 i ZR-3, zintegrowane z obiektem MS-2,
- od km 2+932 do km 3+621 wzdłuż zbiorników ZR-4 i ZR-5, zintegrowane z MS-4,
- od km 4+225 do km 4+874 zintegrowane z WS-5, wzdłuż zbiornika ZR-5.1,
- od km 6+201 do km 6+536 wzdłuż zbiornika ZR-6,
- od km 10+711 do km 10+991 wzdłuż zbiornika ZR-7,
- od km 13+065 do km 13+578 wzdłuż zbiorników ZR-8 i ZR-9, zintegrowane z PS-10,
- od km 14+363 do km 14+900 wzdłuż zbiorników ZR-10 i ZR-11, zintegrowane z MS-13,
- od km 15+008 do km 15+485 wzdłuż zbiornika ZR-22, zintegrowane z MS-14,
- od km 17+675 do km 18+728 wzdłuż zbiorników ZR-12, ZR-N2 i ZR-13, zintegrowane z PS-18 i MS-19,
- od km 19+121 do km 19+380 – zintegrowane z MS/WS-21,
- od km 19+690 do km 20+063 wzdłuż zbiornika ZR-15 zintegrowane z PS - 22,
- od km 20+317 do km 20+768 wzdłuż zbiornika ZR-16, zintegrowane z WS-23,
- od km 22+167 do km 23+518 wzdłuż zbiorników ZR-18 i ZR-19, zintegrowane z MS-25a, PS-25b, MS-WS-26, MS- 27,

b. strona lewa

- od km 1+683 do km 1+899 zintegrowane z MS-2,
- od km 2+940 do km 3+340 zintegrowane z MS-4,
- od km 4+189 do km 5+464 zintegrowane z WS-5,
- od km 13+235 do km 13+440 zintegrowane z PS-10,
- od km 14+472 do km 14+804 zintegrowane z MS-13,
- od km 15+007 do km 15+221 zintegrowane z MS-14,
- od km 17+890 do km 18+728 zintegrowane z PS-18 i MS-19,
- od km 19+140 do km 19+375 zintegrowane z MS/WS-21,
- od km 19+557 do km 19+894 wzdłuż zbiornika ZR-14, zintegrowane z PS-22,
- od km 20+329 do km 20+673 zintegrowane z WS-23,
- od km 21+935 do km 22+137 wzdłuż zbiornika ZR-17,
- od km 22+168 do km 22+639 zintegrowane z MS-25a, PS-25b i MS-WS-26
- od km 23+122 do km 23+373 zintegrowane z MS-27,

(modyfikacja warunku I.2.17. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

14) Ogrodzenia ochronno-naprowadzające wykonać z siatki stalowej o średnicy oczek nie większych niż 0,5 cm, o wysokości nad powierzchnią gruntu nie mniejszej niż 50 cm z

przewieszką (daszkiem) o szerokości 10 cm (odgiętą w kierunku przeciwnym od grodzonego terenu pod kątem 45-90°) i wkopanego w grunt na głębokość 20 cm. Wolne zakończenie ogrodzenia powinno posiadać kształt litery „U” i powodować zawracanie przemieszczających się wzdłuż niego zwierząt;

(modyfikacja warunku 1.2.18. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 15) Powierzchnię przejść dla zwierząt pokryć gruntem o dużych zdolnościach retencjonowania wody opadowej, a powierzchnię półek w przepustach dla płazów warstwą gliny;

(modyfikacja warunku 1.2.19. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 16) Na drogach równoległych, w rejonie najść na przejścia dla zwierząt średnich lub dużych, na odcinkach o długości ok. 100 m od krawędzi przejść, nawierzchnię wykonać z kruszywa;

(nowy warunek)

- 17) Do odbudowy powierzchni biologicznie czynnych wykorzystywać wyłącznie, zdjętą w trakcie realizacji przedsięwzięcia, urodzajną glebę (humus);i bezpośrednio po zakończeniu prac ziemnych obsiać te powierzchnie odpowiednią siedliskowo mieszkanką rodzimych gatunków traw;

(modyfikacja warunku 1.2.23. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 18) Prace w korycie rzeki Stobrawy wykonywać z zachowaniem poniższych zasad:

- przewodzą je poza okresem tarła chronionych gatunków ryb, które w niej występują tj. z wyłączeniem okresu od 1 marca do 15 lipca,
- do czasu realizacji nowego odcinka koryta, prace budowlane prowadzić w sposób niezaburzający ciągłości przepływu wód, w tym nie powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w cieku oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływu wód,
- w nowo wykonanym odcinku koryta rzeki Stobrawy skarpy niezwłocznie zadarnić mieszkanką gatunków rodzimych, by frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych,
- odłowić i przenieść występujące na przebudowywanym odcinku rzeki Stobrawy ryby ze szczególnym uwzględnieniem osobników gatunków chronionych,

(modyfikacja warunku 1.2.25. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 19) Do oświetlenia trasy stosować oprawy kierunkowe, kierujące światło bezpośrednio na jezdnię oraz lampy LED emitujące światło o barwie neutralnej;

(modyfikacja warunku 1.2.27. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 20) Przezroczyste ekrany akustyczne zabezpieczyć poprzez naklejenie na ich powierzchni pionowych, czarnych lub białych kontrastujących z tłem pasków taśmy, o szerokości min. 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie;

(modyfikacja warunku 1.2.28. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 21) Przejścia dla średnich i dużych zwierząt wyposażyć w ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości 2,4 m zlokalizowane na obiekcie oraz na odcinku o długości min. 50m przed i za obiektem po obu stronach drogi, na odcinkach:

Nazwa	Km Początku	Strona	Długość [m]
EP1	1+725	prawa	118
EL1	1+732.5	lewa	117
EL2	3+071	lewa	130
EP2	3+098	prawa	129

EL3	4+231	lewa	233
EP3	4+269	prawa	241
EP4	14+551.5	prawa	113
EL4	14+561	lewa	113
EL5	15+056	lewa	114
EP5	15+057	prawa	114
EP6	18+380.5	prawa	117
EL6	18+381.5	lewa	117
EL7	22+250.5	lewa	42
EP7	22+251	prawa	42
EL8	23+210	lewa	114
EP8	23+209.5	prawa	114

(modyfikacja warunku I.2.29. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018 r.)

- 22) Przed przystąpieniem do prac ziemnych wykonać tymczasowe wygradzenia ograniczające wtargnięcie płazów na teren budowy, na odcinkach określonych poniższą tabelą. Na pozostałym obszarze, w stwierdzonych miejscach żerowania, migracji czy rozrodu płazów, jeżeli nadzór przyrodniczy stwierdzi taką konieczność;

Strona	km początku	km końca
prawa i lewa	1+500	2+100
lewa	2+800	3+400
prawa	2+900	3+500
prawa	4+200	4+400
prawa i lewa	14+500	15+000
prawa i lewa	17+900	18+500
prawa i lewa	20+300	20+600
prawa i lewa	22+200	22+500
prawa	22+500	23+000
prawa	23+300	23+600

(modyfikacja warunku I.2.30. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 23) Zbiorniki wód opadowych ogrodzić ogrodzeniem, wykonanym w sposób analogiczny jak ogrodzenie drogowe (wys. 2,4m), z umożliwieniem dostępu do nich płazów i małych zwierząt. Skarpy zbiorników nie mogą być bardziej strome niż 1:2. Każdy zbiornik wyposażać w rampę wjazdową o łagodnym nachyleniu 12%;

(modyfikacja warunku I.2.32 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 24) Naziemne elementy systemu odwodnienia stanowiące potencjalne zagrożenia dla zwierząt (zwłaszcza małych) w obszarach migracji zwierząt tj. w strefach najść na przejścia dla zwierząt zlokalizować za ogrodzeniem drogowym, tj. w przestrzeni niedostępnej dla zwierząt, w przypadku braku takiej możliwości otwarte elementy systemu odwodnienia należy wyposażać w pochylne wyłazowe;

(nowy warunek.)

- 25) Misy zbiorników wód opadowych zlokalizować w odległości min. 50 m od krawędzi przejść dla zwierząt. Dopuszcza się zlokalizowanie zbiorników ZR14, ZR-15 i ZR-19 w odległości mniejszej niż wskazana przy zachowaniu pełnej dostępności przejścia;

(nowy warunek)

- 26) W rejonie zbiorników, do których będą miały dostęp małe zwierzęta (w tym płazy), wloty kanałów hydrotechnicznych wyposażać w zastawki zabezpieczone metalową kratą uchylną;

(nowy warunek)

27) Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia prac przygotowawczych w ww. terminie dopuszcza się ich kontynuację w okresie lęgowym ptaków pod warunkiem prowadzenia tych prac pod nadzorem ornitologa, który każdorazowo przed ich rozpoczęciem w danym dniu winien potwierdzić możliwość przeprowadzenia wycinki bez negatywnego wpływu na ptaki, a zwłaszcza na rozród i wyprowadzenie lęgów. Podczas ewentualnych prac w trakcie sezonu lęgowego każdorazowo i bezpośrednio przed ich codziennym rozpoczęciem prowadzący nadzór przyrodniczy ornitolog winien dokonać szczegółowej lustracji terenu (przy wykorzystaniu dostępnych narzędzi np. lornetki) pod kątem występowania gatunków ptaków objętych ochroną i ich siedlisk, w tym dziupli, gniazd czy siedlisk lęgowych. Dopuszcza się przeprowadzenie omawianej wycinki w trakcie trwania sezonu lęgowego jedynie w przypadku, gdy wyniki codziennej kontroli terenowej poprzedzającej prace wykażą brak obecności zasiedlonych siedlisk ptaków podlegających ochronie. W przypadku wykrycia czynnych siedlisk przedmiotowych gatunków, zasiedlone drzewo/krzew oraz obszar w promieniu 10 m od niego należy wyraźnie oznakować w terenie i odłożyć wycinkę w tym obszarze do czasu jego opuszczenia przez wszystkie osobniki tj. do czasu wyprowadzenia lęgów.

(modyfikacja warunku I.2.34. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

28) W zasięgu strefy korzeniowej (obejmującej obrys korony + 2 m) drzew przewidzianych do pozostawienia, prace prowadzić ręcznie, lub inną metodą (przewiertem sterowanym), bez zmiany poziomu gruntu – w uzasadnionych przypadkach (np. kiedy przeprowadzenie prac byłoby niemożliwe lub znacznie utrudnione przy respektowaniu niniejszego warunku) dopuszcza się odstępianie od konieczności zachowywania odległości 2 m od rzutu korony podczas prac;

(modyfikacja warunku I.2.38. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

29) W celu wyłapania okazów gatunków chronionych (np. herpetofauny), występujących w obrębie placu budowy, stosować pułapki łowne, np. w postaci wiadra z tworzywa sztucznego, wkopanego w ziemię na równi z powierzchnią terenu wzdłuż ogrodzeń tymczasowych. Wiadra te winny posiadać otwory w dnie pozwalające na swobodny wypływ wody opadowej oraz być wyłożone mchem, patykami lub liśćmi. Wokół pułapek nie może być żadnych szczelin. Ponadto pułapki powinny posiadać stosunkowo mały otwór w pokrywie, przez który płazy będą mogły łatwo wpadać do środka, bez możliwości wychodzenia. W każdym wiadrze umieścić patyk, wystający pod dużym kątem, który umożliwi samodzielne wyjście z wiader niektórym ze zwierząt. Pułapki łowne sprawdzać każdego dnia rano, a w terminie od 1 marca do 15 maja i od 15 września do 15 października, w przypadku zaistnienia takiej potrzeby, dwa razy dziennie - rano i przed zachodem słońca. Schwytane zwierzęta niezwłocznie przenosić poza obszar prowadzonych prac na optymalne dla nich siedliska. Zagęszczenie rozmieszczenia wiader winni określić specjaliści z nadzoru przyrodniczego, zależnie od ilości stwierdzonych zwierząt, przy czym, maksymalna odległość pomiędzy pułapkami nie może przekraczać 100 m. Jeżeli zaistnieje taka możliwość dopuszcza się ręczny odłów okazów gatunków chronionych lub z wykorzystaniem czerpaków przy zachowaniu odpowiednich środków ostrożności i bezpieczeństwa;

(modyfikacja warunku I.2.39. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

30) Wykonać cichą nawierzchnię o stopniu redukcji hałasu nie mniejszym niż 5 dB, na odcinku drogi dojazdowej DT-1 do ronda, w miejscowości Ciarka, od km 0+000 do km 0+109;

(nowy warunek)

II. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

- 1) wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać grawitacyjnie, rowami oraz lokalnie poprzez kanalizację deszczową;
(nowy warunek)
- 2) wody opadowe i roztopowe, przed zrzutem do ostatecznego odbiornika (cieki naturalne i rowy), podczyszczać z zawiesin, a w przypadku rz. Stobrawy i rz. Łomnica dodatkowo podczyszczać w separatorach substancji ropopochodnych, z wyłączeniem przypadków, w których nie stwierdza się obecności chronionych gatunków ichtiofauny;
(nowy warunek)
- 3) odprowadzane wody opadowe i roztopowe retencjonować w zbiornikach wód deszczowych przed ich zrzutem do odbiorników – cieków;
(nowy warunek)

III. Podjąć następujące działania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- 1) Przewidzieć, wzdłuż projektowanej drogi, ekrany akustyczne o nw. parametrach:

Nr ekranu	Lokalizacja		Strona	Wysokość [m]	Długość [m]	Typ ekranu
	Km początku	Km końca				
ETAP I						
EA1.1	0+224,5	0+330 (0+089,5 DK11)	L	4,0	132	Pochłaniający
EA1.2	0+346 (0+090 DK11)	0+385,5	L	4,0	60	Pochłaniający
EA3	6+110	6+201	P	2,5	91	Pochłaniający
EA4	14+262	14+371	P	2,5	110	Odbijający
EA6.1	0+240,5 łącznica L01P (węzeł Olesno)	0+422 DW487	P	2,0	52	Pochłaniający
EA6.2	0+422 DW487	0+442 DW487	P	2,5	20	Pochłaniający
EA6.3	0+450 DW487	0+468 DW487	P	2,5	21	Pochłaniający
EA5	21+980	22+250,61	P	3,0	268	Odbijający
EA2	22+120	22+250,12	L	3,0	131	Odbijający
ETAP II						
EA1	0+213	0+385	L	4,0	173	Pochłaniający
EA3	6+110	6+201	P	2,5	91	Pochłaniający
EA4	14+262	14+371	P	2,5	110	Odbijający
EA6.1	0+240,5 łącznica L01P (węzeł Olesno)	0+422 DW487	P	2,0	52	Pochłaniający
EA6.2	0+422 DW487	0+442 DW487	P	2,5	20	Pochłaniający
EA6.3	0+450 DW487	0+468 DW487	P	2,5	21	Pochłaniający
EA5	21+980	22+250,61	P	3,0	268	Odbijający
EA2	22+120	22+250,12	L	3,0	131	Odbijający

Pogrubioną czcionką zaznaczono ekrany docelowe, po zrealizowaniu II etapu przedsięwzięcia (ekrany EA1.1 i EA1.2 wskazane w etapie I (rozwiązanie tymczasowe) zostaną rozebrane i zastąpione w etapie II ekranem EA1)

IV. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej:

- 1) Przewidzieć lokalizację urządzeń oczyszczających (osadników zawieszin, separatorów substancji ropopochodnych), odprowadzających wody opadowo-roztopowe z projektowanej obwodnicy, w następującym kilometrażu:

Lp.	Kilometraż i strona drogi S11	Rodzaj urządzenia oczyszczającego
1.	km ok. 0+005 – 0+010 – strona prawa	osadnik i separator lamelowy
2.	km ok. 1+665 – 1+675 – strona prawa	osadnik i separator lamelowy
3.	km ok. 1+920 – 1+925 – strona prawa	osadnik i separator lamelowy
4.	km ok. 3+035 – 3+040 – strona prawa	osadnik i separator lamelowy
5.	km ok. 3+220 – 3+225 – strona prawa	osadnik i separator lamelowy
6.	km ok. 4+555 – 4+560 – strona prawa	osadnik i separator lamelowy
7.	km ok. 6+440 – strona prawa	osadnik
8.	km ok. 10+810 – strona prawa	osadnik
9.	km ok. 13+265 – strona prawa	osadnik
10.	km ok. 13+385 – strona lewa	osadnik
11.	km ok. 13+480 – strona prawa	osadnik
12.	km ok. 14+560 – strona prawa	osadnik
13.	km ok. 14+795 – strona prawa	osadnik
14.	km ok. 15+385 – strona prawa	osadnik
15.	km ok. 17+770 – strona prawa	osadnik
16.	km ok. 18+205 – strona prawa	osadnik
17.	km ok. 18+490 – strona prawa	osadnik
18.	km ok. 19+650 – strona lewa	osadnik
19.	km ok. 19+970 – strona prawa	osadnik
20.	km ok. 20+540 – strona prawa	osadnik
21.	km ok. 22+035 – 22+040 – strona lewa	osadnik i separator lamelowy
22.	km ok. 22+190 – 22+195 – strona prawa	osadnik i separator lamelowy
23.	km ok. 22+445 – strona lewa	osadnik
24.	km ok. 22+710 – strona prawa	osadnik
25.	km ok. 23+310 – strona prawa	osadnik

(modyfikacja warunku 1.4.2. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOS.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

- 2) Do retencjonowania wód opadowo-roztopowych, przed ich zrzutem do ostatecznych odbiorników, przewidzieć nw. zbiorniki:

Lp.	Oznaczenie zbiornika	Typ zbiornika		Lokalizacja zbiornika		Orientacyjna pow. zbiornika [m²]	Odbiornik ostateczny
				Kilometraż	Strona drogi		
1.	ZR-1	retencyjny	szczelny	ok. 0+055	prawa	3983	Istniejący rów drogowy
2.	ZR-2	retencyjny	szczelny	ok. 1+700	prawa	3110	Rów R-Ż
3.	ZR-3	retencyjny	szczelny	ok. 1+875	prawa	5336	Rów R-Ż
4.	ZR-4	retencyjny	szczelny	ok. 3+060	prawa	3379	Rzeka Stobrawa
5.	ZR-5	retencyjny	szczelny	ok. 3+340	prawa	6643	Rzeka Stobrawa
6.	ZR-5.1	retencyjny	szczelny	ok. 4+660	prawa	7515	Rzeka Stobrawa
7.	ZR-6	retencyjny	nieszczelny	ok. 6+330	prawa	6086	Rzeka Stobrawa
8.	ZR-7	retencyjny	nieszczelny	ok. 10+860	prawa	6021	Rzeka Stobrawa
9.	ZR-8	retencyjny	nieszczelny	ok. 13+210	prawa	4541	Rów R-111 (Dopływ spod kol. Świercze)

10.	ZR-9	retencyjny	nieszczelny	ok. 13+450	prawa	2400	Rów R-111 (Dopływ spod kol. Świercze)
11.	ZR-10	retencyjny	szczelny	ok. 14+500	prawa	4388	Rów R-A-9 (Młynówka)
12.	ZR-11	retencyjny	nieszczelny	ok. 14+740	prawa	2504	Rów R-A-9 (Młynówka)
13.	ZR-22	retencyjny	nieszczelny	ok. 15+330	prawa	3460	Rów bez nazwy
14.	ZR-12	retencyjny	szczelny	ok. 17+850	prawa	6352	Potok Sowczycki
15.	ZR_N2	retencyjny	szczelny	ok. 18+280	prawa	2289	Potok Sowczycki
16.	ZR-13	retencyjny	szczelny	ok. 18+540	prawa	3575	Potok Sowczycki
17.	ZR-14	retencyjny	nieszczelny	ok. 19+720	lewa	2564	Rów R-374
18.	ZR-15	retencyjny	szczelny	ok. 19+890	prawa	4977	Rów R-374
19.	ZR-16	retencyjny	nieszczelny	ok. 20+610	prawa	4842	Rzeka Łomnica
20.	ZR-17	retencyjny	nieszczelny	ok. 22+080	lewa	3331	Rzeka Łomnica
21.	ZR-18	retencyjny	szczelny	ok. 22+640	prawa	2685	Rów R-494
22.	ZR-19	retencyjny	nieszczelny	ok. 23+360	prawa	6989	Rów R-498

(nowy warunek)

3) Przewidzieć, wzdłuż projektowanej drogi, ekrany akustyczne o nw. parametrach:

Nr ekranu	Lokalizacja		Strona	Wysokość [m]	Długość [m]	Typ ekranu
	Km początku	Km końca				
ETAP I						
EA1.1	0+224,5	0+330 (0+089,5 DK11)	L	4,0	132	Pochłaniający
EA1.2	0+346 (0+090 DK11)	0+385,5	L	4,0	60	Pochłaniający
EA3	6+110	6+201	P	2,5	91	Pochłaniający
EA4	14+262	14+371	P	2,5	110	Odbijający
EA6.1	0+240,5 łącznica L01P (węzeł Olesno)	0+422 DW487	P	2,0	52	Pochłaniający
EA6.2	0+422 DW487	0+442 DW487	P	2,5	20	Pochłaniający
EA6.3	0+450 DW487	0+468 DW487	P	2,5	21	Pochłaniający
EA5	21+980	22+250,61	P	3,0	268	Odbijający
EA2	22+120	22+250,12	L	3,0	131	Odbijający
ETAP II						
EA1	0+213	0+385	L	4,0	173	Pochłaniający
EA3	6+110	6+201	P	2,5	91	Pochłaniający
EA4	14+262	14+371	P	2,5	110	Odbijający
EA6.1	0+240,5 łącznica L01P (węzeł Olesno)	0+422 DW487	P	2,0	52	Pochłaniający
EA6.2	0+422 DW487	0+442 DW487	P	2,5	20	Pochłaniający

EA6.3	0+450 DW487	0+468 DW487	P	2,5	21	Pochłaniający
EA5	21+980	22+250,61	P	3,0	268	Odbijający
EA2	22+120	22+250,12	L	3,0	131	Odbijający

Pogrubioną czcionką zaznaczono ekrany docelowe, po zrealizowaniu II etapu przedsięwzięcia (ekrany EA1.1 i EA1.2 wskazane w etapie I (rozwiązanie tymczasowe) zostaną rozebrane i zastąpione w etapie II ekranem EA1)

(modyfikacja warunku 1.4.4. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOS.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

4) Przewidzieć następujące przejścia dla zwierząt:

Lp.	Kilometraż trasy głównej***	Symbol	Rodzaj obiektu	Rodzaj przeszkody pod obiektem/funkcją obiektu	Wielkość obiektu* [m]	Minimalne parametry przestrzeni dla migracji zwierząt – w przypadku przekroczenia z ciekami, bądź linią kolejową podano sumę szerokości półek/stref dla zwierząt szer. x wys. [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty – liczony w odniesieniu do stref dostępnych dla zwierząt	Przewidywane grupy/gatunki zwierząt, które będą mogły dane przejście wykorzystywać – w oparciu o obserwacje terenowe i analizę uwarunkowań siedliskowych na terenach przyległych
1.	1+779,01	MS-2	Most	Przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z ciekim/rowem bez nazwy	15,25**	10,7x4,0	1,5	jeleń, sarna, dzik, zając, lis, inne małe ssaki, płazy (np. ropucha szara)
2.	3+136,75	MS-4	Most	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z rzeką Stobrawa i drogą dojazdową	26,0	9,0x3,5	0,8	sarna, dzik, zając, lis, bóbr, inne małe ssaki, płazy (np. żaby zielone)
3.	4+297,15	WS-5	Wiadukt	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z linią kolejową i drogami dojazdowymi	34,0+62,0 +34,0	22,0x4,0	1,6	jeleń, sarna, dzik, zając, lis, inne małe ssaki, płazy (np. ropucha szara)
4.	13+337,80****	PS-10	Przepust	Przejście dla płazów zespolone z ciekim	33,9	1,0x1,0 (obustronne półki o szer. 0,5 m)	- brak wymogu spełnienia określonego współczynnika ciasnoty dla przejść dla płazów	płazy (np. ropucha szara)
5.	14+606,37	MS-13	Most	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim/rowem R-A-9	10,796**	6,8x3,5	0,8	sarna, dzik, zając, lis, inne małe ssaki, płazy (np. żaba trawna)
6.	15+106,18	MS-14	Most	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim/rowem bez nazwy	13,84**	10,6x4,0	1,5	jeleń, sarna, dzik, zając, lis, inne małe ssaki
7.	18+430,91	MS-19	Most	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Potok Sowczycki	15,40	10,0x4,1	1,5	jeleń, sarna, dzik, zając, lis, bóbr, inne małe ssaki, płazy (np. żaby zielone, żaba trawna)

8.	17+991,47****	PS-18	Przepust	Przejście dla płazów zespolone z ciekim	37,8	1,0x1,0 (obustronne półki o szer. 0,5 m)	- brak wymogu spełnienia określonego współczynnika ciasnoty dla przejść dla płazów	płazy (np. żaby zielone, żaba trawna)
9.	19+229,82	MS/WS-21	Most	Przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z rowem R-373 i drogą poprzeczną	14,90	2,0x1,0	0,07	lis, zając, płazy (np. żaba trawna)
10.	19+793,34****	PS-22	Przepust	Przejście dla płazów zespolone z ciekim	34,7	1,0x1,0 (obustronne półki o szer. 0,5 m)	- brak wymogu spełnienia określonego współczynnika ciasnoty dla przejść dla płazów	płazy (np. ropucha szara)
11.	20+426,69	WS-23	Wiadukt	Przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z linią kolejową, ciekim/rowem i drogami dojazdowymi	33,0+56,0+33,0	20,0x1,0	0,4	zając, lis, ropucha szara (np. ropucha szara)
12.	22+231,41****	MS-25a	Most	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Łomnica	19,20	10,0x4,2	1,5	jeleń, sarna, dzik, lis, bóbr, drobne ssaki, płazy (np. ropucha szara, żaby zielone)
13.	22+311,51****	PS-25b	Most	Przejście dla płazów zespolone z ciekim/rowem	4,46	1,0x1,0	- brak wymogu spełnienia określonego współczynnika ciasnoty dla przejść dla płazów	płazy (np. ropucha szara, żaby zielone)
14.	22+481,04	MS/WS-26	Most	Przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z drogą i rowem R-464	19,80	2,0x1,0	0,07	lis, zając, bóbr, płazy (np. ropucha szara, żaby zielone)
15.	23+259,76	MS-27	Most	Przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z ciekim/rowem bez nazwy	12,82**	10,4x4,0	1,5	jeleń, sarna, dzik, lis, zając

* - dla przedstawienia wielkości obiektu (mostu lub wiaduktu) podano rozpiętości poszczególnych przęseł, natomiast dla przepustów podano ich długość

** - dotyczy ramy i oznacza rozpiętość poziomą ramy w osiach ścian,

*** - obiekty mostowe w ciągu drogi głównej są kilometrażowane na początku ustroju nośnego, co wynika z treści Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom.

**** - dla konstrukcji powłokowo-gruntowych i przepustów podano kilometr przecięcia osi S11 z osią przeszkody (modyfikacja warunku 1.4.5. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018 r.)

- 5) W przypadku przejść zespolonych z ciekami, połączenia stref lub półek dla zwierząt, muszą w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach przejścia/przepustów, a dojścia do półek powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:2;
(modyfikacja warunku 1.4.6. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)
- 6) Ukształtować nachylenia skarp dróg równoległych i rowów na najściach na przejścia dla zwierząt (na odcinku ok. 50 m od osi przejścia) w stosunku nie większym niż 1:3;
(modyfikacja warunku 1.4.7. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

V. Realizacja przedsięwzięcia wymaga wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w tym obejmującej ocenę:

- 1) jakości wód opadowo-roztopowych odprowadzanych do środowiska,
- 2) klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, tj.:
 - a) powodowanego eksploatacją obwodnicy, w szczególności w:
 - km 0+268 po lewej stronie drogi,
 - km 6+149 po prawej stronie drogi,
 - km 0+459 DW487 po prawej stronie drogi,
 - km 14+304 po prawej stronie drogi,
 - km 22+109 po prawej stronie drogi,
 - km 22+225 po lewej stronie drogi,
 - b) powodowanego oddziaływaniem skumulowanym, jakie powstanie w wyniku eksploatacji przedmiotowej drogi z linią kolejową.

Analiza powinna być oparta o wyniki pomiarów hałasu w środowisku, przeprowadzonych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011r. nr 140 poz. 824).

Analizę w zakresie wskazanym w ww. punktach wykonać 1rok po oddaniu przedsięwzięcia do użytku i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, Marszałkowi Województwa Opolskiego, oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Opolu w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

(modyfikacja warunku III. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.)

Podstawę uzgodnienia stanowi:

Raport o oddziaływaniu na środowisko: „**Budowa obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 (S11)**”, dalej zwany raportem, opracowany przez TRAKT Sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego, pod kierownictwem Pana Grzegorza Kubickiego, marzec 2020r. wraz z uzupełnieniem raportu z 19.08.2020r. oraz 15.09.2020r.

Uzasadnienie

W związku z wnioskiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, działającej przez pełnomocnika Pana Krzysztofa Jędrzykiewicza z 20.03.2020r., w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedsięwzięcia, polegającego na „*Budowie obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11(S11)*”, Dyrektor Wydziału Infrastruktury i Nieruchomości Opolskiego Urzędu Wojewódzkiego, działający z upoważnienia Wojewody Opolskiego, przy piśmie nr IN.I.7820.8.2020.AZ z 30.06.2020r., zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Do wniosku dołączono:

- wniosek GDDKiA w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedsięwzięcia polegającego na „*Budowie obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 (S11)*”,
- decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu nr WOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, polegającego na „*Budowie obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 (S11)*”,

- Raport o oddziaływaniu na środowisko: „Budowa obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 (S11)”, dalej zwany raportem, opracowany przez TRAKT Sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego, pod kierownictwem Pana Grzegorza Kubickiego, marzec 2020r.
- Projekt budowlany „Budowa obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 (S11)”, opracowany przez TRAKT Sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego, marzec 2020r.

Obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wynika z decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r. o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do kategorii przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 (*autostrady i drogi ekspresowe*) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839).

Organem właściwym do uzgodnienia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia, zgodnie z zapisem art. 89 ust. 1 ustawy OOS, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu).

W wyniku analizy przedłożonej dokumentacji, organ ustalił, że raport wymaga złożenia dodatkowych wyjaśnień, o które wezwano inwestora w piśmie nr WOOŚ.4222.3.2020.MSe.1 z dnia 27.07.2020r.

W ww. piśmie, na podstawie art. 36 ww. ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej Kpa, poinformowano również o planowanym terminie rozpatrzenia sprawy, pouczając o prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

Przy pismach nr L.dz. PR-775/19-263/GK-ZEK z 19.08.2020r. i nr L.dz. PR-775/19-283/GK-ZEK z 15.09.2020r. Inwestor przekazał uzupełnienia do raportu.

Działając zgodnie z art. 90 ust. 2 pkt 2) ustawy OOS, RDOŚ w Opolu, w piśmie nr:

- WOOŚ.4222.3.2020.MSe.3 z dnia 16.09.2020r. wystąpił, do Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (zwanego dalej ŚPWIS), o opinię w przedmiotowej sprawie, dla części zlokalizowanej w granicach województwa śląskiego,
- WOOŚ.4222.3.2020.MSe.4 z dnia 16.09.2020r. wystąpił do: Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (zwanego dalej OPWIS), Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu (zwanego dalej PGW WP RZGW w Poznaniu) oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach (zwanego dalej PGW WP RZGW w Gliwicach), o opinię w przedmiotowej sprawie.

Ponadto, tut. organ, w piśmie WOOŚ.4222.3.2020.MSe.5 z dnia 16.09.2020r., wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach (zwanego dalej RDOŚ w Katowicach), o opinię w przedmiotowej sprawie, dla części zlokalizowanej w granicach województwa śląskiego.

W dniu 18.09.2020r. do tut. urzędu, wpłynęło pismo ŚPWIS, informujące o przekazaniu, zgodnie z właściwością, pisma RDOŚ w Opolu nr WOOŚ.4222.3.2020.MSe.3 z 16.09.2020r., OPWIS.

Działając zgodnie z zapisami art. 36 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kpa (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.), w związku z art. 35 § 3 tej ustawy, tutejszy organ, w piśmie nr WOOŚ.4222.3.2020.MSe.6 z 01.10.2020 r., poinformował Pełnomocnika Inwestora oraz Wojewodę Opolskiego o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 90 ust. 7 ustawy OOS.

W piśmie nr WOOŚ.4222.2.2020.MP1.1 z 09.10.2020r., RDOŚ w Katowicach wystąpił o wskazanie przepisów, w oparciu o które miałby wydać opinię w przedmiotowej sprawie. W odpowiedzi RDOŚ w Opolu, w piśmie nr WOOŚ.4222.3.2020.MSe.7 z

14.10.2020r., wyjaśnił, że występując o opinię do RDOŚ w Katowicach, kierował się wyłącznie zasadą przeczności.

W piśmie nr NZ.9022.3.9.2018.BK z 16.10.2020r., OPWIS zaopiniował, bez uwag, przedmiotowe przedsięwzięcie i w uzasadnieniu swojego stanowiska stwierdził, że cyt. *„inwestycja na żadnym z etapów realizacji oraz eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływania ponadnormatywnego w zakresie standardów ochrony środowiska poza terenem budowy i eksploatacji, dla którego Dyrekcja posiada tytuł prawny, z wyjątkiem emisji hałasu. [...] Zastosowanie środków ochrony akustycznej w postaci ekranów zapewni dotrzymanie wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach chronionych. Ponadto w celu ograniczenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zastosowano cichą nawierzchnię BBTM 8B na odcinku drogi dojazdowej DT-1 do ronda w miejscowości Ciarka od km 0+000 do km 0+109.”*

W dniu 20.10.2020r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu wpłynęło pismo RDOŚ w Katowicach (nr WOOŚ.4222.2.2020.MP1.2 z 20.10.2020r.), z którego wynikało, że nie określił warunków realizacji przedsięwzięcia dla części inwestycji realizowanej na terenie województwa śląskiego, z uwagi na rodzaj i skalę planowanych na tym terenie elementów przedsięwzięcia, t.j. doprowadzenie, kabla energetycznego, z terenu miejscowości Sieraków, usytuowanej po stronie woj. Śląskiego, w celu oświetlenia ronda zlokalizowanego na końcu projektowanej drogi po stronie woj. opolskiego.

Dyrektor PGW WP RZGW w Gliwicach, w piśmie nr GL.RZŚ.4360.34m.2020.KK1 z 17.10.2020r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 23.10.2020r.), poinformował o planowanym załatwieniu przedmiotowej sprawy w terminie do dnia 13 listopada 2020r.

W dniu 28.10.2020r. do tut. urzędu wpłynęło pismo Dyrektora PGW WP RZGW w Poznaniu, informujące, że zgodnie z art. 6a ustawy OOŚ, organem właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie, z racji położenia większej części terenu inwestycji w granicach regionu wodnego Środkowej Odry, jest Dyrektor PGW WP RZGW w Gliwicach. Jednakże z uwagi na fakt, iż planowane przedsięwzięcie położone jest terytorialnie również w granicach regionu wodnego Warty, stanowiącego zgodnie ze statutem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, obszar działania Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, Dyrektor RZGW WP w Poznaniu zajmie stanowisko w przedmiotowej sprawie, jedynie w tej części, a w pozostałej części przekaże je do Dyrektora RZGW WP w Gliwicach.

W związku z powyższym, Dyrektor RZGW WP w Poznaniu, w piśmie nr PO.RZŚ.4360.128m.2020.AO z 30.10.2020r., skierowanym do Dyrektora RZGW WP w Gliwicach, nie wniósł zastrzeżeń do ostatecznie przyjętych rozwiązań realizacji ww. przedsięwzięcia w regionie wodnym Warty i wskazał warunki, które zostały uwzględnione w nw. opinii Dyrektora PGW WP RZGW w Gliwicach, obejmującej całość przedsięwzięcia.

Dyrektor PGW WP RZGW w Gliwicach pismem nr GL.RZŚ.4360.34m.2020.KK3 z 06.11.2020r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 12.11.2020r.), pozytywnie zaopiniował realizację przedsięwzięcia, pod warunkiem spełnienia wymagań ochrony wód, określonych w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu znak: WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z dnia 05.07.2018r. oraz dodatkowych, wskazanych niżej, warunków tj.:

- 1) zorganizowania zaplecza budowy (bazy sprzętowo – materiałowej, miejsca magazynowania odpadów) poza dolinami cieków (odległość min. 50 m) oraz poza obszarami zagrożonymi powodzią,
- 2) gromadzenia wszelkich materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów, w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych,
- 3) ograniczenia, do niezbędnego minimum, czasu odwodnienia wykopów budowlanych,
- 4) zaopatrzenia, zaplecza budowy, w systematycznie opróżniane przenośne sanitariaty oraz usuwania na bieżąco z terenu budowy powstałych, w trakcie realizacji inwestycji ścieków i odpadów,

- 5) zlokalizowania zaplecza, w miarę możliwość, na obszarach przekształconych antropogenicznie oraz z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni,
- 6) wyposażenia zaplecza budowy w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw do gruntu,
- 7) zagospodarowania mas ziemnych w jak największym stopniu, w obrębie terenu inwestycji, w tym ukształtowania terenu wokół inwestycji przede wszystkim z wykorzystaniem gruntu pozyskanego z wykopów pod obiekty inwestycji,
- 8) regularnego sprawdzania, przez wykonawcę prac, stanu technicznego maszyn budowlanych i środków transportu, w celu wyeliminowania zanieczyszczenia gruntu w wyniku ewentualnego wycieku zanieczyszczeń do gruntu,
- 9) zabezpieczenia, w przypadku awarii sprzętu budowlanego na placu budowy, sprzętu oraz miejsce awarii, zgodnie z obowiązującymi procedurami,
- 10) przechowywania, płynów eksploatacyjnych (smarów, paliwa itp.) lub odpadów w postaci ciekłej, w szczelnych zbiornikach oraz bezzwłocznego usuwania wszelkich awaryjnych rozlań za pomocą środków sorpcyjnych, przekazywanych, po ich wykorzystaniu, do unieszkodliwienia,
- 11) gromadzenia odpadów selektywnie, w wyznaczonym do tego miejscu, na utwardzonym terenie, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem do środowiska gruntowo-wodnego,
- 12) wydzielenia miejsca tankowania tzw. sprzętu drobnego oraz stanowiska do bieżących napraw sprzętu z podłożem zabezpieczającym skutecznie przed ewentualnym zanieczyszczeniem,
- 13) zapewnienia mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych poza terenem zaplecza budowy, jak również tankowania pojazdów i maszyn poza terenem placu budowy, w miejscach do tego przeznaczonych i przygotowanych,
- 14) zapewnienia, we wszystkich miejscach, w tym w miejscach bezpośrednich prac budowlanych dostępności sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych,
- 15) bezzwłocznego podjęcia działań zmierzających do usunięcia skutków i przyczyn awarii, w przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać),
- 16) uporządkowania, po zakończeniu prac budowlanych, teren w granicach inwestycji,
- 17) zapewnienia drożności systemu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych,
- 18) odbudowania, w miarę możliwości, rurociągów drenarskich uszkodzonych w trakcie wykonywania wykopów oraz zniszczonych rowów oraz zapewnienia ich dotychczasowego funkcjonowania,
- 19) przeprowadzenia planowanych likwidacji/przebudów rowów bądź cieków w taki sposób, aby nie zostały zmienione stosunki wodne na gruntach przyległych,
- 20) zapewnienia, w trakcie działań obejmujących kształtowanie koryt cieków, regulację wód i przebudowę urządzeń wodnych, swobodnego przepływu wód oraz nie powodowania podtopień, cofek i spiętrzeń,
- 21) zaprojektowania, planowanych obiektów mostowych oraz przepustów, w sposób zapewniający swobodny przepływ wód (przy uwzględnieniu dodatkowo odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji oraz możliwej zmiany stosunków wodnych w związku z likwidacją/przełożeniem cieków oraz rowów) oraz gwarantujący brak występowania podpiętrzania wód w ciekach oraz powodowania zalania terenów przyległych,
- 22) prowadzenia prac w ciekach lub w ich pobliżu w sposób:
 - a. eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków,
 - b. ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących,
 - c. ograniczający do niezbędnego minimum wprowadzanie w koryto cieków ciężkiego sprzętu i prowadzenie prac w korycie w okresie niskich stanów wód, jeżeli jest to możliwe,

- d. zabezpieczający koryta cieków (np. siatką) przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego w wodach płynących zwiększenie ilości zawiesiny oraz przed przedostawaniem się do wód materiałów budowlanych i odpadów,
 - e. zapewniający swobodny przepływ wód w korytach cieków oraz ograniczający zaburzenia stosunków wodnych na modernizowanych odcinkach cieków oraz rowów melioracyjnych, poprzez zastosowanie rozwiązań czasowych umożliwiających swobodne wykonywanie prac w samym korycie bez narażenia wód cieków na niekontrolowane zanieczyszczenia oraz zachowanie swobodnego przepływu tych wód,
- 23) odprowadzania, z pasa drogowego, na etapie eksploatacji, wód opadowych i roztopowych, grawitacyjnie, rowami oraz lokalnie poprzez kanalizację deszczową,
- 24) podczyszczania wód opadowych i roztopowych, przed ich zrzutem do ostatecznego odbiornika (cieki naturalne i rowy), z zawiesin, a w przypadku rz. Stobrawy, rz. Łomnica, cieków Młynówka oraz Potoku Sowczyckiego podczyszczania, dodatkowo, w separatorach substancji ropopochodnych,
- 25) retencjonowania, odprowadzanych wód opadowych i roztopowych, w zbiornikach wód deszczowych, przed ich zrzutem do odbiorników – cieków,
- 26) prowadzenia gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi w sposób nie powodujący zmiany stosunków wodnych na terenach przyległych,
- 27) właściwego utrzymywania i konserwowania urządzeń służących do odprowadzania wód deszczowych.

W związku z powyższym w niniejszym postanowieniu, określono warunki wskazane wyżej, w pozycjach: 20-25. Równocześnie zweryfikowano warunek wskazany w pozycji 24, uwzględniając konieczność zastosowania separatorów substancji ropopochodnych tylko w przypadku odprowadzania wód opadowych i roztopowych do rzeki Stobrawy i Łomnica, co wynika z zapisów Raportu i projektu budowlanego, mając jednocześnie na względzie fakt, że zgodnie z obowiązującymi przepisami tj. rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 lipca 2019r. *w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych* (Dz. U. poz.1311) wody opadowe lub roztopowe, ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Pozostałe warunki nie zostały ujęte w sentencji niniejszego postanowienia, ponieważ wynikają bezpośrednio z decyzji śu z 05.07.2018r. oraz obowiązujących przepisów prawnych.

Ponadto, Dyrektor PGW WP RZGW w Gliwicach, w uzasadnieniu ww. stanowiska stwierdził, iż planowane w ramach przedsięwzięcia działania nie wpłyną negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, 57, 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne, a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016, poz. 1967).

Przed wydaniem niniejszego postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, zgodnie z art. 90 ust. 2 ustawy OOS, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu zwrócił się do Wojewody Opolskiego z wnioskiem o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i art. 38 ustawy OOS.

W związku z powyższym Wojewoda Opolski podał do publicznej wiadomości informację o tym, że:

- wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej obejmującej budowę obwodnicy m. Olesna, w ciągu drogi krajowej nr 11 (S11);
- organem administracji właściwym do wydania ww. decyzji jest Wojewoda Opolski,

- przystąpiono do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, a organem właściwym do przeprowadzenia tej oceny jest RDOŚ w Opolu,
- do wydania opinii - dla części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego, właściwy jest OPWIS a dla części zlokalizowanej w granicach województwa śląskiego – ŚPWIS,
- do wydania oceny wodnoprawnej – właściwy jest Dyrektor RZGW w Poznaniu oraz Dyrektor RZGW w Gliwicach,
- istnieje możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy, składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej do protokołu. Złożone uwagi i wnioski zostaną rozpatrzone przez RDOŚ w Opolu przed wydaniem postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło:

- na tablicy ogłoszeń OUW i w Biuletynie Informacji Publicznej,
- na tablicy ogłoszeń Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego,
- w Biuletynie Informacji Publicznej Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego,
- na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Lasowice Wielkie i w Biuletynie Informacji Publicznej,
- na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Ciasnej i w Biuletynie Informacji Publicznej,
- od dnia 28.09.2020r. – na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Oleśnie i w Biuletynie Informacji Publicznej,
- w prasie lokalnej - Gazecie Wyborczej.

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków przez strony postępowania oraz społeczeństwo nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się budowę drogi krajowej - ekspresowej S11, w północno-wschodniej części województwa opolskiego, na terenie powiatów kluczborskiego, oleskiego oraz w północno-zachodniej części województwa śląskiego (powiat lubliniecki), która będzie stanowiła tzw. obwodnicę Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 (S11) od km 0+000,00 do km 24+778,80.

Przedsięwzięcie obejmuje:

- prowadzenie robót drogowych, a w tym:
 - budowę dwóch jezdni drogi ekspresowej S11,
 - budowę skrzyżowania typu rondo na początku odcinka S11, oraz łącznika drogi klasy technicznej GP o długości 333 m, w celu połączenia budowanej S11 z istniejącą drogą krajową DK11,
 - budowę skrzyżowania typu rondo, na końcu odcinka S11, na drodze krajowej DK11 i łącznika tymczasowego w klasie technicznej G o długości 399 m, w celu połączenia realizowanej drogi S11 z istniejącą drogą DK 11 na końcu opracowania,
 - budowę węzła drogowego "Olesno" typu WB w km 9+966 na połączeniu z drogą wojewódzką DW487,
 - przebudowę drogi krajowej DK11 na długości 200 m, w ramach wykonania przejazdu pod budowaną drogą S11 w km 2+620,
 - przebudowę drogi krajowej DK11 na długości 1242 m, w ramach wykonania przejazdu nad budowaną drogą S11 w km 23+563,
 - przebudowę drogi wojewódzkiej DW487, Byczyna - Olesno, w zakresie wynikającym z budowy węzła,
 - przebudowę drogi wojewódzkiej DW494, Bierdzany – Olesno, na długości 115 m, w zakresie wynikającym z wykonania przejazdu pod budowaną drogą S11 w km 14+356,
 - budowę ciągu pieszo-rowerowego na odcinku DW494 objętym przebudową oraz do skrzyżowania z ul. Broniecką tj. na długości 423 m,
 - przebudowę drogi powiatowej DP1945O, Borki Małe – Sowczyce, na długości 315 m, w zakresie jej przeprowadzenia nad trasą drogi ekspresowej,

- przebudowę drogi powiatowej DP1949O, Borki Wielkie – Kuźnica Borecka – Łomnica, na długości 80 m, w zakresie wynikającym z wykonania przejazdu pod budowaną drogą S11 w km 22+159,
- przebudowę drogi powiatowej DP1934O, DW487 - Kolonia Biskupska Radłów - Wichrów – gr. woj. śląskiego, na długości ok. 368 m, w zakresie korekty przebiegu i włączenia do ronda na DW487, w ramach budowy Węzła Olesno,
- przebudowę kolidujących odcinków dróg gminnych, w celu przeprowadzenia ich nad lub pod projektowaną trasą drogi ekspresowej,
- przebudowę kolidujących odcinków dróg leśnych, w celu przeprowadzenia ich nad lub pod projektowaną trasą drogi ekspresowej,
- przebudowę istniejących dróg dojazdowych oraz budowa nowych jezdni dodatkowych,
- budowę chodników, zjazdów itp.,
- budowę elementów systemu odwodnienia,
- budowę przepustów drogowych,
- wykonanie obiektów inżynierskich, w tym:
 - budowę 16 obiektów mostowych w ciągu drogi ekspresowej, w tym 12 pełniących równocześnie rolę przejść dla zwierząt:

Lp.	Kilometraż trasy głównej***	Symbol	Rodzaj obiektu	Rodzaj przeszkody pod obiektem/funkcja obiektu	Wielkość obiektu*[m]	Minimalne parametry przestrzeni dla migracji zwierząt szer. X wys. [m]
1.	1+779,01	MS-2	Most	Przejście dolne dla zwierząt dużych zespalone z ciekim/rowem bez nazwy	15,25**	10,7x4,0
2.	2+619,95****	WS-3	Wiadukt	Droga	12,02	-
3.	3+136,16	MS-4	Most	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespalone z rzeką Stobrawa i drogą dojazdową	26,0	9,0x3,5
4.	4+297,15	WS-5	Wiadukt	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespalone z linią kolejową i drogami dojazdowymi	34,0+62,0+34,0	22,0x4,0
5.	6+161,79****	WS-6	Wiadukt	Droga	13,48	-
6.	14+345,74	WS-12	Wiadukt	Droga	17,2	-
7.	14+606,37	MS-13	Most	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespalone z ciekim/rowem R-A-9	10,796**	6,8x3,5
8.	15+106,18	MS-14	Most	Przejście dolne dla zwierząt dużych zespalone z ciekim/rowem bez nazwy	13,84**	10,6x4,0
9.	18+430,91	MS-19	Most	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespalone z ciekim Potok Sowczycki	15,40	10,0x4,1
10.	19+229,82	MS/WS-21	Most	Przejście dolne dla małych zwierząt zespalone z rowem R-373 i drogą poprzeczną	14,90	2,0x1,0
11.	20+426,69	WS-23	Wiadukt	Przejście dolne dla małych zwierząt zespalone z linią kolejową, ciekim/rowem i drogami dojazdowymi	33,0+56,0+33,0	20,0x1,0
12.	22+159,04*** *	WS-25	Wiadukt	Droga	16,15	-
13.	22+231,41*** *	MS-25a	Most	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespalone z ciekim Łomnica	19,20	10,0x4,2

14.	22+311,49*** *	PS-25b	Most	Przejście dla płazów zespolone z ciekim/rowem	4,46	1,0x1,0
15.	22+481,04	MS/WS-26	Most	Przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z drogą i rowem R-464	19,80	2,0x1,0
16.	23+259,76	MS-27	Most	Przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z ciekim/rowem bez nazwy	12,82**	10,4x4,0

„-” - obiekt nieprzewidziany dla migracji zwierząt,

“**” - dla przedstawienia wielkości obiektu podano rozpiętości poszczególnych przęseł,

“***” - dotyczy ramy i oznacza rozpiętość poziomą ramy w osiach ścian,

“****” - obiekty mostowe w ciągu drogi głównej są kilometrażowane na początku ustroju nośnego, co wynika z treści Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom,

“*****” - dla konstrukcji powłokowo-gruntowych podano kilometr przecięcia osi S11 z osią przeszukową.

– budowę 8 obiektów w ciągu dróg poprzecznych:

Lp.	Kilometraż trasy głównej	Symbol	Rodzaj obiektu	Droga na obiekcie/szlak migracyjny zwierząt	Wielkość obiektu*[m]	Wielkość przestrzeni przewidzianej dla migracji zwierząt
1.	0+660,67	WD-1	Wiadukt	Droga DP01	24,5+27,5	-
2.	8+421,79	WD-7	Wiadukt	Droga DP04	24,5+24,5	-
3.	9+965,87	WD-8B1	Wiadukt	Droga DW487	22,5+22,5	-
4.	10+951,22	WD-9	Wiadukt	Droga DP-05	20,5+20,5	-
5.	15+995,25	WD-15	Wiadukt	Droga DP-08	21,0+21,0	-
6.	16+853,95	WD-16	Wiadukt	Droga DP-09	22,0+22,0	-
7.	21+085,82	WD-24	Wiadukt	Droga DP-10	23,0+25,7	-
8.	23+563,15	WD-28	Wiadukt	Droga DP13 – DK11	23,0+23,0	-

“*” - dla przedstawienia wielkości obiektu podano rozpiętości poszczególnych przęseł

- budowę 3 przepustów stanowiących przejścia dla płazów,
- wykonanie kanalizacji deszczowej wraz z przepompowniami i urządzeniami oczyszczającymi, t.j.:
 - budowę sieci kanalizacji deszczowej,
 - budowę przepompowni,
- wykonanie urządzeń ochrony środowiska, w tym:
 - montaż urządzeń oczyszczających ścieki drogowe przed wprowadzeniem do odbiorników,
 - budowę zbiorników wód deszczowych,
 - budowę przejść dla zwierząt,
 - budowę ekranów akustycznych,
 - budowę ogrodzeń ochronno-naprowadzających,
 - montaż ogrodzenia drogowego – siatki uniemożliwiającej przedostanie się zwierząt i ludzi na drogę,
- wycinkę i nasadzenie zieleni,
- wykonanie oświetlenia, w tym:
 - budowę oświetlenia drogi S11 od km 0+100 do km 0+660 wraz z rondem w km 0+332 i włączeniem do istniejącej drogi krajowej nr 11,
 - budowę oświetlenia na węźle na skrzyżowaniu z DW487 w km 9+900,
 - budowę oświetlenia drogi S11 od km 24+300 do km 24+700 wraz z łącznikiem do drogi krajowej i rondem w ciągu drogi krajowej nr 11,
- budowę drogowej kanalizacji technicznej,
- przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej, w tym:
 - przebudowę cieków, rowów oraz urządzeń melioracyjnych,
 - przebudowę sieci wodociągowej,
 - przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej,

- przebudowę sieci kanalizacji deszczowej,
- przebudowę linii elektroenergetycznej SN i nN oraz oświetlenia,
- przebudowę sieci telekomunikacyjnej,
- rozbiórkę:
 - elementów dróg i ulic,
 - istniejących przepustów,
 - istniejących elementów infrastrukturalnych,
 - elementów sieci uzbrojenia terenu.

Parametry techniczne drogi ekspresowej S11 podano poniżej:

- długość odcinka - 24,8 km,
- klasa techniczna – S,
- prędkość projektowa - 100 km/h,
- prędkość miarodajna - 110 km/h,
- liczba jezdni – 2,
- liczba pasów ruchu - 2x2,
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m,
- szerokość opasek wewnętrznych - 0,50 m,
- szerokość pasa awaryjnego - 2,50 m,
- szerokość pasa dzielącego (wraz z opaskami) - 5,00 m,
- szerokość poboczy gruntowych - 0,75 - 4,7 m,
- pochylenie poprzeczne na prostej - 2,5 %,
- skrajnia pionowa - 5,00 m,
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś,
- kategoria ruchu - KR6.

Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się w 2 niżej wskazanych etapach:

- etap I – obejmujący budowę przedmiotowej obwodnicy oraz tymczasowego ronda zlokalizowanego w miejscowości Kolonia Ciarka, umożliwiającego wjazd z obwodnicy na istniejącą drogę krajową DK11. Budowa ronda wiąże się z koniecznością montażu w jego rejonie 2 tymczasowych ekranów akustycznych EA1.1 i EA1.2.
- etap II – realizowany w ramach budowy drogi ekspresowej S11 Kępno – A1 na odcinku Kępno – granica województwa, łączącej się z obwodnicą Olesna. W ramach tego etapu planuje się rozbiórkę tymczasowego ronda zlokalizowanego w miejscowości Kolonia Ciarka oraz ww. ekranów EA1.1 i EA1.2 i budowę w ich miejscu ekranu docelowego EA1.

W trakcie niniejszego postępowania, po analizie zgromadzonego materiału dowodowego, organ ustalił co następuje:

W raporcie oddziaływania na środowisko przedstawionym, w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko i jego uzupełnieniach, doprecyzowano m.in.:

- sposoby ograniczania oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne podczas jego realizacji;
- parametry poszczególnych zbiorników retencyjnych, ich ilości oraz lokalizacji (kilometraż);
- lokalizację (kilometraż) oraz ilości osadników i separatorów;
- sposoby wygrodzenia zbiorników retencyjnych i ich rozwiązań konstrukcyjnych w zależności od indywidualnych uwarunkowań zagospodarowania i ukształtowania terenu przy danym zbiorniku, przy zapewnieniu warunku bezpieczeństwa zwierząt, w szczególności płazów;
- położenie i wymiary przejść dla zwierząt, w nawiązaniu do ostatecznych

- szczegółowych rozwiązań, w oparciu o rzeczywiste zagospodarowanie terenu w otoczeniu;
- zasięg stałych ogrodzeń ochronno-naprowadzających, w nawiązaniu do ostatecznych szczegółowych rozwiązań, w oparciu o rzeczywiste zagospodarowanie terenu;
 - lokalizację i ilości ekranów akustycznych.

W wyniku prowadzonych prac budowlanych do powietrza atmosferycznego wprowadzane będą zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w maszynach i urządzeniach, z przeładunku paliw, z przemieszczaniem kruszywa oraz z procesu kładzenia mas bitumicznych.

W przedłożonym Raporcie zweryfikowano sposoby ograniczania oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne podczas jego realizacji, w związku z czym w punktach I.3) – I.6) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapisy warunków wskazane w punktach I.2.7.- I.2.10 w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.

Z uwagi na charakter budowy, źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót, emisje te będą ustępować po zakończeniu prac.

Źródłem zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery w fazie eksploatacji, będą pojazdy przemieszczające się po projektowanej obwodnicy. Substancjami zanieczyszczającymi powietrze będą głównie produkty uboczne spalania paliw tj. pyły i gazy takie jak: dwutlenek azotu, tlenek węgla, mieszanina węglowodorów (benzen, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne) oraz dwutlenek siarki.

Równocześnie, w oparciu o treść „Programu ochrony powietrza dla strefy opolskiej, ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM₁₀, pyłu PM_{2,5} oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z planem działań krótkoterminowych”, tutejszy organ stwierdził, że przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w strefie, w której występują przekroczenia standardów jakości powietrza dla benzo(a)pirenu oraz pyłu PM₁₀ i PM_{2,5}.

W „Raporcie...” przedstawiano wyniki obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym dla roku 2023 (przewidywany rok oddania do użytkowania) oraz dla roku 2033 (10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania).

Z informacji zawartych w Raporcie wynika, że emisja zanieczyszczeń do powietrza (w tym dwutlenku azotu) dla prognozowanego obciążenia ruchem, nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, poza terenem pasa drogowego.

W raporcie oddziaływania na środowisko, przedstawionym w ramach postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko i jego uzupełnieniach, doprecyzowano parametry ekranów akustycznych.

Etap budowy będzie związany z emitowaniem hałasu, powstającego na skutek prowadzenia prac budowlanych. Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwy będzie etap intensywnych prac ziemnych, podczas których na niewielkim obszarze skoncentrowana zostanie znaczna ilość ciężkiego sprzętu. W czasie, kiedy prace będą odbywały się w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, mogą one stanowić, okresowo, uciążliwość dla mieszkańców. Należy jednak stwierdzić, że hałas emitowany podczas etapu realizacji inwestycji jest krótkotrwały i ma charakter tymczasowy.

W raporcie ooś przeprowadzono uszczegóławiającą analizę akustyczną oddziaływania przedsięwzięcia na etapie eksploatacji. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na terenach chronionych, wzdłuż planowanej obwodnicy, jako działania ograniczające poziom dźwięku w środowisku wskazano wydłużenie, określonych w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r. i wykonanie nowych ekranów akustycznych, co znalazło odzwierciedlenie w punkcie IV.3) nin. postanowienia. Przewidywane ostateczne ekrany akustyczne przedstawiono w poniższej tabeli.

Nr ekranu	Lokalizacja ekranu		Strona	Wysokość [m]	Długość [m]	Typ ekranu	Ekran y z DŚU	Zmiany w stosunku do zapisów DŚU
	Km początku	Km końca						
ETAP I								
EA1.1	0+224,5	0+330 (0+089, 5 DK11)	L	4,0	132	Pochłaniający	Od km 0+212 do km 0+303 dł. 179 m, wys. 4 m	Parametry ekranu zoptymalizowano, dostosowano do projektu budowlanego i aktualnej niwelety
EA1.2	0+346 (0+090 DK11)	0+385,5	L	4,0	60	Pochłaniający	Od km 0+345 do km 0+391 dł. 179 m, wys. 4 m	Parametry ekranu zoptymalizowano, dostosowano do projektu budowlanego i aktualnej niwelety
EA3	6+110	6+201	P	2,5	91	Pochłaniający	Brak ekranów w DŚU, lokalizacja wskazana do weryfikacji na etapie ponownej oceny	Analiza akustyczna wykonana na etapie ponownej oceny wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i konieczność zaprojektowania ekranów akustycznych
EA4	14+262	14+371	P	2,5	110	Odbijający	Brak ekranów w DŚU, lokalizacja wskazana do weryfikacji na etapie ponownej oceny	Analiza akustyczna wykonana na etapie ponownej oceny wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i konieczność zaprojektowania ekranów akustycznych
EA6.1	0+240,5 łącznica L01P (węzeł Olesno)	0+422 DW487	P	2,0	52	Pochłaniający	Brak ekranów w DŚU, lokalizacja wskazana do weryfikacji na etapie ponownej oceny	Analiza akustyczna wykonana na etapie ponownej oceny wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i konieczność zaprojektowania ekranów akustycznych
EA6.2	0+422 DW487	0+442 DW487	P	2,5	20	Pochłaniający	Brak ekranów w DŚU, lokalizacja wskazana do weryfikacji na etapie ponownej oceny	Analiza akustyczna wykonana na etapie ponownej oceny wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i konieczność zaprojektowania ekranów akustycznych
EA6.3	0+450 DW487	0+468 DW487	P	2,5	21	Pochłaniający	Brak ekranów w DŚU, lokalizacja wskazana do weryfikacji na etapie ponownej oceny	Analiza akustyczna wykonana na etapie ponownej oceny wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i konieczność zaprojektowania ekranów akustycznych
EA5	21+980	22+250, 61	P	3,0	268	Odbijający	Od km 22+033 do km 22+339 dł. 305 m, wys. 3 m	Parametry ekranu zoptymalizowano, dostosowano do projektu budowlanego i aktualnej niwelety
EA2	22+120	22+250, 12	L	3,0	131	Odbijający	Brak ekranów w DŚU, lokalizacja wskazana do weryfikacji na etapie ponownej oceny	Analiza akustyczna wykonana na etapie ponownej oceny wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i konieczność zaprojektowania ekranów akustycznych

ETAP II								
EA1	0+213	0+385	L	4,0	173	Pochłaniający	Od km 0+212 do km 0+391 dł. 179 m, wys. 4 m	Parametry ekranu zoptymalizowano, dostosowano do projekt budowlanego i aktualnej niwelety
EA3	6+110	6+201	P	2,5	91	Pochłaniający	jw.	jw.
EA4	14+262	14+371	P	2,5	110	Odbijający	jw.	jw.
EA6.1	0+240,5 łącznica L01P (węzeł Olesno)	0+422 DW487	P	2,0	52	Pochłaniający	jw.	jw.
EA6.2	0+422 DW487	0+442 DW487	P	2,5	20	Pochłaniający	jw.	jw.
EA6.3	0+450 DW487	0+468 DW487	P	2,5	21	Pochłaniający	jw.	jw.
EA5	21+980	22+250, 61	P	3,0	268	Odbijający	jw.	jw.
EA2	22+120	22+250, 12	L	3,0	131	Odbijający	jw.	jw.

Pogrubioną czcionką zaznaczono ekrany docelowe, po zrealizowaniu II etapu przedsięwzięcia. Ekrany EA1.1 i EA1.2 wskazane w etapie I (rozwiązanie tymczasowe) zostaną rozebrane i zastąpione w etapie II ekranem EA1.

Weryfikacja warunku I.4.4. z decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r., obejmuje poniższe elementy:

- doprecyzowanie parametrów, przewidzianych w etapie I, ekranów akustycznych EA1.1 i EA1.2 (rozwiązanie tymczasowe), które jak wskazano wyżej, docelowo, w etapie II, zostaną rozebrane i zastąpione ekranem EA1.
- objęcie przedsięwzięciem (etap I) dodatkowych ekranów: EA3, EA4, EA6.1, EA6.2, EA6.3, EA2. ze względu na wykazanie, w ramach analizy akustycznej wykonanej na etapie ponownej oceny, przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych;
- zoptymalizowanie, tj dostosowanie do aktualnej niwelety, parametrów ekranu EA5, przewidzianego w etapie I.

Ponadto, jak wynika z analizy oddziaływania akustycznego, wykonanej na potrzeby raportu do ponownej oceny oddziaływania na środowisko, dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w receptorach zlokalizowanych na granicach terenów chronionych usytuowanych wzdłuż starodroża DK11, w miejscowości Kolonia Ciarka (przekroczenia wynoszące od 0,4 dB do 1,6 dB), wymaga zastosowania, na odcinku drogi dojazdowej DT-1 do ronda, w miejscowości Ciarka, od km 0+000 do km 0+109, cichej nawierzchni o stopniu redukcji nie niższej niż 5 dB (punkt I.30) nin. postanowienia).

Równocześnie, w punkcie V.2) nin. postanowienia, dot. analizy porealizacyjnej w zakresie klimatu akustycznego, ze względu na konieczność dostosowania do nowej niwelety drogi, doprecyzowano warunek wymieniony w punkcie III.4.a) decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z 05.07.2018r. tj: zredukowano z 11 do 6, ilość punktów pomiarowych i zweryfikowano ich lokalizację.

Realizacja inwestycji będzie wiązała się stałym zajęciem terenu pod obwodnicę. Niezanieczyszczoną glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie prowadzonych robót budowlanych, inwestor w pierwszej kolejności wykorzysta, w stanie naturalnym, do celów budowlanych, na terenie realizacji przedsięwzięcia m.in. do kształtowania terenów zielonych, właściwego urządzenia przejść dla zwierząt, przepustów, a także do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi oraz umocnienia skarp, wykopów i nasypów, a także do makroniwelacji terenu i wykonywania nasypów, w związku z czym w punkcie I.8) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w pkt I.2.14. w decyzji Regionalnego Dyrektora

Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOS.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.

Oddziaływanie na wody powierzchniowe oraz podziemne, na etapie budowy, związane będzie głównie z organizacją terenu budowy oraz jej zaplecza, które służyć będzie głównie jako miejsca postojowe maszyn, pojazdów i zaplecze socjalne pracowników (wykonawca robót zorganizuje zaplecze sanitarne pracownikom budowy).

Potencjalnym źródłem zanieczyszczenia wód i ziemi, na etapie budowy, mógłby być wyciek paliwa, oleju z maszyn i pojazdów, jednak przewiduje się wykorzystanie sprawnych technicznie maszyn, które w normalnej sytuacji nie będą stanowiły zagrożenia. Ponadto, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu w decyzji środowiskowej dla przedmiotowej inwestycji, na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, zobowiązał do wyposażenia miejsc tankowania maszyn, sprzętów mechanicznych, zapleczy budowy oraz placów maszynowych w odpowiednie sorbenty, maty pochłaniające do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów) (punkt I.2.5. decyzji).

Przedmiotowa inwestycja, na etapie eksploatacji, związana będzie głównie z emisją wód opadowych lub roztopowych, które (zgodnie z założeniami przedstawionymi w raporcie) odprowadzane będą powierzchniowo do istniejących odbiorników takich jak cieki naturalne oraz rowy przydrożne, a w części (w rejonie obiektów inżynierskich) przez kanalizację deszczową. Z uwagi na to, że odprowadzane wody deszczowe z projektowanej drogi, przed ich zrzutem do odbiorników, planuje się retencjonować w zbiornikach wód deszczowych, w punkcie IV.2) niniejszego postanowienia wprowadzono dodatkowy warunek, dotyczący m.in. ilości, pojemności i lokalizacji tych zbiorników.

Ze względu na małą ilość odbiorników na trasie projektowanej obwodnicy oraz niekorzystne ukształtowanie terenu, w celu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych, niektóre zbiorniki retencyjne, będą współpracowały z pompowniami, t.j.:

- Zbiornik ZR-1- pompowanie wód do rowu drogowego,
- Zbiornik ZR-7-pompowanie wód do rowu drogowego,
- Zbiornik ZR-10 -pompowanie wód do rowu R-A-9 (Młynówka),
- Zbiornik ZR-22-pompowanie wód do rowu bez nazwy,
- Zbiornik ZR-N2 - pompowanie wód do Potoku Sowczyckiego,
- Zbiornik ZR-15- pompowanie wód do rowu R-374,
- Zbiornik ZR-16 - pompowanie wód do rowu drogowego.

Nowo projektowane obiekty inżynierskie takie jak mosty i przepusty, zabezpieczą przeprowadzenie wód w ciekach i rowach, krzyżujących się z drogą. Wody opadowe i roztopowe, przed ich zrzutem do ostatecznego odbiornika, będą podczyszczane w projektowanych osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych. W przedłożonym Raporcie, m.in. w *Tabeli 10 Lokalizacja głównych urządzeń oczyszczających – osadniki i separatory*, zweryfikowano lokalizację i rodzaj urządzenia podczyszczającego wody deszczowe, w związku z czym w punkcie IV.1) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w pkt I.4.2. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOS.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.

Eksploatacja drogi nie wiąże się z powstawaniem ścieków bytowych.

Jak wynika z raportu, zanieczyszczenia zawarte w wodach opadowych i roztopowych pochodzących z przedmiotowej inwestycji drogowej, i wprowadzanych do wód lub do ziemi nie będą przekraczały wartości dopuszczalnych określonych w ww. rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 lipca 2019r. 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.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w zasięgu nw. JCW:

- JCWP *Stobrawa od źródeł do Kluczborskiego Strumienia* o kodzie RW60001713231 (status JCW - silnie zmieniona część wód, stan JCW - zły, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - niezagrożona);
- JCWP *Łomnica bez Prądu* o kodzie RW6000171816369 (status JCW - naturalna część wód, stan - dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - niezagrożona);
- JCWP *Liswarta do dopł. spod Przystajni* o kodzie RW600019181633 (status JCW - naturalna część wód, stan JCW - dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - niezagrożona);
- JCWP *Prąd* o kodzie RW60001718163689 (status JCW - naturalna część wód, stan JCW - dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - niezagrożona);
- JCWPd nr 97 i JCWPd nr 98.

Biorąc pod uwagę stanowisko Dyrektora PGW WP RZGW w Gliwicach oraz doprecyzowane w nin. postanowieniu warunki dotyczące sposobu odprowadzania, z terenu przedsięwzięcia, wód opadowych i roztopowych oraz rozwiązania mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, tut. organ stwierdził, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie negatywnie na stan ilościowy i chemiczny jednolitych części wód podziemnych oraz na stan ekologiczny i stan chemiczny jednolitych części wód powierzchniowych, w granicach regionu wodnego Środkowej Odry oraz Warty, a tym samym nie zagrozi osiągnięciu celów środowiskowych dla JCWP i JCWPd, określonych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia, powstawać będą odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne z grup: 02 - odpady z rolnictwa, sadownictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności, 08 – odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania powłok ochronnych, 12 – odpady z kształtowania oraz fizycznej i mechanicznej obróbki powierzchni metali i tworzyw sztucznych, 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw, 15 - odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach, 16 - odpady nieujęte w innych grupach, 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych), 20 - odpady komunalne.

W związku z organizacją placu budowy i zaplecza socjalnego oprócz ww. odpadów powstaną również odpady socjalno-bytowe (kod 20 03 04) – szlasy ze zbiorników bezodpływowych, służących do gromadzenia nieczystości, nie zaliczanych do odpadów niebezpiecznych oraz odpady komunalne (szklane i plastikowe butelki, puszki, papier oraz odpady organiczne).

Za prawidłową gospodarkę odpadami będzie odpowiedzialny wykonawca robót. Miejsca magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie placu budowy lub zapleczy budowy.

Powstające w trakcie realizacji odpady niebezpieczne, do czasu ich odbioru przez upoważnione jednostki, magazynowane będą selektywnie, w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach odpornych na działanie zawartych w nich substancji, w wydzielonych miejscach na terenie zapleczy budowy, na płaskim, utwardzonym podłożu, zabezpieczającym przed przenikaniem odcieku do gruntu (pkt I.2.13. decyzji). Natomiast odpady inne niż niebezpieczne, bezpośrednio po ich wytworzeniu wywożone będą do miejsca ich zagospodarowania lub do czasu ich odbioru przez upoważnione jednostki, wstępnie magazynowane będą na terenie zaplecza budowy (punktem I.8) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w pkt I.2.14. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.).

Odpady komunalne gromadzone będą tymczasowo w specjalnie do tego przystosowanych kontenerach, na terenie zaplecza budowy (pkt I.2.15. decyzji).

Obwodnica w trakcie eksploatacji może być źródłem odpadów powstających:

- z utrzymania letniego i zimowego drogi, w tym czystości i porządku na samej jezdni i na poboczu,
- podczas remontu nawierzchni,
- z utrzymania i pielęgnacji zieleni przydrożnej,
- podczas naprawy/wymiany zniszczonych/zużytych elementów infrastruktury drogi np. elementów oświetlenia,
- w wyniku przeglądów, konserwacji, czyszczenia – urządzeń podczyszczających wody opadowe, studzienek ściekowych, itd.,
- z wypadków i zdarzeń losowych.

W związku z powyższym wytwarzane będą następujące rodzaje odpadów: 13 05 01* - odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach, 13 05 08* - mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach, 16 01 03 – zużyte opony, 16 02 13* -zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy, 16 81 01*- odpady wykazujące właściwości niebezpieczne, 16 81 02 - odpady inne niż wymienione w 16 81 01, 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg, 17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01, 20 02 01 - odpady ulegające biodegradacji, 20 03 01 - niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne, 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów, 20 03 06 – odpady ze studzienek kanalizacyjnych. Istnieje ponadto możliwość powstawania innych odpadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych.

Podczas eksploatacji, utrzymanie drogi będzie zlecane firmą zewnętrzną, które będą odpowiedzialne za prawidłową gospodarkę ww. odpadami.

Projektowana droga zlokalizowana jest poza formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt. 1-3, 5-9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55, z późn. zm.), w tym poza obszarami Natura 2000. Jednocześnie przedsięwzięcie przecina Obszar Chronionego Krajobrazu „Lasy Stobrawsko – Turawskie” (inwestycja przebiega przez obszar na odcinku od km 0+000 do km 3+420). Przyjęte rozwiązania techniczne oraz technologiczne (zarówno pod względem rodzaju, charakteru, jak i zasięgu), pozostają bez wpływu na obszarowe formy ochrony przyrody.

Na analizowanym terenie nie zidentyfikowano występowania chronionych gatunków grzybów, w tym porostów (jak również gatunków ujętych w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej), co jest zbieżne z wynikami inwentaryzacji prowadzonymi na potrzeby decyzji środowiskowej. Jednocześnie, potwierdzono występowanie pospolicie występujących chronionych gatunków mchów, tj.: brodawkowca czystego, płonnika pospolitego i widłozęba (najprawdopodobniej widłozęba kędzierzawego), które nie były wykazywane w obszarze realizacji inwestycji na poprzednim etapie proceduralnym. Szacowane bezpośrednie zajęcie siedliska ww. gatunków wyniesie ok. 135 ha (z powierzchni ponad 1 371 ha). Wymienione gatunki są pospolite i szeroko rozprzestrzenione na terenie kraju, pojawiające się również na siedliskach wtórnych. W związku z powyższym, realizacja inwestycji oraz związana z nią konieczność naruszenia siedlisk mchów w ocenie tut. organu nie wpłynie na ogólny stan populacji tych roślin zarówno na analizowanym terenie, jak i w skali regionu oraz kraju.

W ramach aktualizacji rozpoznania przyrodniczego terenu inwestycji dokonano weryfikacji rozmieszczenia w jej zasięgu siedlisk przyrodniczych. Wszystkie zinwentaryzowane płaty siedlisk (siedliska o kodach 91E0*, 9170, 9110), zlokalizowane są poza obszarem przedsięwzięcia i poza jego bezpośrednim oddziaływaniem. Realizacja inwestycji może w sposób pośredni (np. poprzez zanieczyszczenie powietrza) wpływać na najbliższe położone płaty, jednak oddziaływanie to nie będzie mieć wpływu na stan zachowania tych siedlisk.

Na obszarze realizacji inwestycji nie stwierdzono występowania chronionych bezkręgowców, w tym wskazywanej na etapie decyzji środowiskowej pachnicy dębowej. W trakcie prac terenowych w 2019r. skontrolowano miejsce, wskazywane jako jej siedlisko. W podawanej lokalizacji nie stwierdzono siedlisk dogodnych dla bytowania tego gatunku (stwierdzono zeschnięte karpy korzeniowe drzew, które w przeszłości mogły być potencjalnie

zasiedlane przez pachnicę). Z uwagi na ww. ustalenia, wymogi realizacji przedsięwzięcia określone warunkami: nr I.2.35 i nr I.2.36 decyzji nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r., w ocenie tut. organu stają się bezprzedmiotowe. Tym samym, nie zachodzi również konieczność prowadzenia nadzoru entomologicznego podczas wykonywania prac wycinkowych w rejonie wskazywanym w decyzji, stąd w punkcie I.2) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapisy warunku wskazanego w punkcie I.2.2. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.

Przeprowadzona ponowna analiza siedliskowa rzek obszaru inwestycji potwierdza możliwość występowania chronionych gatunków ichtiofauny, wskazywanych na etapie decyzji środowiskowej, tj. śliza (rzeka Łomnica i Stobrawa) oraz piskorza i kozy pospolitej (rzeka Stobrawa). W wyniku przebudowy koryta rzeki Stobrawy na odcinku około 110 m, która obejmie brzegi oraz dno cieku oraz przebudowę koryta rzeki Łomnicy na odcinku około 110 m, która obejmie jego przemodelowanie, może dojść do naruszenia potencjalnych siedlisk podlegających ochronie przedstawicieli ichtiofauny. Założony okres ochrony dla rzeki Łomnicy uznano za wystarczający. Natomiast, z uwagi na aktualizację uwarunkowań przyrodniczych, zdecydowano o modyfikacji warunku nr I.2.25 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r. (pkt I.18) nin. postanowienia), tj. o rozszerzeniu okresu wyłączanego z prowadzenia prac w rzece Stobrawie o miesiąc marzec, aby uwzględnić inne niż piskorz, gatunki podlegające ochronie. Z uwagi na obecność potencjalnych siedlisk gatunków ryb ujętych na Czerwonej Liście Zwierząt Ginących i Zagrożonych w Polsce poszerzono zakres odłowów prowadzonych w likwidowanym fragmencie koryta Stobrawy o odłów wszystkich gatunków ryb, ze szczególnym uwzględnieniem gatunków chronionych. Biorąc pod uwagę długość odcinków rzek objętych pracami ustalono, że realizacja inwestycji, przy zastosowaniu działań minimalizujących (przebudowę istniejącego koryta rzeki Stobrawy przeprowadzić poza okresem tarła chronionych gatunków, tj. poza okresem od marca do 15 lipca włącznie, natomiast przebudowę koryta rzeki Łomnicy poza okresem od marca do czerwca włącznie), nie wpłynie na możliwość bytowania omawianych gatunków w obu ciekach.

Na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko, zweryfikowano wskazywane dotychczas obszary siedlisk herpetofauny. Realizacja inwestycji będzie związana z ingerencją w miejsca występowania: ropuchy szarej, żaby zielonej i trawnej, jaszczurki zwinki i jaszczurki żyworodnej. Realizacja inwestycji wiąże się z zajęciem fragmentu siedliska żaby trawnej na pow. ok. 0,05 ha (ok.1% całkow. pow. siedliska). Prace w obrębie siedlisk herpetofauny będą prowadzone pod stałym nadzorem herpetologicznym, po uprzednim odłowieniu osobników i przeniesieniu w dogodne dla nich siedliska. Z tego względu stwierdza się, że choć przedmiotowa inwestycja przyczyni się do zniszczenia niektórych z dotychczasowych siedlisk płazów i gadów, to jednak utrata dotychczasowych miejsc rozrodu i bytowania nie będzie znacząca dla stanu populacji tych zwierząt.

Aby zapobiec przypadkowemu zabiciu okazów herpetofauny, w obszarach stwierdzonych migracji ulokowane zostaną czasowe ogrodzenia ochronne, uniemożliwiające wkroczenie płazów na teren budowy (punktem I.22) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w pkt I.2.30. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.) oraz stałe ogrodzenia naprowadzające płazy na przejście (punktem I.13) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w punkcie I.2.17. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.).

Miejsca ich lokalizacji zostały ponownie zweryfikowane i szczegółowo określone. Ponadto punktem I.24) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w pkt I.2.33. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r., zgodnie z którym wszelkie naziemne elementy systemu odwodnienia stanowiące potencjalne

zagrożenie dla zwierząt (zwłaszcza płazów) muszą być zlokalizowane za ogrodzeniem drogowym, a więc w przestrzeni niedostępnej dla zwierząt. Ponadto, projektowane misy zbiorników wód deszczowych muszą znajdować się w odległości min. 50 m od krawędzi projektowanych przejść dla zwierząt (punkt I.25) nin. postanowienia). Trzy ze zbiorników zlokalizowane będą w odległości mniejszej niż 50 m. od przejścia, z uwagi na specyficzne ukształtowanie terenu w pobliżu zbiorników ZR14 i ZR15 oraz ograniczenie terenu wokół zbiornika ZR19 przez pas istniejącej drogi krajowej nr 11. Jednocześnie należy wskazać, że każdy zbiornik będzie posiadał skarpy o nachyleniu 1:2, co umożliwi swobodne poruszanie się małych zwierząt i płazów, a kształt zbiorników będzie wydłużony i zorientowany wzdłuż kierunku ruchu zwierząt. Dodatkowo każdy zbiornik będzie wyposażony w rampę wyjazdową o łagodnym nachyleniu 12%, która dodatkowo umożliwi ewentualne wyjście zwierząt z misy zbiornika. Ogrodzenie będzie skonstruowane w sposób umożliwiający dostęp do nich płazów i małych zwierząt.

W punkcie I.23) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w punkcie I.2.32. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r, w którym doprecyzowano sposób wykonania ogrodzenia zbiorników opadowych, aby ograniczyć ewentualną śmiertelność form życiowych płazów i umożliwić im opuszczenia zbiornika, jeżeli dojdzie do rozrodu lub pojawienia się skrzeku. Ponadto, zbiorniki wód deszczowych będą miały formę budowli ziemnych o nachyleniach skarp 1:2, co umożliwi swobodne poruszanie się małych zwierząt i płazów. Dodatkowo, w każdym projektowanym zbiorniku będzie znajdowała się rampa wyjazdowa o łagodnym nachyleniu 12%, która dodatkowo umożliwi ewentualne wyjście zwierząt z misy zbiornika. W rejonie zbiorników wód opadowych, do których dostęp mają płazy i małe zwierzęta zostaną wykonane wloty kanałów hydrotechnicznych, aby nie stały się pułapkami - zostaną wyposażone w zastawki zabezpieczone metalową kratą uchylną (punkt I.26) nin. postanowienia).

W ocenie tut. organu, po zastosowaniu ww. działań minimalizujących przedsięwzięcie nie będzie miało znacząco negatywnego wpływu na ogólny stan populacji płazów i gadów, ani na możliwość ich egzystencji w skali regionu, jak i całego kraju.

W wyniku aktualizacji prac terenowych i analizy materiałów źródłowych, w zakresie cennych i rzadkich gatunków ptaków, na analizowanym obszarze stwierdzono występowanie gatunków nie wykazywanych wcześniej, czego przykładem może być dzięcioł czarny czy zimorodek. Części gatunków (jak na przykład turkawki) nie odnotowano bezpośrednio w terenie w ramach prac w 2019r. Niemniej z uwagi na mobilność tych zwierząt oraz stwierdzone sprzyjające warunki siedliskowe zostały one uwzględnione w analizach przeprowadzonych na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Przeważająca część ptaków występująca w rejonie inwestycji należy do gatunków objętych ochroną ścisłą, jednakże spotykanych stosunkowo często na terenie kraju. Z cenniejszych gatunków stwierdzono: ortolana, lerkę, gąsiorka, zimorodka, dzięcioła zielonosiwego. Realizacja inwestycji przyczyni się do bezpośredniego zajęcia siedlisk (arealów) tych gatunków. Jednak, gatunki mogą odnaleźć dogodne dla siebie siedliska na terenach przyległych. Inwestycja może potencjalnie ograniczyć fragmenty żerowisk ptaków, w tym błotniaka stawowego. Analizując jednak uwarunkowania siedliskowe na terenach przyległych - ubytek żerowisk dla poszczególnych gatunków będzie znikomy, a co za tym idzie nie wpłynie na możliwość ich występowania na analizowanym terenie.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się usunięcie zieleni wysokiej w postaci drzew i krzewów, w tym zadrzewień o charakterze leśnym o sumarycznej powierzchni ok. 139 ha. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, nie wskazano obecności widocznie dziuplastych drzew wskazanych do wycinki. Niemniej nie można wykluczyć występowania w obszarze przeznaczonym do wycinki dziupli, które mogą posłużyć do lęgów niektórym gatunkom ptaków, na przykład małych dziuplaków jak bogatka. Ze względu na zakładaną znaczną wycinkę zieleni, w celu maksymalnego ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na ptaki, należy przyjąć, że wycinka przeprowadzona zostanie poza okresem lęgowym stwierdzonych na tym terenie ptaków, tj. w terminie 1 września do końca

lutego (punktem I.27) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w punkcie I.2.34. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.).

Ponadto, aby zminimalizować śmiertelności ptaków wskutek kolizji z powierzchniami przezroczystymi, zobowiązano inwestora do zabezpieczenia ekranów w sposób warunkujący najniższą kolizyjność ptaków, w związku z czym punktem I.20) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku, wskazanego w punkcie I.2.28. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.).

W kolizji z inwestycją występują niewykazywane wcześniej siedliska ssaków - objętego ochroną bobra europejskiego (gatunek z załącznika II i V Dyrektywy). Gatunek nie jest zagrożony w skali kraju, a liczebność jego populacji wciąż rośnie. Na etapie realizacji może dochodzić do płoszenia gatunku. Siedliska gatunku na etapie eksploatacji pozostaną dla niego dostępne stąd stwierdza się, że oddziaływanie inwestycji nie wpłynie w sposób istotny na ogólny stan populacji gatunku, ani na możliwość jego bytowania w analizowanym obszarze.

Na obszarze inwestycji zinwentaryzowano następujące gatunki nietoperzy.: nocek duży, mroczek późny, borowiec wielki, karlik drobny, borowiaczek, karlik drobny w większości gatunki stosunkowo pospolite występujące niemal na terenie całego kraju. Podczas badań terenowych nie odnaleziono kolonii rozrodczych czy zimowisk. Jak wynika z przeprowadzonej analizy, inwestycja przyczyni się do naruszenia potencjalnych kryjówek pojedynczych osobników oraz miejsc ich żerowania, jednak nie będzie źródłem oddziaływań znaczących. Dodatkowo dla niektórych gatunków zastosowane na obiektach ekrany przeciwolśnieniowe, w razie konieczności będą wymuszały podniesienie pułapu przelotu nietoperzy (punktem I.21) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w punkcie I.2.29. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.). Jednocześnie, w oparciu o przedłożone dokumenty zmodyfikowano rodzaj oświetlenia stosowany do oświetlenia trasy (punktem I.19) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w punkcie I.2.27. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.).

Podczas ponownej oceny oddziaływania na środowisko zaktualizowano granice przebiegu korytarzy ekologicznych. Analizowany obszar jest zlokalizowany w zasięgu paneuropejskiego korytarza ekologicznego Stawy Milickie – Bory Stobrowskie (GKPdC-14) miejsca kolizji z korytarzem (od km 0+655 do km 0+810, od km 1+270 do km 13+320, od km 14+625 do km 19+255) oraz obszaru węzłowego migracji fauny o znaczeniu międzynarodowym Bory Stobrowskie (GKPdC-12) - od km 22+265 do km 24+790. Na etapie ponownej oceny zweryfikowano i zaktualizowano szlaki migracji płazów z uwzględnieniem niewykazywanych wcześniej kierunków migracji. W wyniku aktualizacji danych, w stosunku do lokalnych szlaków migracji ssaków, dokonano ich ujednolicenia z uwzględnieniem występujących warunków terenowych. Funkcjonowanie projektowanej trasy nie spowoduje trwałego oddzielenia siedlisk zwierząt i przerwania szlaków migracyjnych, z uwagi na przewidywaną budowę odpowiednich przejść dla zwierząt i struktur naprowadzających w postaci zieleni naprowadzającej oraz płotków ochronno-naprowadzających, których funkcjonowanie przewidziano w ramach działań minimalizujących negatywne oddziaływanie inwestycji (punktem IV.4) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w punkcie I.4.5. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.). Dzięki temu dotychczasowe szlaki migracji zwierząt utrzymają swoją drożność i umożliwią kontakt między sąsiadującymi populacjami. Ponadto, określono warunki poprzez modyfikację już istniejących, jak również nowe ustalenia, aby umożliwić w sposób efektywny korzystanie zwierzętom z wykonanych przejść (punkty: I.15, I.16), I.25), IV.5) i IV.6) nin. postanowienia). Wykorzystanie gliny na powierzchni półek przepustu ma na celu ograniczenie zjawiska

wymywania (splukiwania) materiału mineralnego z powierzchni półki. W obszarze przeznaczonym dla przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich ruch i ograniczać możliwość dojścia do przejścia oraz otwarte rowy o stromych skarpach. Uszczegółowiono parametry i lokalizację ekranów przeciwoślusienowych, aby skutecznie ograniczyć emisję światła, związaną z ruchem pojazdów na obwodnicy, w ciągu obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt (punkt I.21) nin. postanowienia). Ponadto, punktem I.12) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w pkt I.2.16. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r., w którym doprecyzowano sposób wykonania ogrodzeń wzdłuż planowanej obwodnicy tak, aby w sposób skuteczny zminimalizować ryzyko kolizji zwierzyny z poruszającymi się po drodze pojazdami. Równocześnie, zweryfikowano i zaktualizowano odcinki trasy, wzdłuż której zachodzi konieczność montażu ogrodzeń ochronno-naprowadzających oraz w oparciu o przedłożone dokumenty uszczegółowiono sposób i materiał z jakiego mają być wykonane (punkty: I.13, I.14) nin. postanowienia).

Ponadto, jak wynika z przedłożonych dokumentów, z uwagi na fakt, iż dokumentacja projektowa musi być zgodna z obowiązującymi przepisami prawa, a rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie definiuje przepust jako konstrukcję zamkniętą, dlatego w projekcie budowanym, w przypadku przepustów zastosowano właśnie konstrukcje zamknięte, nie biorąc pod uwagę możliwości zaprojektowania przepustów o przekroju otwartym. Wobec powyższego rezygnuje się z ograniczenia określonego w punkcie I.4.8 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r.

Jednocześnie, w obszarze inwestycji nie występują cenne nieleśne siedliska przyrodnicze, które uzasadniałyby dobór materiału nasiennego do odtworzenia powierzchni biologicznie czynnych przez nadzór przyrodniczy, stąd punktem I.17) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w punkt I.2.23. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r., w którym zalecono jedynie, aby mieszanka zawierała nasiona rodzimych gatunków traw.

Punktem I.29) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w pkt I.2.39. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r., w którym doprecyzowano zapis dotyczący wykorzystania pułapek żywołownych dopuszczając, jeżeli zaistnieje taka możliwość, ręczny odłów okazów gatunków chronionych lub z wykorzystaniem czepaków przy zachowaniu odpowiednich środków ostrożności i bezpieczeństwa.

Ponadto, punktem I.28) niniejszego postanowienia zmodyfikowano zapis warunku wskazanego w punkt I.2.38. w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4200.3.2017.MSe.20 z 05.07.2018r., w którym doprecyzowano zapis dotyczący prac w obrębie bryły korzeniowej drzew dopuszczając odstępianie od konieczności zachowywania odległości 2 m od rzutu korony podczas prac, kiedy przeprowadzenie prac byłoby niemożliwe lub znacznie utrudnione przy respektowaniu niniejszego warunku.

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie ze sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii, związanej z planowanymi do wykorzystania do budowy dróg, materiałami i technologią robót drogowych.

Potencjalnym zagrożeniem wystąpienia awarii podczas eksploatacji przedmiotowej drogi, mogą być kolizje związane z poruszającymi się pojazdami (zdarzenia losowe), czy awarie techniczne pojazdów, którym towarzyszyć może wyciek paliwa lub uwolnienie się szkodliwych substancji, w tym także paliw. Biorąc jednak pod uwagę proponowane

rozwiązania budowy obwodnicy (szerokość drogi, ilość pasów ruchu, szerokość poboczy, długość i konstrukcja, rodzaj powiązań z istniejącym układem drogowym oraz stosowanie barier drogowych w miejscach potencjalnie niebezpiecznych), należy stwierdzić, że pod względem przygotowania technicznego drogi, potencjalne sytuacje sprzyjające wypadkom drogowym zostały zminimalizowane. Ponadto sama konstrukcja nawierzchni drogowej oraz urządzenia oczyszczające wody opadowe przed ich odprowadzeniem do odbiorników zewnętrznych, umożliwi zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed przedostaniem się do niego substancji niebezpiecznych, w wyniku wypadków lub katastrof. Biorąc pod uwagę, że analizowane przedsięwzięcie stanowi obiekt liniowy (droga), a nie obiekt kubaturowy, należy uznać, że ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej jest znikome i ewentualnie mogłoby się wiązać jedynie z źle wykonanymi pracami budowlanymi, czy wykorzystaniem nieodpowiednich materiałów budowlanych na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie jest szczególnie narażony na występowanie katastrof naturalnych, takich jak: powódzie, wstrząsy sejsmiczne, osuwiska. Uwarunkowania terenowe, w tym geologiczne – wskazują, że prawdopodobieństwo wystąpienia katastrofy naturalnej jest znikome. W przypadku wystąpienia intensywnych opadów atmosferycznych, inwestycja jest przygotowana na przyjęcie zwiększonego odpływu wód opadowych (zbiorniki retencyjne). Odpowiednia konstrukcja samej drogi oraz zastosowanie odpowiednich materiałów budowlanych, ograniczy wpływ wysokich bądź niskich temperatur na inwestycję.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpią emisje niezorganizowane gazów i pyłów, związane z pracą sprzętu budowlanego. Będą to typowe emisje ze spalania paliw w silnikach mechanicznych (np. węglowodory aromatyczne, dwutlenek węgla, dwutlenek siarki, tlenki azotu). Z uwagi jednak na okresowy ładunek emitowanych zanieczyszczeń (okres budowy), realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi bezpośrednim źródłem emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, będzie spalanie paliw w silnikach pojazdów. Mając na uwadze, że projektowana droga ma na celu przede wszystkim przeniesienie ruchu tranzytowego z centrum miasta Olesna, na nową trasę, w efekcie czego nowa droga nie wprowadzi istotnego nowego, dodatkowego źródła emisji, a jedynie spowoduje przeniesienie źródła emisji z istniejącej DK11 na nowy przebieg S11 ocenia się, że jej eksploatacja nie spowoduje znaczącego pogorszenia stanu jakości powietrza w rejonie jej realizacji.

Planowaną do realizacji drogę przewidziano z uwzględnieniem przewidywanych zmian klimatu w nadchodzących latach. W analizie odporności przedsięwzięcia na zmiany klimatu wzięto pod uwagę w szczególności: odporność na fale upałów, fale chłodu, ekstremalne opady, intensywne opady śniegu, zamarzanie oraz odmarzanie. Zjawiska te na analizowanej drodze mają jedynie charakter utrudnień eksploatacyjnych, które w niewielkim stopniu zakłócają działanie infrastruktury drogowej, w związku z czym nie jest konieczne proponowanie działań ograniczających ich negatywny wpływ na infrastrukturę drogową.

Przedmiotowa inwestycja ma za zadanie wyprowadzić ruch tranzytowy poza miasto Olesno. Oddziaływanie skumulowane przedmiotowej inwestycji, związane będzie z już istniejącymi drogami (np. DK11, DW487), przecinającymi projektowaną drogę oraz z linią kolejową nr 143 relacji Kalety – Wrocław Popowice WP2.

Skrzyżowania dróg i węzły drogowe są miejscami podwyższonych emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu. Jeżeli ranga dróg jest znacząco różna, oddziaływanie mniejszej z nich jest maskowane przez większy obiekt. Przy źródłach porównywalnych, w rejonach skrzyżowań lub węzłów, zasięg odpowiednich izolinii się zwiększa. Planowana droga ekspresowa będzie dominującym źródłem hałasu komunikacyjnego, w rejonie jej lokalizacji. Pozostałe drogi znajdujące się w pobliżu będą miały niższą rangę, a ich oddziaływanie w porównaniu z oddziaływaniem projektowanej drogi ekspresowej można uznać za pomijalne. Po oddaniu do użytku przedmiotowego odcinka drogi S11, na części dróg wojewódzkich i powiatowych na terenie Olesna, ruch znacząco się zmniejszy.

Obwodnica po uruchomieniu będzie miała decydujące oddziaływanie, które jednak zgodnie z przeprowadzonymi analizami nie przekroczy obowiązujących norm (w zakresie wprowadzania zanieczyszczeń do powietrza, emisji hałasu).

Rozpatrując oddziaływanie skumulowane w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, w rejonie analizowanej inwestycji należy zaznaczyć, że w obliczeniach wykonywanych w ramach oceny oddziaływania projektowanej inwestycji uwzględniono tło substancji, czyli aktualny stan jakości powietrza, określony przez właściwy inspektorat ochrony środowiska, wynikający z funkcjonowania istniejących źródeł emisji zanieczyszczeń w analizowanym obszarze. Analiza oddziaływania etapu eksploatacji wykazała, że planowana inwestycja nie spowoduje przekroczenia obecnie obowiązujących standardów jakości środowiska określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu poza granicą linii rozgraniczających.

Oddziaływanie skumulowane (akustyczne) przedmiotowej inwestycji, związane będzie także z linią kolejową nr 143 relacji Kalety – Wrocław Popowice WP2. Na jednorodny, w znacznym stopniu w ciągu doby hałas drogowy, okresowo nakłada się hałas pochodzący z przejeżdżających pociągów. W celu określenia oddziaływania skumulowanego, w obrębie planowanej inwestycji, przeprowadzono obliczenia hałasu projektowanej inwestycji z przebiegającą prostopadłe do inwestycji linią kolejową nr 143. Analizę przeprowadzono dla zabudowy mieszkalnej w km 6+150 w roku 2033, z uwagi na wyższe prognozowane natężenia ruchu dla projektowanej inwestycji drogowej w przyjętych horyzontach czasowych. Obliczenia przeprowadzono w punktach obliczeniowych umieszczonych na elewacji budynku mieszkalnego oraz na granicy terenu chronionego. Przeprowadzona analiza wykazała, że głównym źródłem hałasu w przedmiotowym rejonie będzie linia kolejowa nr 143. Analizowany teren chroniony znajduje się w odległości ok. 15 m od przedmiotowej linii kolejowej, a budynek mieszkalny ok. 20 m. W przypadku przedmiotowej inwestycji jest to odpowiednio ok. 110 m od osi drogi dla terenu chronionego i ok. 115 m dla budynku mieszkalnego. Od strony projektowanej inwestycji zaprojektowano ekran akustyczny, który skutecznie ograniczy propagację hałasu od strony drogi. W zakresie przedmiotowego zadania nie ma możliwości redukcji hałasu od strony kolei, obowiązek ten spoczywa na zarządcy linii kolejowej czyli PKP PLK.

Równocześnie, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w punkcie **V niniejszego postanowienia** organ nałożył na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia m.in. na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem.

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia (z dala od granic państwa) oraz jego charakter (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w otoczeniu terenu przedmiotowego przedsięwzięcia) inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Warunki niniejszego uzgodnienia wynikają z ustaleń organu, opinii Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, a także Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz informacji zawartych w „Raporcie...” oraz projekcie budowlanym i mają na celu ograniczenie negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 90 ust. 8 ustawy OOS na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie. Stosownie do art. 142 Kpa postanowienie, na które nie służy zażalenie strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji (w tym przypadku decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w
Opolu

Alicja Majewska

Otrzymuje:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad na ręce pełnomocnika Pana Krzysztofa Jędrzykiewicza
ul. Kaliska 30
43-300 Bielsko-Biała
2. Wojewoda Opolski
3. aa.
Sprawę prowadzi Magdalena Senus tel. (77) 45 26 240