



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
we Wrocławiu

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
05-3202/09
30-12-2009
Nr ew. 34315

005 164/NM-L 14
P4, kPS3
30-12-2009
[Signature]

Wrocław, dnia 29 grudnia 2009 r.

RDOŚ-02-WOOŚ-6613-1/66/09/tck

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. „a” oraz 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2009 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), a także § 2 ust 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku pani Aleksandry Uchman, działającej w imieniu i na rzecz Inwestora - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-3 na odcinku Nowe Miasteczko-Legnica (węzeł A4) dla wariantu łązonego od początku opracowania do km 76+500 według wariantu I (czerwonego) i od km 76+500 do km 79+163,09 według wariantu III (niebieskiego) i jednocześnie:

I. Określam

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Analizowane zamierzenie inwestycyjne obejmuje budowę drogi ekspresowej o długości około 79,163 km, realizowane na terenie dwóch województw:

- województwa dolnośląskiego (65,443 km):
 - w powiecie głogowskim na terenie Gminy Jerzmanowa,
 - w powiecie polkowickim na terenie Gminy Gaworzyce, Polkowice, Radwanice,
 - w powiecie lubińskim na terenie Gminy Wiejskiej Lubin, na terenie Gminy Miejskiej Lubin,
 - w powiecie legnickim na terenie Gminy Miłkowice, na terenie Gminy Krotoszyce,
 - na terenie miasta na prawach powiatu – Legnica;
- województwa lubuskiego (13,720 km):
 - w powiecie nowosolskim na terenie Gminy Nowe Miasteczko i Bytom Odrzański,
 - w powiecie zagańskim na terenie Gminy Niegostawice.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 2.1 Przed rozpoczęciem prac zebrać wierzchnią warstwę gleby i złożyć ją w pryzmach w pobliżu pasa robót, z zastrzeżeniem warunku określonego w pkt 4.50. W obszarach cennych przyrodniczo glebę zbierać w okresie od 1 sierpnia do 30 kwietnia i wykorzystać do właściwego urządzenia przejść dla zwierząt, przepustów, powierzchni pod przeprawami, a także do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi oraz do umocnienia skarp, wykopów i nasypów;
- 2.2 Przed rozpoczęciem prac dokonać przy udziale specjalisty – botanika inwentaryzacji terenu przeznaczonego pod budowę drogi pod kątem występowania roślin gatunków chronionych. W przypadku stwierdzenia roślin chronionych w obrębie przedsięwzięcia, rośliny kolidujące z przebiegiem drogi - po uprzednim uzyskaniu formalnej zgody – przesadzić w miejsca o podobnych warunkach siedliskowych zlokalizowane jak najbliżej miejsc, z których zostały usunięte. Przesadzanie roślin prowadzić w uzgodnieniu i pod nadzorem specjalisty botanika;
- 2.3 Przed przystąpieniem do wycinki drzew dokonać przy udziale specjalisty – entomologa inwentaryzacji przewidzianych do wycinki drzew pod kątem występowania chronionych gatunków ksylofagów. W przypadku potwierdzenia zasiedlenia przez pachnicę dębową *Osmoderma eremita* lub kozioroga dębosza *Cerambyx cerdo* drzew przeznaczonych do wycinki, pnie ściętych drzew wraz z pozostawionymi głównymi konarami, długości nie mniejszej niż 1m lub części drzew zasiedlone przez owady przetransportować do odpowiedniego dla tego gatunku siedliska lub pozostawić jak najbliżej miejsca wycięcia i ustawić w pozycji pionowej, w sposób nie stwarzający zagrożenia dla osób i mienia. Prace te wykonać pod nadzorem specjalisty – entomologa;
- 2.4 Przed rozpoczęciem robót, przy udziale specjalisty – fitosocjologa w sposób widoczny dla pracowników, oznaczyć w terenie przylegające do obszaru przeznaczonego pod plac budowy granice siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej;
- 2.5 Przed rozpoczęciem prac dokonać przy udziale specjalisty – dendrologa inwentaryzacji drzew i krzewów przewidzianych do wycinki w ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia;
- 2.6 Dokładną lokalizację przejść dla zwierząt oraz przewidziane rozwiązania projektowe dotyczące urządzeń mających na celu zminimalizowanie bariery ekologicznej uzgodnić ze specjalistą z zakresu ochrony przyrody posiadającym wiedzę w określonym wyżej zakresie;
- 2.7 Informacje o wynikach inwentaryzacji oraz ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzenia działań, o których mowa w pkt 2.2 – 2.6, a także dokumenty potwierdzające udział specjalistów (np. oświadczenie specjalisty lub podpisane przez specjalistę sprawozdanie lub opracowanie potwierdzające właściwe wykonanie działań) przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie nie dłuższym niż 30 dni od zakończenia ww. prac inwentaryzacyjnych lub dokonania ustaleń;

- 2.8 Ograniczyć do niezbędnego minimum szerokość i głębokość wykopów a prace na etapie otwartych wykopów skrócić do niezbędnego minimum;
- 2.9 Wykopy odwadniać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych;
- 2.10 Na odcinkach w km 15+550 ÷ 15+650, 21+100 ÷ 21+200, 23+600 ÷ 23+700, 28+200 ÷ 28+300, 28+500 ÷ 29+050, 31+600 ÷ 31+700, 33+500 ÷ 33+600, 49+000 ÷ 49+200, 54+900 ÷ 56+000, 66+100 ÷ 68+800, 69+900 ÷ 70+800, 74+100 ÷ 74+300 prace prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem brzegów i zasypywaniem zbiorników i cieków wodnych oraz przedostawianiem się substancji chemicznych do wód powierzchniowych oraz nie powodować bezpośrednich zniszczeń w zlokalizowanych przy trasie drogi terenach podmokłych i zbiornikach wodnych, a prace związane z odwodnieniem na tych odcinkach prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych gwarantujących utrzymanie dotychczasowych stosunków wodnych panujących w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogi;
- 2.11 Wody spływające z terenów budowy na obszarach wskazanych w pkt. 2.10 winny być zebrane z terenów budowy, poprzez tymczasowe systemy odwodnienia (rowy, kanalizację) i odprowadzane poza te obszary; w przypadku konieczności odprowadzenia ścieków do wód powierzchniowych lub gruntowych, należy stosować urządzenia oczyszczające (piaskowniki, separatory);
- 2.12 Nie rzadziej niż co dwa dni kontrolować wykopy, studzienki oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać przy pomocy siatek lub podbieraków i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić w dzień zasypywania wykopów lub w dniu poprzedzającym zasypanie; w przypadku zwierząt niebezpiecznych ww. czynności powinien wykonać doświadczony specjalista – zoolog;
- 2.13 Wycinkę drzew i krzewów prowadzić w zakresie niezbędnym dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, w okresie od 1 października do 15 marca;
- 2.14 Zabezpieczyć przed uszkodzeniami roślinność drzewiastą i krzewiastą znajdującą się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa robót. Drzewa pozostawione wzdłuż krawędzi drogi oraz w obrębie placów budowy i bezpośrednio narażone na uszkodzenia mechaniczne zabezpieczyć poprzez oznakowanie taśmą budowlaną bądź osłonięcie deskami; prace ziemne w obrębie ich brył korzeniowych wykonywać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, a ewentualne mechaniczne uszkodzenia zabezpieczyć środkiem grzybobójczym;
- 2.15 Prace budowlane na odcinku drogi od 2+550 km do 2+650 km w województwie lubuskim, w granicach siedliska i stanowiska chronionych gatunków (grąd środkowoeuropejski, wilgotne łąki w sąsiedztwie rzeki Biała Woda) rozpoczynać poza sezonem rozrodczym zwierząt, tj. w terminie od 1 sierpnia do 20 marca;
- 2.16 Całkowite bądź częściowe zniszczenie chronionych gatunków roślin i ich siedlisk, prowadzić zgodnie z uzyskanymi odrębnymi decyzjami. Warunek dotyczy gatunków: marzanki wonnej i pierwiosnka lekarskiego, zlokalizowanych w sąsiedztwie doliny skarp rzeki Białej Wody na odcinku drogi od 2+550 km do 2+650 km oraz rozproszonych stanowisk bluszczu pospolitego w sąsiedztwie doliny skarp rzeki Białej Wody na odcinku drogi od 2+520 km do 2+ 590 km;

- 2.17 Zapewnić wykonanie nasadzeń uzupełniających, formując otulinę odsłoniętych brzegów lasów przy użyciu dziko rosnących gatunków drzew i krzewów liściastych, zgodnych z siedliskami, na odcinkach usuniętych fragmentów kompleksów leśnych tj. w okolicach odcinków: od 0+000 km do 0+300 km, od 2+510 km do 2+540 km, od 6+000 km do 6+100 km, od 6+400 km do 6+750 km, od 9+800 km do 10+070 km;
- 2.18 W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane na terenach podlegających ochronie akustycznej prowadzić w porze dziennej (w godzinach od 6 do 22) przy wykorzystaniu jedynie sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, z zastosowaniem przenośnych osłon terenowych;
- 2.19 Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
- 2.20 Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy, w miarę możliwości wytyczać w oparciu o istniejącą sieć dróg;
- 2.21 Zaplecza techniczne, dla ekip budowlanych organizować poza obszarami siedlisk cennych przyrodniczo, na terenie możliwie utwardzonym, zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
- 2.22 Wykonawca winien sprawdzać stan techniczny pracujących maszyn budowlanych i transportowych, aby wyeliminować wycieki węglowodorów ropopochodnych do podłoża;
- 2.23 Miejsca wytwarzania mas bitumicznych, magazyny, składy i bazy transportowe organizować w rejonie planowanych placów budowlano-montażowych, omijając okolice cieków i terenów wodno-błotnych z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i estetycznego zagospodarowania terenu;
- 2.24 Przy wyznaczaniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla budowy projektowanej drogi należy wykluczyć jej lokalizację w miejscach występowania wód gruntowych, w dobrze przepuszczalnych utworach (utwory piaszczysto - żwirowe, sandry itp.) oraz w pobliżu cieków i systemów melioracyjnych; nie należy lokalizować jej również w pobliżu miejsc skrzyżowania z ciekami powierzchniowymi; wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, jak również terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi; baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej;
- 2.25 Zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie cieków i zbiorników wodnych. Nie dopuścić do zanieczyszczenia wód zawiesinami i ich zamulenia. W miejscach, gdzie trasa przebiega w pobliżu cieków powierzchniowych po wykonaniu nasypów i wykopów należy umocnić skarpy i obsiać je trawą;
- 2.26 Teren budowy należy wyposażyć w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych. Ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych bezodpływowych zbiorników a następnie przekazywać podmiotom posiadającym stosowne zezwolenie na ich dalsze zagospodarowywanie;
- 2.27 Odpady powstające podczas realizacji i eksploatacji inwestycji należy segregować i gromadzić w pojemnikach lub miejscach do tego przeznaczonych

oraz zapewnić ich sukcesywny odbiór przez służby komunalne; odpady niebezpieczne należy segregować i magazynować w wyznaczonych pojemnikach lub miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się substancji szkodliwych do środowiska do czasu przekazania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich unieszkodliwianie;

- 2.28 Do budowy nasypów stosować surowce naturalne, z których nie będą ługowane substancje szkodliwe;
- 2.29 Zabezpieczyć skarpy przed erozją;
- 2.30 Sprzęt wykorzystywany podczas prac budowlanych musi być w pełni sprawny oraz spełniać wymogi dopuszczające go do użytku; rodzaj i stan techniczny sprzętu zastosowanego podczas budowy musi zapewnić ochronę gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych przed zanieczyszczeniami, ochronę przed emisją pyłów i gazów do powietrza oraz ochronę przed emisją hałasu do środowiska;
- 2.31 Ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy. Zaleca się stosowanie gotowych mieszanek wytworzonych w wytwórniach;
- 2.32 Plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów;
- 2.33 Masy bitumiczne transportować wywrotkami posiadającymi zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu,
- 2.34 Na całej długości budowanej drogi prowadzić roboty ziemne pod nadzorem specjalisty archeologa,
- 2.35 W przypadku odkrycia nierozpoznanego wcześniej znaleziska archeologicznego na wykonawcy ciąży obowiązek wstrzymania robót i powiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub właściwego wójta, burmistrza albo prezydenta miasta. Wznowienie robót wszczyna się na podstawie zezwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

3. Warunki wykorzystania terenu w fazie eksploatacji

- 3.1 Jeden raz w roku na całej długości drogi i raz na trzy miesiące na trzystumetrowych odcinkach po obu stronach przejść dla zwierząt, przepraw i przepustów oraz innych liniowych obiektów infrastrukturalnych przechodzących pod drogą, prowadzić przegląd szczelności ogrodzeń, a zaobserwowane uszkodzenia niezwłocznie usuwać;
- 3.2 W przypadku stwierdzenia wypadnięcia nasadzonych drzew i krzewów, dosadzać nowe rośliny w miejsce uschniętych. Nasadzenia uzupełniające wykonywać w okresie marzec – kwiecień, a do nasadzeń wykorzystywać drzewa i krzewy tych samych gatunków;
- 3.3 Wykaszać roślinność rosnącą przy konstrukcjach naprowadzających do przepustów i przejść dla małych zwierząt;
- 3.4 Nie wykaszać roślinności w pasie 30 cm od ogrodzenia drogi;
- 3.5 Właściwie utrzymywać i konserwować urządzenia podczyszczające wody opadowe.

4. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

4.1 Na odcinku przebiegającym w województwie dolnośląskim:

- 4.1.1 Zaprojektować górne przejście dla zwierząt na odcinkach w km 14+000 ÷ 14+200, 42+100 ÷ 42+300, 59+050 ÷ 59+250, 61+100 ÷ 61+300, 64+000 ÷ 64+200, 76+650 ÷ 76+850 o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwęższym miejscu;
- 4.1.2 Na odcinkach w km 15+500 ÷ 15+750, 17+500 ÷ 17+750 zaprojektować dolne przejścia dla zwierząt o świetle pionowym nie mniejszym niż 3,0 m i z pasem przeznaczonym wyłącznie dla zwierząt o szerokości nie mniejszej niż 8,0 m;
- 4.1.3 Na odcinkach w km 27+300 ÷ 27+500, 32+550 ÷ 32+750, 39+450 ÷ 39+650, 43+100 ÷ 43+350, 48+000 ÷ 48+200 zaprojektować dolne przejścia dla zwierząt o świetle pionowym nie mniejszym niż 3,0 m i szerokości nie mniejszej niż 10,0 m;
- 4.1.4 Na odcinkach w km 34+650 ÷ 34+850, 66+750 ÷ 66+950 zaprojektować dolne przejścia dla zwierząt. Przejście dolne winno posiadać światło pionowe nie mniejsze niż 4,0 m i szerokość nie mniejszą niż 20,0 m;
- 4.1.5 Na odcinku w km 44+600 ÷ 44+800 zaprojektować dolne przejścia dla zwierząt o świetle pionowym nie mniejszym niż 3,0 m i szerokości nie mniejszej niż 15,0 m oraz na odcinku w km 55+700 ÷ 55+900 zaprojektować dolne przejścia dla zwierząt o świetle pionowym nie mniejszym niż 3,5 m i szerokości nie mniejszej niż 15,0 m;
- 4.1.6 Na odcinku w km 62+230 ÷ 62+380 przeprawę zaprojektować w formie estakady tak aby jej światło pionowe wynosiło nie mniej niż 5,0 m, a odległości pomiędzy podporami wynosiły nie mniej niż 18 m;
- 4.1.7 Na odcinku w km 69+950 ÷ 70+150 przeprawę przez ciek wodny zaprojektować w formie estakady tak aby jej światło pionowe wynosiło nie mniej niż 3,5 m, a odległości pomiędzy podporami wynosiły nie mniej niż 18 m;
- 4.1.8 Pozostałe przeprawy przez ciek wodne (mosty i estakady) zaprojektować tak by spełniały funkcje przejść dla zwierząt, a światło pionowe tych przepraw było nie mniejsze niż 3,5 m po każdej stronie koryta;
- 4.1.9 Estakady zaprojektować tak aby jezdnie drogi były rozdzielone;
- 4.1.10 Zespolone przejścia dla zwierząt zaprojektowane na odcinkach: w km 48+750 ÷ 49+000 winny posiadać światło pionowe nie mniejsze niż 3,5 m i szerokość nie mniejszą niż 10,5 m; w km 54+850 ÷ 55+150 winny posiadać światło pionowe nie mniejsze niż 3,5 m i szerokość nie mniejszą niż 11 m. Przejścia winny posiadać nawierzchnię zwirową;
- 4.1.11 Na każdym z odcinków w km 15+500 ÷ 15+800, 17+500 ÷ 17+900, 24+800 ÷ 25+100, 48+500 ÷ 48+750, 70+000 ÷ 70+500 zaprojektować po 4 przejścia dla płazów;
- 4.1.12 Na odcinkach w km 33+550 ÷ 33+700, 66+500 ÷ 66+650, 66+800 ÷ 66+950, 73+600 ÷ 73+750, 74+900 ÷ 75+100, zaprojektować po 2 przejścia dla płazów, rozmieszczone w odległości 50 m od siebie;
- 4.1.13 W km 39+400, 39+600, 67+100 zaprojektować po 1 przejściu dla płazów.

4.2 Na odcinku przebiegającym w województwie lubuskim:

- 4.2.1 Zaprojektować górne przejścia dla zwierząt na odcinkach w km 9+700 + 9+900 o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwyższym miejscu;
- 4.2.2 Na odcinku 2+520 ÷ 2+690 km drogi zaprojektować dolne przejście dla ssaków dużych, średnich i małych oraz płazów w formie estakady tak aby jej światło pionowe wynosiło nie mniej niż 5,0 m, a odległości pomiędzy podporami wynosiły nie mniej niż 18 m;
- 4.2.3 Na odcinku drogi w km 6+900 zaprojektować dolne przejście dla dużych, średnich i małych ssaków oraz płazów o świetle pionowym nie mniejszym niż 3,5 m i z pasem przeznaczonym wyłącznie dla zwierząt o szerokości nie mniejszej niż 15,0 m;
- 4.2.4 Na odcinku drogi w km 8+210 zaprojektować dolne przejście dla średnich i małych ssaków oraz płazów o świetle pionowym nie mniejszym niż 1,5 m i z pasem przeznaczonym wyłącznie dla zwierząt o szerokości nie mniejszej niż 3,0 m;
- 4.2.5 Na odcinku drogi w km 0+000 ÷ 0+100, 0+200 ÷ 0+400, 1+500 ÷ 1+700, 3+900-4+000, w km 7+300 ÷ 7+400, 12+350 ÷ 12+550 zaprojektować przepusty dla małych ssaków;
- 4.2.6 Na odcinku drogi w km 2+823, 3+210, 5+344, 5+608 zaadaptować przepusty drogowe dla przejścia dla małych ssaków i płazów;
- 4.2.7 Na odcinku drogi w km 11+361 dostosować wiadukt drogowy dla małych ssaków i płazów;
- 4.2.8 Na każdym z odcinków w km 4+800, 5+850, 8+000, 8+450, 10+230 zaprojektować po 4 przejścia dla płazów co 50 m;
- 4.2.9 Na każdym z odcinków drogi w km 4+500-6+100, 7+700-9+850 zaprojektować po 4 przejścia dla płazów wraz z ogrodzeniem naprowadzającym;
- 4.2.10 Na odcinku drogi w km 5+200, 9+050, 11+750 zaprojektować po 2 przejścia dla płazów co 50 m;
- 4.2.11 Na odcinku drogi w km 9+196 zaadaptować przejazd pod drogą S3 dla płazów;
- 4.2.12 Na odcinku drogi w km 9+354 dokonać adaptacji przepustu drogowego dla płazów;
- 4.2.13 Na odcinku drogi w km 9+850-10+600, 11+150-11+950 zaprojektować ogrodzenia naprowadzające;
- 4.3 Przejścia, o których mowa w pkt. od 4.1.11 do 4.1.13 oraz w pkt. od 4.2.8 do 4.2.10 zaprojektować jako przejścia o przekroju prostokątnym lub eliptycznym oraz tak aby wejście znajdowało się na poziomie terenu przylegającego do nasypu drogi lub 0,3 m poniżej tego poziomu, a ich wymiary winny posiadać nie mniej niż 3,0 m szerokości oraz wysokość nie mniejszą niż 1,3 m dla przejść o przekroju prostokątnym i nie mniejszą niż 1,6 m (mierzoną w osi przejścia) dla przejść o przekroju eliptycznym;
- 4.4 Planowane przepusty prowadzące ciekі zaprojektować jako przepusty o przekroju prostokątnym lub eliptycznym tak, by spełniały funkcje przejść dla zwierząt, a ich wymiary wynosiły nie mniej niż 3,5 m szerokości oraz wysokość nie mniejszą niż 1,3 m dla przejść o przekroju prostokątnym

- i nie mniejszą niż 1,6 m (mierzoną w osi przejścia) dla przejść o przekroju eliptycznym;
- 4.5 W przypadku gdy odległość od brzegów cieku lub rowu do ścian przepustu wynosić będzie mniej niż 0,5 m przepusty zaprojektować jako suche - poprzez przeprowadzenie cieku w rurze - lub wyposażyć przepusty w ścieżki lub półki dla zwierząt o szerokości nie mniejszej niż 0,5 m, umieszczone na obu ścianach przepustu i wyniesione 0,2 m ponad przewidywany średni roczny stan wody w cieku lub rowie. Do wykonania półek lub ścieżek nie wykorzystywać materacy ani koszy gabionowych, a po ich wykonaniu wysypać je ziemią, piaskiem lub kruszywem mineralnym o średnicy 0-5 mm;
- 4.6 Półki lub ścieżki wraz z dojazdami do nich wykonać w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (półki lub ścieżki winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach przepustów, a dojeżdża do ścieżek lub półek powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:3. W przypadku braku możliwości technicznych wykonania dojeżdża do ścieżek o nachyleniu 1:3 dopuszcza się nachylenie 1:2);
- 4.7 Wiadukt WD 42 zaprojektować tak aby spełniał funkcje dolnego przejścia zespolonego dla zwierząt. Wiadukt winien posiadać wysokość nie mniejszą niż 3,5 m oraz wydzielony pas przeznaczony wyłącznie dla zwierząt o szerokości nie mniejszej niż 15 m. Na granicy oddzielającej pas przeznaczony dla zwierząt ułożyć karpy korzeniowe, kłody i darń;
- 4.8 Na dnie przejść, o których mowa w pkt od 4.1.11 do 4.1.13 oraz w pkt. od 4.2.8 do 4.2.10 wysypać 15 cm warstwę ziemi, piasku lub kruszywa mineralnego o średnicy 0-5 mm;
- 4.9 Na dnie przejścia dolnego i wydzielonego wyłącznie dla zwierząt pasa w przejściu zespolonym, o których mowa w pkt 4.7 wysypać 30 cm warstwę ziemi, piasku lub kruszywa mineralnego o średnicy 0-5 mm;
- 4.10 Na odcinkach w km 15+500 ÷ 15+900, 17+400 ÷ 18+100, 24+800 ÷ 25+150, 33+450 ÷ 33+800, 39+300 ÷ 40+000, 48+500 ÷ 48+750, 66+000 ÷ 68+940, 69+570 ÷ 71+260, 73+500 ÷ 73+900, 73+500 ÷ 73+900, 74+800 ÷ 75+200 zaprojektować i zainstalować na stałe płotki z siatki, murki lub rampy betonowe o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m, naprowadzające zwierzęta do wlotów przejść. W przypadku zastosowania płotków z siatki lub elementów z siatki średnica oczek nie może być większa niż 0,5 cm. Górna część konstrukcji winna być wygięta w kierunku terenu przylegającego do pasa drogi, pod kątem nie mniejszym niż 45°, a zewnętrzne końce systemów (nie naprowadzające do przejść) winny być uformowane w kształcie litery U w kierunku przeciwnym do pasa drogi. Konstrukcje winny łączyć się z czołami przejść dla zwierząt w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na pas ruchu;
- 4.11 Po obu stronach wlotów przepustów prowadzących cieki, o których mowa w pkt. 4.4 na odcinkach nie krótszych niż 40 m, zaprojektować i zainstalować na stałe płotki z siatki, murki lub rampy betonowe o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m, naprowadzające zwierzęta do wlotów przepustów. W przypadku zastosowania płotków z siatki lub elementów z siatki średnica oczek nie może być większa niż 0,5 cm. Górna część konstrukcji winna być wygięta w kierunku terenu przylegającego do pasa drogi, pod kątem nie mniejszym niż 45°, a zewnętrzne

- końce systemów (nie naprowadzające do przejść) winny być uformowane w kształcie litery U w kierunku przeciwnym do pasa drogi;
- 4.12 W przypadku braku możliwości zainstalowania konstrukcji o długości wskazanej w pkt. 4.11 - ze względu na wynikające z uwarunkowań środowiskowych lub infrastrukturalnych występowanie elementów kolidujących np. rowów, cieków wodnych, dróg, obiektów budowlanych – konstrukcję należy zainstalować na długości od wlotu przepustu do elementu kolidującego. Zewnętrzne końce konstrukcji (przy elementach kolidujących) winny być uformowane w kształcie litery U w kierunku przeciwnym do pasa drogi;
- 4.13 Górne przejścia dla zwierząt zaprojektować tak, aby szerokość najść przejść zwiększała się ku ich końcom, nachylenie powierzchni najść wynosiło nie więcej niż 15° , a stosunek szerokości do długości był wyższy niż 0,8;
- 4.14 Górne przejścia dla zwierząt pokryć warstwą gleby o miąższości nie mniejszej niż 1,0 m, obsadzić roślinnością drzewiastą i krzewiastą, a na powierzchni wyłożyć karpy korzeniowe i pnie drzew;
- 4.15 Na całej długości górnych przejść dla zwierząt, po obu ich stronach oraz na odcinkach o długości nie mniejszej niż 80 m od osi przejść (wzdłuż pasa drogi, po obu stronach przejść) zainstalować ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości nie mniejszej niż 3,0 m;
- 4.16 Na całej długości mostów i estakad oraz na długości nie mniejszej niż 50 m od ich krańców, po obu stronach drogi, zainstalować ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości nie mniejszej niż 3,0 m;
- 4.17 Nad przejściami dolnymi (w tym również przejściami zespolonymi) oraz na długości nie mniejszej niż 30 m od ich krańców, po obu stronach drogi, zainstalować ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości nie mniejszej niż 3,0 m;
- 4.18 Teren w bezpośrednim sąsiedztwie dolnych przejść dla zwierząt oraz przepustów i przepraw przez ciek wodne obsadzić roślinnością drzewiastą i krzewiastą;
- 4.19 Przy planowaniu nasadzeń w obrębie przejść dla zwierząt, przepraw i przepustów brać po uwagę jedynie rodzime gatunki drzew i krzewów takie jak brzoza brodawkowata, wierzba szara, wierzba iwa, olcha czarna, olcha szara, klon polny, dzika jabłoń, dzika róża, bez czarny, głóg, jarzab pospolity;
- 4.20 Na całej długości drogi zaprojektować obustronne ogrodzenie z siatki drucianej. Siatka winna posiadać zmienną wielkość oczek zmniejszającą się ku dołowi i być wkopana na głębokość 30 cm. Wysokość ogrodzenia nad powierzchnią ziemi winna wynosić nie mniej niż 220 cm w terenie otwartym i nie mniej niż 240 cm w obrębie zwartych kompleksów leśnych;
- 4.21 Ogrodzenie winno łączyć się z czołami dolnych przejść dla zwierząt i przepustów oraz ekranami przeciwoślńieniowymi zainstalowanymi przy mostach, estakadach i wlotach do tuneli w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się dużych i średnich zwierząt na pas ruchu;
- 4.22 Furtki w ogrodzeniu wyposażać w mechanizmy samozamykające i zaprojektować tak, aby przestrzenie pomiędzy skrzydłami furtek a słupkami ogrodzenia i podłożem były nie większe niż szerokość największych oczek w siatce ogrodzenia drogi. Furtki winny otwierać się wyłącznie w kierunku przeciwnym do pasa drogi;

- 4.23 Do wzmocnienia skarp przy przyczółkach przepraw, umocnień dna i brzegów cieków oraz systemu odwodnienia drogi nie stosować ażurowych elementów betonowych, w szczególności „ekokraty”;
- 4.24 Przeprawy przez cieki zaprojektować w sposób nie wymagający konieczności lokalizowania podpór w korytach cieków;
- 4.25 Przeprawy przez cieki Czarna, Moskorzynka, Czarna Woda, Kanał Rzeszotarski, Pawłówka zaprojektować w sposób nie powodujący zawężania koryt i zmiany biegu cieków;
- 4.26 W przypadku braku możliwości technicznych zastosowania rozwiązania o którym mowa w pkt. 4.25, podpory przepraw zaprojektować tak, aby w jak najmniejszym stopniu zawężyły koryto cieku, a zakres robót fundamentowych ograniczyć wyłącznie do zabicia ścianek szczelnych wokół fundamentu i odwadnianiu wyłącznie miejsca pomiędzy ścianką szczelną a fundamentem;
- 4.27 Do zabezpieczenia dna i brzegów cieków pod przeprawami oraz w ich otoczeniu nie stosować materacy i koszy gabionowych; zabezpieczenia takie stosować jedynie do zabezpieczenia podpór mostów w przypadku zlokalizowania ich w korytach cieków;
- 4.28 W miejscach lokalizacji przepraw, o których mowa w pkt. 4.25, nie wykonywać prac polegających na regulacji ich koryt z wyłączeniem prac o których mowa w pkt. 4.27;
- 4.29 Przeprawy przez cieki Czarna, Moskorzynka, Czarna Woda, Kanał Rzeszotarski, Pawłówka zaprojektować tak, aby szerokość strefy od brzegu rzeki do podpór, a w przypadku konstrukcji jednoprzęsłowych do przyczółków (mierzona dla każdego brzegu) wynosiła nie mniej niż 5,0 m;
- 4.30 Rowy przydrogowe wchodzące w skład systemu odwodnienia zaprojektować jako rowy trawiaste, z wyłączeniem odcinków na których zaplanowano szczelny system odwodnienia;
- 4.31 Rowy odwadniające przedmiotową drogę przy głębokości do 50 cm winny posiadać nachylenie skarp nie większe niż 1:2, a przy głębokościach powyżej 50 cm nachylenie skarp nie większe niż 1:3. W technicznie uzasadnionych przypadkach, w systemie odwodnienia Obwodnicy Lubina, dopuszcza się nachylenie skarp 1:1,5.
- 4.32 W systemie odwodnienia nie stosować korytek krakowskich;
- 4.33 W systemie odwodnienia, na odcinkach wyszczególnionych w pkt 4.10 przy najściach do przejść dla małych zwierząt nie stosować rowów otwartych, a w dolinach cieków rzecznych nie stosować nachyleń skarp rowów większych niż 1:3. W technicznie uzasadnionych przypadkach, w systemie odwodnienia Obwodnicy Lubina, dopuszcza się nachylenie skarp 1:1,5.
- 4.34 Do umocnień brzegów i dna w miejscach zrzutu wód z odwodnienia drogi do wód powierzchniowych nie stosować elementów betonowych, w szczególności „ekokraty”;
- 4.35 Przed odprowadzeniem wód do odbiorników należy je oczyścić w rowach trawiastych oraz za pomocą urządzeń takich jak: piaskowniki, osadniki. Urządzenia podczyszczające należy wyposażyć w zastawki umożliwiające odcięcie odpływu w przypadku wystąpienia poważnej awarii. Urządzenia podczyszczające należy zastosować przede wszystkim dla szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, dla pozostałych odcinków, jeżeli przeprowadzona na etapie projektu analiza wykaże potrzebę ich zastosowania;

- 4.36 Szczelny system odwodniania drogi należy zastosować na odcinkach trasy przechodzących przez strefy ochrony pośredniej:
- ujęcia wody Sobin – Jędrzychów (km 42+300 do km 42+700),
 - ujęcia wody Przybków (km 77+900 do km 79+163);
- 4.37 W systemie odwodnienia drogi przed zrzutem wód do rzek Czarna, Kłobka, Młynówka, Kłebanówka, Sucha Górna, Moskorzynka, Zimnica, Baczyna, Czarna Woda, Kanał Rzeszotarski, Pawłówka zaprojektować urządzenia podczyszczające – separator ropopochodnych;
- 4.38 Na odcinkach szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia - bardzo podatne i podatne na zanieczyszczenie głównego użytkowego poziomu wody, gdzie czas filtracji < 25 lat) tj. na odcinku w km: od km 0+000 do km 13+720, 25+200 ÷ 26+100, 26+700 ÷ 27+300, 27+900 ÷ 33+800, od 42+200 ÷ 43+200, 44+700 ÷ 46+700, 46+700 ÷ 48+500, 54+800 ÷ 55+100, 67+300 ÷ 67+800, 69+100 ÷ 69+700, 71+900 ÷ 74+500, 0+150 ÷ 1+500, 2+900 ÷ 9+100, 13+200 ÷ 13+500, 15+700 ÷ 16+600, 17+500 ÷ 21+400, 23+700 ÷ 24+000, 24+600 ÷ 25+200, 27+300 ÷ 27+900, 33+800 ÷ 35+100, 35+800 ÷ 38+900, 39+700 ÷ 42+300, 43+200 ÷ 44+700, 48+500 ÷ 51+500, 54+350 ÷ 54+800, 55+100 ÷ 56+900, 58+000 ÷ 58+700, 65+400 ÷ 67+300, 69+700 ÷ 71+900, 74+500 ÷ 79+163 oraz na odcinkach wrażliwych na zanieczyszczenie pierwszego poziomu wodonośnego, który jest jednocześnie głównym użytkowym poziomem wodonośnym tj. na odcinku w km 29+500 ÷ 34+100, 47+100 ÷ 54+100, 41+000 ÷ 42+800, 65+000 ÷ 67+400, 69+750 ÷ 71+700 – wprowadzić dodatkowe zabezpieczenie wód podziemnych przed zanieczyszczeniem przez zastosowanie rowów trawiastych o specjalnej konstrukcji. Pod dnem rowu należy wykonać warstwę mineralno – organiczną o miąższości 0,5 m. Warstwa ta powinna zawierać w spagu warstwę żwirku filtracyjnego o miąższości około 10 cm oraz leżącą nad nią, oddzieloną geowłókniną, warstwę mieszanki filtracyjnej składającej się z 10-20% materii organicznej oraz 20-35% części spławianych wśród składników mineralnych gruntu (<0,02 mm). Wierzchnia warstwa filtracyjna powinna sorbować z wód węglowodory ropopochodne oraz inne zanieczyszczenia, przed dalszą filtracją wód do warstwy wodonośnej. Po wyczerpaniu pojemności wodnej tej warstwy nadmiar wód spływał będzie bezpośrednio do piaskowników;
- 4.39 Ustalić miejsca zrzutu wód opadowych z drogi do istniejących cieków wodnych i rowów melioracyjnych. W przypadku braku w terenie naturalnych odbiorników, tj. cieków lub rowów melioracyjnych, wody odprowadzać do zaprojektowanych zbiorników;
- 4.40 Wody opadowe odprowadzane do wód powierzchniowych lub do rowów melioracyjnych nie mogą powodować przekroczeń przepustowości hydraulicznej odbiornika;
- 4.41 Lokalizację i wielkość przepustów pod drogą ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne przeprowadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej do nich zlewni. Odpływ od przepustu nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji grunty osób trzecich.
- 4.42 Budowa i przebudowa urządzeń wodnych (rowy melioracyjne, przepusty, wyloty kanalizacyjne itp.) nie może zmieniać stosunków wodnych, zakłócać reżimu hydrologicznego wód powierzchniowych i prawidłowego funkcjonowania

- urządzeń melioracyjnych;
- 4.43 Właściwe rozwiązania odprowadzania wód opadowych z obiektów Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) oraz zaprojektowanie odrębnego systemu kanalizacji sanitarnej dla ścieków bytowych z ww. obiektów;
- 4.44 Zbiorniki retencyjne i infiltracyjne:
- a) lokalizować w sposób nie powodujący zmian dotychczasowych stosunków wodnych oraz nie stwarzający utrudnień w migracji zwierząt,
 - b) zaprojektować w sposób zbliżony do naturalnego, tak aby nie stwarzać dysharmonii z otaczającym terenem,
 - c) zaprojektować jako zbiorniki ziemne, bez wykorzystania betonu lub elementów betonowych,
 - d) zaprojektować tak, aby skarpy posiadały nachylenie nie większe niż 1:2,
 - e) brzegi zbiorników obsiać mieszkanką traw;
- 4.45 Na wysokości zbiorników retencyjnych i infiltracyjnych zaprojektować i zainstalować na stałe płotki z siatki, murki lub rampy betonowe o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m. W przypadku zastosowania płotków z siatki lub elementów z siatki średnica oczek nie może być większa niż 0,5 cm. Konstrukcje należy zainstalować wzdłuż drogi w górnej części nasypu, po stronie drogi, na której znajduje się zbiornik. Górna część konstrukcji winna być wygięta w kierunku terenu przylegającego do pasa drogi, pod kątem nie mniejszym niż 45°, a zewnętrzne końce konstrukcji winny być uformowane w kształcie litery U w kierunku przeciwnym do pasa drogi. Konstrukcje muszą być dłuższe o 100 m od długości poszczególnych zbiorników retencyjnych lub infiltracyjnych i umiejscowione tak aby końce konstrukcji zlokalizowane były 50 m przed i 50 m za zbiornikiem;
- 4.46 Przy projektowaniu pasów zieleni uzupełniającej, zadrzewień okrajowych i alejowych brać pod uwagę jedynie rodzime gatunki drzew i krzewów takie jak lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, klon pospolity, klon jawor, klon polny, dzika jabłoń, dzika róża, bez czarny, głóg, jarząb pospolity;
- 4.47 Do oświetlenia na węzłach stosować lampy z oprawami zaprojektowanymi tak aby snop światła ukierunkowany był bezpośrednio w stronę jezdni;
- 4.48 W przypadku konieczności zainstalowania oświetlenia przy zaprojektowanych przejściach dla zwierząt, przeprawach i tunelach przystosowanych do migracji zwierząt oświetlenie zaprojektować tak, aby nie oświetlało tych przejść, przepraw i tuneli (np. zastosować lampy oświetleniowe o małej wysokości i jak najniższym natężeniu światła, zlokalizować je jak najdalej ww. miejsc migracji zwierząt);
- 4.49 Bazy techniczne, składy materiałów budowlanych i mas ziemnych lokalizować poza terenami zadrzewionymi i łąkami oraz w odległości nie mniejszej niż 200 m od dolin rzecznych, innych cieków, zbiorników wodnych i miejsc podmokłych;
- 4.50 Na odcinkach, na których planowana trasa przecina siedliska przyrodnicze wymienione w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej oraz inne cenne zbiorowiska roślinne, zlokalizowane w km 24+900 ÷ 25+200, 28+150 ÷ 29+200, 33+400 ÷ 33+700, 47+300 ÷ 49+700, 54+900 ÷ 56+400, 60+200 ÷ 65+100, 66+100 ÷ 68+800, 68+900 ÷ 70+200, 71+800 ÷ 72+400, 74+100 ÷ 74+300, 74+800 ÷ 75+200 nie lokalizować baz technicznych, składów materiałów budowlanych i mas ziemnych, a drogi technologiczne wytyczyć po istniejących ciągach

komunikacyjnych, a gdy nie będzie to możliwe wytyczyć w obrębie pasa dzielącego;

- 4.51 Na odcinkach nie wymienionych w pkt. 4.50 drogi technologiczne wytyczyć po istniejących ciągach komunikacyjnych, a gdy nie będzie to możliwe wytyczyć tylko po jednej stronie pasa drogowego. Wytyczone pasy winny posiadać szerokość nie większą niż 5,0 m. Zatoki służące do mijania lokalizować wyłącznie w obrębie terenu znajdującego się pomiędzy pasem drogi a drogą technologiczną i rozmieścić nie częściej niż co 100 m;
- 4.52 Drogi dojazdowe do placu budowy zaprojektować po istniejących drogach gruntowych i utwardzonych;
- 4.53 Organizację robót w obrębie i w sąsiedztwie przepraw oraz przepustów zaprojektować tak aby nie niszczyć roślinności zielnej i nie wycinać drzew i krzewów rosnących wzdłuż cieków wodnych i rowów w odległości większej niż 10,0 m od wlotów przepustów i czoła przepraw;
- 4.54 Należy zastosować środki techniczne zabezpieczające obiekty chronione przed ponadnormatywnym hałasem. W projekcie budowlanym należy uwzględnić lokalizację i kilometraż wymienionych w tabeli nr 1 i nr 2 aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej tj.: ekrany akustyczne, wały ziemne oraz pasy zieleni uzupełniające;

Tabela nr 1. - Usytuowanie aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej w województwie lubuskim:

L.p.	Strona drogi	Proponowane zabezpieczenia akustyczne
1	wschodnia	wał ziemny od wschodniej strony drogi km 2+050 ÷ 2+500 + ekran akustyczny na estakadzie km 2+500 ÷ 2+700
2	zachodnia	wał ziemny od zachodniej strony drogi km 4+700 ÷ 5+100
3	zachodnia	pas zieleni uzupełniającej km 6+100 ÷ 6+400
4	wschodnia	wał ziemny km 6+900 ÷ 7+600
5	zachodnia	droga w wykopie + ekran akustyczny km 11+000 ÷ 11+450
6	wschodnia	ekran akustyczny km 11+080 ÷ 11+850

Tabela nr 2 : Usytuowanie aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej w województwie dolnośląskim.:

L.p.	Strona drogi	Proponowane zabezpieczenia akustyczne
1	zachodnia	wał ziemny km 14+780 ÷ 14+950

L.p.	Strona drogi	Proponowane zabezpieczenia akustyczne
2	zachodnia	wał ziemny od strony węzła Gaworzyce, km 16+950 ÷ 17+450
3	wschodnia	ekran akustyczny km 20+540 ÷ 20+900
4	wschodnia	Ekran akustyczny lub wał ziemny km 24+870 ÷ 25+200
5	zachodnia	ekran akustyczny lub wał ziemny km 24+900 ÷ 25+450
6	wschodnia	wał ziemny h= min. 6m, km 26+150 ÷ 26+600 + ekran akustyczny km 27+090 ÷ 27+250
7	wschodnia	ekran akustyczny km 28+200 ÷ 30+100
8	wschodnia	wał ziemny km 32+800 ÷ 33+500
9	zachodnia	wał ziemny km 36+200 ÷ 36+700
10	wschodnia	wał ziemny km 36+200 ÷ 37+100
11	wschodnia	droga w wykopie +ekran akustyczny lub wał ziemny km 41+960 ÷ 42+060
12	zachodnia	droga na nasypie – ekran akustyczny km 54+570 ÷ 55+300 + nasadzenia uzupełniające
13	wschodnia	droga na nasypie – ekran akustyczny km 54+730 ÷ 55+050 + nasadzenia uzupełniające
14	zachodnia	droga na nasypie – ekran akustyczny km 56+970 ÷ 57+670

L.p.	Strona drogi	Proponowane zabezpieczenia akustyczne
		+ nasadzenia uzupełniające
15	wschodnia	droga na nasypie – ekran akustyczny km 57+200 ÷ 57+500
16	wschodnia	droga w wykopie pas zieleni uzupełniającej km 62+700 ÷ 63+700
17	wschodnia	droga w wykopie + wał ziemny uzupełniający km 65+400 ÷ 66+350
18	wschodnia i zachodnia	ekran akustyczne km 69+300 ÷ 69+800 po obu stronach drogi
19	zachodnia	ekran akustyczny km 71+100 ÷ 71+450
20	wschodnia	ekran akustyczny km 73+390 ÷ 73+560
21	wschodnia	ekran akustyczny lub wał ziemny km 74+580 – 75+360

4.55 Dobór roślinności pasa zieleni uzupełniającej w km: 6+100 ÷ 6+400 po stronie zachodniej drogi, 54+570 ÷ 55+300 po stronie zachodniej drogi, 54+730 ÷ 55+050 po stronie wschodniej drogi, 56+970 ÷ 57+670 po stronie zachodniej drogi, 62+700 ÷ 63+700 po stronie wschodniej drogi, winien uwzględniać rodzaj gleby, nawodnienie, nasłonecznienie i odporność na zasolenie;

4.56 W przypadku zamontowania przeźroczystych ekranów akustycznych, umieszczenie nadruku lub zastosowanie innych rozwiązań minimalizujących ryzyko zderzeń się ptaków z ekranami;

4.57 Uwzględnić zjawisko szkód górniczych i oddziaływań dynamicznych.

5. Ustalić warunki wykonania kompensacji przyrodniczej w zakresie:

5.1 Dokonać nowych nasadzeń drzew i krzewów w przypadku konieczności wycinki drzew i krzewów kolidujących z drogą. Nasadzenia przeprowadzić w formie szpalerów lub skupisk drzew i krzewów - lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, klon pospolity, klon jawor, klon polny, dzika jabłoń, dzika róża, bez czarny, tarnina, głóg, jarzab pospolity - w okresie wiosennym lub jesiennym na terenach znajdujących się w obrębie pasa drogowego. Wariantowo, przesadzić krzewy przewidziane do wycięcia. Nasadzenia krzewów wykonać na powierzchni nie mniejszej od powierzchni, z której krzewy usunięto.

5.2 Prace związane z realizacją kompensacji przyrodniczej zakończyć nie później niż na 30 dni przed terminem oddania do użytkowania przedmiotowej inwestycji,

a o terminie zakończenia prac powiadomić Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

6. Monitoring

- 6.1 Monitoring rozpocząć rok po oddaniu drogi do eksploatacji. Raz w roku, przez pierwsze 4 lata, w okresie jesiennym przeprowadzać przy udziale dendrologa kontrolę udatności dokonanych nasadzeń drzew i krzewów;
- 6.2 Monitoring rozpocząć rok po oddaniu drogi do eksploatacji. Nie rzadziej niż raz na kwartał, przez pierwsze 4 lata sprawdzać - przy udziale zoologa - efektywność działania zastosowanych rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej tworzonej przez drogę, a w szczególności:
- właściwy dobór lokalizacji przejść,
 - odpowiednie zagęszczenie przejść,
 - dobór właściwego typu i parametrów technicznych przejść do sytuacji przestrzennej i ekologii gatunków zwierząt, jakim przejścia mają służyć,
 - zróżnicowania rodzajów przejść, tak aby wszystkie gatunki zwierząt (o różnych wymaganiach) mogły przekraczać planowaną inwestycję liniową,
 - właściwa organizacja zieleni naprowadzającej dla zwierząt w kierunku zaprojektowanych przejść oraz ich optymalną osłonę,
 - właściwy stan techniczny ogrodzenia;
- 6.3 Przez pierwsze 4 lata użytkowania drogi – przy udziale ornitologa i chiropterologa - badać na trasie przebiegu drogi śmiertelność ptaków i nietoperzy w wyniku kolizji z pojazdami;
- 6.4 Metodyki prowadzenia działań, o których mowa w pkt 1 – 3 przedłożyć do zaopiniowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu nie później niż na 30 dni przed terminem oddania do użytkowania przedmiotowej inwestycji;
- 6.5 Wyniki monitoringu przekazywać corocznie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu do 31 stycznia każdego roku następującego po roku prowadzenia obserwacji;

7. Analiza porealizacyjna

- 7.1 Po upływie 12 miesięcy od daty oddania drogi do użytkowania wykonać – przy udziale specjalisty z zakresu ochrony przyrody - analizę porealizacyjną w zakresie prawidłowości wykonania wszystkich zastosowanych rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej tworzonej przez drogę i przedłożyć ją Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie 18 miesięcy od daty oddania drogi do użytkowania szczególności:
- ocenę jakościowo-ilościową wykonania oraz skuteczności zorganizowanych przejść, mostów ekologicznych i wygradzeń w kontekście osiągnięcia efektu ekologicznego jakim jest: wykorzystanie ich przez zwierzęta i znikoma ilość zwierząt zabitych na drodze, które pokonały ogrodzenia,
 - ocenę wykonania i skuteczności wygradzeń drogi,
 - ocenę wykonania i skuteczności zabezpieczeń skarp przed erozją,
 - ocenę ilościowo-jakościową wkraczania gatunków synantropijnych, obcych ekologicznie i geograficznie, mogących się rozprzestrzeniać wzdłuż inwestycji.

- 7.2 Po upływie 24 miesięcy od daty oddania drogi do użytkowania wykonać – na podstawie wyników uzyskanych w trakcie monitoringu - analizę porealizacyjną w zakresie wpływu przedmiotowej drogi na śmiertelność ptaków i nietoperzy i przedłożyć ją Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie 27 miesięcy od daty oddania drogi do użytkowania;
 - 7.3 Po upływie 48 miesięcy od daty oddania drogi do użytkowania wykonać – na podstawie wyników uzyskanych w trakcie monitoringu - analizę porealizacyjną w zakresie efektywności zastosowanych rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej tworzonej przez drogę i przedłożyć ją Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie 52 miesięcy od daty oddania drogi do użytkowania;
 - 7.4 Ocenę wykonania i skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz ochrony przed zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego dwutlenkiem azotu. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania inwestycji do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu oraz stężeń tlenków azotu w powietrzu atmosferycznym należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania;
 - 7.5 Po upływie 12 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną w zakresie skuteczności zastosowanych rozwiązań technicznych mających na celu zapewnienie ochrony środowiska gruntowo-wodnego na odcinku przebiegu przez strefy ochrony pośredniej ujęć wody, tj. ujęcie wody Sobin – Jędrzychów (km 42+300 do km 42+700) oraz ujęcia wody Przybków (km 77+900 do km 79+163);
 - 7.6 W zakresie oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne poprzez dokonanie oceny jakości wód opadowych na każdym wylocie z systemu oczyszczania bezpośrednio przed zrzutem do rzek, w zakresie stężenia węglowodorów ropopochodnych i zawiesin ogólnych;
 - 7.7 Z uwagi na bytujące w rzekach zwierzęta należy poddać dodatkowo analizie stężenia: wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA), kadmu, ołowiu i chlorków. Pobór próbek na ww. wód opadowych na zawartość ww. substancji (z wyłączeniem chlorków, które należy przeprowadzić w okresie wiosennym) należy dokonać w okresie wiosennych roztopów oraz w okresie letnio-jesiennym.
- 8. Konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem;**
- 8.1 uszczegółowienia rozwiązań w zakresie systemu odwodnienia drogi,
 - 8.2 lokalizacji zbiorników (retencyjnych, infiltracyjnych, retencyjno – infiltracyjnych),
 - 8.3 lokalizacji urządzeń wodnych (mostów, przepustów w ciekach wodnych, wylotów kanalizacyjnych) w odniesieniu do kilometrażu cieków,

- 8.4 miejsc zrzutu wód opadowych,
- 8.5 uszczegółowienia parametrów ekranów akustycznych,
- 8.6 pikietażu aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej,
- 8.7 analizy oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu planowanego przedsięwzięcia i dróg dojazdowych na obszarach, których występuje zabudowa chroniona akustycznie.

9. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania .

Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania jest uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt. 7.

10. Integralną część decyzji stanowi załącznik nr 1 przedstawiający charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 24 czerwca 2009 r., znak: GDDKiA-OWR.P-4-ko-026-1421/09 Pani Aleksandra Uchman działając w imieniu i na rzecz inwestora - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu – wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie drogi ekspresowej S-3 na odcinku Nowe Miasteczko-Legnica (węzeł A4)**. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie dwóch województw: województwa dolnośląskiego i województwa lubuskiego, w związku z czym zgodnie z art. 75 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r., *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, na obszarze którego znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane niniejsze przedsięwzięcie, wyda decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim.

Stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. *w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko*, planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko jest wymagane.

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu stwierdził, iż przedłożone dokumenty wymagają uzupełnienia.

W związku z powyższym pismem z dnia 14 lipca 2009 r., znak: RDOS-02-WOOS-6613-1/66-1/09/lck wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia braków.

W pełni uzupełniony wniosek przedłożono w dniu 12 sierpnia 2009 r.

Pismem z dnia 25 sierpnia 2009 r. Wnioskodawca wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z prośbą o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej. Organ przychylił się do prośby Wnioskodawcy i ustalił w porozumieniu z nim termin i miejsce rozprawy administracyjnej na 28 września 2009 r., o godz. 14 w sali Gminnego Ośrodka Kultury i Sportu w miejscowości Siedliska nr 6, Gmina Miłkowice, powiat legnicki.

Organami właściwymi w sprawie wydania opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wielkopolskim. W związku z czym, pismami z dnia 26 sierpnia 2009 r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. „a” cytowanej ustawy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu oraz do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o wydanie ww. opinii. Mając na uwadze, iż przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie dwóch województw, pismem z dnia 26 sierpnia 2009 r., znak: RDOŚ-WOOS-6613-1/66-5/09/lck organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, na obszarze którego znajduje się mniejsza część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie, z prośbą o zajęcie stanowiska w prowadzonym postępowaniu w zakresie właściwości organu.

O wszczęciu postępowania w przedmiocie wydania niniejszej decyzji, strony postępowania i społeczeństwo zostały zawiadomione na zasadzie określonej w art. 74 ust. 3 oraz art. 33 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko obwieszczeniem z dnia 26 sierpnia 2009 r., znak: RDOS-02-WOOS6613-1/66-6/09/lck.

W przedmiotowym postępowaniu administracyjnym liczba stron przekracza 20. W związku z powyższym i stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ informował strony postępowania o wszystkich czynnościach organów administracji publicznej na zasadzie określonej w art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

W obwieszczeniu z dnia 26 sierpnia 2009 r., znak: RDOS-02-WOOS6613-1/66-6/09/lck Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu podał do publicznej wiadomości informację o:

- przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko;
- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii;
- możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków;
- terminie i miejscu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, o której mowa w art. 36 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Strony i społeczeństwo zostały poinformowane o możliwości zapoznania się z wszystkimi dokumentami zebranymi w przedmiotowej sprawie. W obwieszczeniu, organ poinformował społeczeństwo o terminie i miejscu wyłożenia dokumentów do wglądu tj. od dnia

2 września 2009 r. do dnia 22 września 2009 r., w godzinach od 9:00 do 14:00, w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, przy pl. Powstańców Warszawy 1, 50 – 951 Wrocław, w pokoju 3018. W tym samym terminie każdy mógł zgłaszać uwagi i wnioski dotyczące przedmiotowego postępowania. Uwagi i wnioski mogły być wnoszone w formie pisemnej, ustnie do protokołu pod w/w adresem lub w formie elektronicznej na adres e-mail: : sekretariat@rdos.wroclaw.pl. Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków był Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Społeczeństwo zostało powiadomione, że uwagi i wnioski wniesione po wyznaczonym terminie pozostaną bez rozpatrzenia.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* informacje o planowanym przedsięwzięciu zostały podane do publicznej wiadomości, poprzez: ogłoszenie w siedzibie organu właściwego w sprawie (Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu), udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl), ogłoszenie informacji poprzez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu realizacji planowanego przedsięwzięcia w miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania (t.j. na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy i Miasta Nowe Miasteczko, Urzędu Miasta Bytom Odrzański, Urzędu Gminy Niegostawice, Urzędu Gminy Jerzmanowa, Urzędu Gminy Gaworzyce, Urzędu Miasta Polkowice, Urzędu Gminy Radwanice, Urzędu Miasta Lubin, Urzędu Gminy Lubin, Urzędu Gminy Miłkowice, Urzędu Gminy Krotoszyce, Urzędu Miasta Legnica) oraz na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu. Ponadto, w dniu 1 września 2009 r. obwieszczenie zostało umieszczone w „Gazecie Wyborczej”.

Powyższe informacje upubliczniono w dniu poprzedzającym termin na składanie uwag i wniosków, tj. od 1 września 2009 r. W dniach od 1 września 2009 r. do dnia 22 września 2009 r. obwieszczenie było wywieszone na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl) oraz na tablicach ogłoszeń ww. urzędów gminy i miast w miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania. Jedynie w Urzędzie Miasta Legnica obwieszczenie zostało wywieszone w dniu 2 września 2009 r. na okres 21 dni do 23 września 2009 r. i w Urzędzie Gminy Polkowice od dnia 2 września 2009 r. do dnia 23 września 2009 r. W związku z powyższym tutejszy organ dopuścił możliwość składania uwag i wniosków do dnia 23 września 2009 r. W ustawowo przewidzianym terminie 21 dni nie wniesiono uwag ani wniosków do sprawy. Nie wpłynęły również wnioski po wyznaczonym 21-dniowym terminie na składanie uwag i wniosków.

W trybie art. 21 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, dane o wniosku zostały zamieszczone w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie” w formularzu A pod numerem 2009/A/0056 oraz w formularzu E pod numerem 2009/E/0002.

Stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 wyżej powołanej ustawy dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i uzyskano wymagane ustawą opinie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu, Państwowego Wojewódzkiego Inspektora

Sanitarnego w Gorzowie Wielkopolskim oraz stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wielkopolskim opinią z dnia 9 września 2009 r., znak: NS-NZ-771-33/09 zaopiniował pozytywnie przedstawione rozwiązania budowy drogi ekspresowej S3 na odcinku Nowe Miasteczko-Legnica (węzeł A4), dla obszaru, którego jest właściwy ze względu na miejsce realizacji.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu postanowieniem z dnia 8 września 2009 r., znak: ZNS-JŁ-621-1038/09, zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych warunki realizacji przedsięwzięcia, według proponowanego wariantu I, z następującymi zastrzeżeniami:

1. Na terenie obszarów zabudowanych, znajdujących się w zasięgu oddziaływania akustycznego projektowanej drogi ekspresowej S3 należy stosować wszystkie aktywne zabezpieczenia akustyczne przewidziane w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko takie jak: ekrany akustyczne, wały ziemne, pasy zieleni uzupełniające;
2. W decyzji środowiskowej, na wnioskodawcę powinien być nałożony obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego na terenach zabudowanych w celu dokonania oceny skuteczności zastosowanych środków ochrony przeciwhałasowej;
3. W trakcie realizacji inwestycji na terenach zabudowanych, roboty należy prowadzić w porze dziennej a do wykonywania robót należy stosować urządzenia o obniżonym poziomie hałasu, osłony akustyczne na silnikach oraz przenośne osłony terenowe;
4. W związku z tym, że ponad połowa trasy projektowanej drogi znajduje się w granicach ustanowionych obszarów górniczych (w granicach Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego), w projekcie budowlanym należy uwzględnić zjawiska szkód górniczych i oddziaływań dynamicznych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w piśmie z dnia 18 września 2009 r. znak: RDOŚ-08-WOOŚ-II-6617-003/09/pt określił oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Na podstawie przedłożonej dokumentacji zdefiniował warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, które mają zapewnić ochronę środowiska przed ewentualnym negatywnym wpływem przedmiotowej inwestycji na obszar województwa lubuskiego. Stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim zostało zadysponowane w treści niniejszej decyzji.

W oparciu o art. 36 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko informacje o planowanym przedsięwzięciu, w dniu 28 września 2009 r. o godz. 14⁰⁰ w Sali w sali Gminnego Ośrodka Kultury i Sportu w miejscowości Siedliska nr 6, Gmina Miłkowice, powiat legnicki została przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa. Rozprawa administracyjna została przeprowadzona w celu wyjaśnienia zagadnień dotyczących założeń projektowych planowanej drogi S3 na odcinku Nowe Miasteczko – Legnica. W trakcie rozprawy nie wniesiono uwag ani wniosków do postępowania. Z rozprawy sporządzono protokół.

W dniu 23 września 2009 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu wpłynęło pismo pani Aleksandry Uchman, działającej w imieniu i na rzecz inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu - informujące o zmianie wariantu proponowanego do realizacji przedsięwzięcia. Dotychczas wariantem rekomendowanym do realizacji był wariant I (czerwony). Zmiana wariantu

rekomendowanego zakładała połączenie wariantu „czerwonego” z „niebieskim” na odcinku od km 76+ 500 do km 79+163,09 w województwie dolnośląskim. Wobec powyższego wnioskodawca przedłożył aneks do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko uwzględniający wprowadzoną zmianę, kopię map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie i wypis z ewidencji gruntów.

W związku z wniesioną do postępowania zmianą, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu przesłał Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu dokumenty z prośbą o wydanie stosownej opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia dla obszaru, którego jest właściwy ze względu na miejsce realizacji.

W związku ze zmianą wariantu proponowanego do realizacji przedsięwzięcia - ponownie wszczął postępowanie z udziałem społeczeństwa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie drogi ekspresowej S-3 na odcinku Nowe Miasteczko-Legnica (węzeł A4)**, o czym poinformował strony i społeczeństwo obwieszczeniem z dnia 5 października 2009 r., znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/66-9/09/tck.

Strony i społeczeństwo zostały poinformowane o możliwości zapoznania się z wszystkimi dokumentami zebranymi w przedmiotowej sprawie. W obwieszczeniu organ poinformował społeczeństwo o terminie i miejscu wyłożenia dokumentów do wglądu tj. od dnia 14 października 2009 r. do dnia 3 listopada 2009 r., w godzinach od 9.⁰⁰ do 14.⁰⁰, w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, przy pl. Powstańców Warszawy 1, 50 – 951 Wrocław, w pokoju 3018. W tym samym terminie każdy mógł zgłaszać uwagi i wnioski dotyczące przedmiotowego postępowania. Uwagi i wnioski mogły być wnoszone w formie pisemnej, ustnie do protokołu pod w/w adresem lub w formie elektronicznej na adres e-mail: sekretariat@rdos.wroclaw.pl. Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków był Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Społeczeństwo zostało powiadomione, że uwagi i wnioski wniesione po wyznaczonym terminie pozostaną bez rozpatrzenia.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko informacje o planowanym przedsięwzięciu zostały podane do publicznej wiadomości poprzez: ogłoszenie w siedzibie organu właściwego w sprawie (obwieszczenie wywieszono na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu), udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu (obwieszczenie zamieszczono na stronie www.wroclaw.rdos.gov.pl), ogłoszenie informacji poprzez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu realizacji planowanego przedsięwzięcia w miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania (t.j. wywieszenie obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy i Miasta Nowe Miasteczko, Urzędu Miasta Bytom Odrzański, Urzędu Gminy Niegostawice, Urzędu Gminy Jerzmanowa, Urzędu Gminy Gaworzyce, Urzędu Miasta Polkowice, Urzędu Gminy Radwanice, Urzędu Miasta Lubin, Urzędu Gminy Lubin, Urzędu Gminy Miłkowice, Urzędu Gminy Krotoszyce, Urzędu Miasta Legnica) oraz na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu. Ponadto obwieszczenie zostało umieszczone w Gazecie Wyborczej.

Powyższe informacje upubliczniono w dniu poprzedzającym termin na składanie uwag i wniosków, tj. dnia 13 października 2009 r. W dniach od 13 października 2009 r. do dnia 3 listopada 2009 r. obwieszczenie było wywieszone na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl) oraz na tablicach ogłoszeń ww. urzędów gminy i miast w miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania.

Po wyznaczonym terminie 21 dni na składanie uwag i wniosków wpłynęły 2 wnioski o udostępnienie informacji o planowanym przedsięwzięciu. Pierwszy wpłynął 25 listopada 2009 r., drugi 7 grudnia 2009 r. Do postępowania w ustawowo przewidzianym terminie 21 dni nie wniesiono uwag. Nie wpłynęły również uwagi po wyznaczonym 21-dniowym terminie na składanie uwag i wniosków.

Postanowieniem z dnia 27 października 2009 r., znak: ZNS-DG-621-1192/09 Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych warunki realizacji przedsięwzięcia według proponowanego wariantu „łączonego”. Przedłożone w opinii warunki realizacji przedsięwzięcia były zbieżne z warunkami nałożonymi w ww. opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu z dnia 8 września 2009 r., znak: ZNS-JŁ-621-1038/09. Opinia ta została zadysponowana w treści niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu obwieszczeniem z dnia 9 listopada 2009 r., znak: RDOŚ-02-WOOS6613-1/66-12/09/tck poinformował strony i społeczeństwo o wydany postanowieniu oraz - na zasadzie określonej w z art. 10 § 1 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* - o zebraniu całego materiału dowodowego w sprawie, a także o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym w terminie od dnia 17 listopada 2009 r. do dnia 1 grudnia 2009 r. przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obwieszczenie wywieszono od dnia 16 listopada 2009 r. do dnia 1 grudnia 2009 r. na tablicach ogłoszeń: Urzędu Gminy i Miasta Nowe Miasteczko, Urzędu Miasta Bytom Odrzański, Urzędu Gminy Niegostawice, Urzędu Gminy Jerzmanowa, Urzędu Gminy Gaworzyce, Urzędu Miasta Polkowice, Urzędu Gminy Radwanice, Urzędu Miasta Lubin, Urzędu Gminy Lubin, Urzędu Gminy Miłkowice, Urzędu Gminy Krotoszyce, Urzędu Miasta Legnica, a także na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu oraz na tablicy ogłoszeń i stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl). Strony mogły zapoznać się z całym materiałem zgromadzonym w sprawie a przed wydaniem decyzji wypowiedzieć się co do zebranych dowodów w sprawie. W ustawowo przewidzianym terminie 14 dni żadna ze stron nie wypowiedziała się co do zebranego materiału dowodowego w sprawie.

W ramach prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie oceny oddziaływania na środowisko do rozpatrzenia przedłożono komplet dokumentacji zgodny z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*.

W toku postępowania przeanalizowano cały materiał dowodowy w sprawie.

Na podstawie analizy zgromadzonych materiałów dowodowych o planowanym przedsięwzięciu, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przedstawione w raporcie analizy pozwoliły na określenie niezbędnych sposobów zabezpieczających i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania, jak również na zdefiniowanie warunków realizacji

oraz eksploatacji przedsięwzięcia, które mają zapewnić ochronę środowiska przed ewentualnym negatywnym wpływem przedmiotowej inwestycji.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano warianty lokalizacyjne przedsięwzięcia: wariant nieinwestycyjny –Wariant „0”, Wariant I „czerwony”, Wariant II „zielony”, Wariant III „niebieski”.

Zgodnie z art. 66 ust. 1 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 raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zawierał:

1. Opis analizowanych wariantów, w tym:
 - a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,
 - b) wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru;
2. Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów, w tym również w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko;
3. uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na:
 - a) ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze,
 - b) powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz,
 - c) dobra materialne,
 - d) zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków,
 - e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w lit. a-d;

Wariant zerowy oznacza brak realizacji przedsięwzięcia i pozostawienie istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 3 na analizowanym odcinku, bez jej modernizacji oraz przebudowy. Takie rozwiązanie spowodowałoby nakładanie się ruchu lokalnego i tranzytowego na większości trasy oraz coraz większe negatywne oddziaływanie w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz pogorszenie stanu bezpieczeństwa ruchu.

Wariant I „czerwony” w większości omija obszary zabudowane. Wariant ten w przeważającej części przebiega po terenach rolniczych i leśnych w stosunkowo bliskiej odległości od istniejącej drogi krajowej nr 3. Jako jedyny wariant uzyskał pozytywne opinie wszystkich samorządów gminnych.

Wariant II „zielony” przebiega najbliżej obszarów zamieszkałych i różni się od wariantu „czerwonego” dużym oddaleniem od korytarza istniejącej drogi krajowej nr 3. W wariantcie tym występują najmniej korzystne warunki odprowadzania ścieków (większe powierzchnie obszarów do ochrony). Ponad 72 % powierzchni przebiega przez tereny bardzo podatne i podatne na zanieczyszczenia głównego użytkowego poziomu wody. Według autorów raportu, w wariantcie tym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych stężeń tlenków azotu oraz pozostałych zanieczyszczeń poza granicami pasa drogowego. Jedynym odcinkiem gdzie takie stężenia mogą być przekroczone jest odcinek trasy przebiegający przez Polkowice.

Wariant III „niebieski” jest najbardziej oddalony od istniejącej drogi krajowej nr 3 i w porównaniu z pozostałymi wariantami zajmuje największą powierzchnię obszarów leśnych. Z punktu widzenia ochrony akustycznej jest wariantem najbardziej korzystnym, gdyż jego trasa przebiega najdalej od terenów zabudowanych.

Przeprowadzona przez autorów raportu analiza porównawcza wariantów wskazuje, że wariant I (czerwony) jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska. Jako racjonalny wariant alternatywny wskazano wariant III (niebieski).

Wariantem rekomendowanym przez inwestora jest wariant łączony, tj. przebieg drogi na odcinku od początku opracowania do km 76+500 według wariantu I (czerwony) i od km 76+500 do km 79+163,09 (koniec opracowania) według wariantu III (niebieskiego). Z kolei wariant II (zielony), należy odrzucić ze względu na zdecydowanie niekorzystne oddziaływanie w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza (przebiega najbliżej obszarów zamieszkałych).

Wariant rekomendowany zakłada spadek wskaźnika wypadkowości, poprawę sytuacji wskutek oddalenia przebiegu drogi ekspresowej od większości obszarów zamieszkania.

W wariantcie tym występują najkorzystniejsze warunki odprowadzania ścieków. Mniejsza, w porównaniu do wariantu „zielonego”, powierzchnia terenów bardzo podatnych i podatnych na zanieczyszczenia głównego użytkowego poziomu wody - około 69%. Według autorów raportu, nie powinno nastąpić przekroczenie dopuszczalnych poziomów stężeń tlenków azotu oraz pozostałych zanieczyszczeń poza granicami pasa drogowego.

W wyniku przeprowadzonej analizy przedłożonych dokumentów, w celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko, nakłada się warunki określone w sentencji niniejszej decyzji.

Warunek pkt 2.1 oraz określony w nim termin wynikają z konieczności ochrony roślinności zielonej w trakcie sezonu wegetacyjnego oraz ochrony zwierząt, w szczególności ptaków gniazdujących na ziemi w trakcie okresu rozrodczego. Ponadto wypełnienie warunku przyczyni się do właściwego wykorzystania części mas ziemnych powstałych w wyniku realizacji przedsięwzięcia.

Zapisy warunku określonego w pkt 2.2 wynikają z faktu, iż w trakcie prac inwentaryzacyjnych wykazano występowanie stanowisk roślin gatunków chronionych w obrębie planowanej inwestycji.

Warunek określony w pkt 2.3 związany jest z podjęciem działań mających na celu ograniczenia potencjalnego negatywnego wpływu na pachnicę dębową - gatunku priorytetowego wymienionego w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej oraz kozioroga dębosza.

Wymóg pkt 2.4 nałożono w celu dokładnego określenia terenu przeznaczonego pod inwestycję i niedopuszczenia do nieumyślnego zniszczenia cennych siedlisk przyrodniczych przylegających do placu robót.

Warunki określone w pkt 2.5 nałożono w celu określenia zakresu prac związanych z wycinką drzew i krzewów, co jest konieczne dla potwierdzenia właściwego wypełnienia zapisów dotyczących kompensacji przyrodniczej.

Warunek pkt 2.6 nałożono w celu właściwego wyboru dokładnych miejsc zlokalizowania przejść dla zwierząt i odpowiedniego zaprojektowania przejść i pozostałych urządzeń minimalizujących efekt bariery ekologicznej, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań siedliskowych i behawioralnych zwierząt.

Konieczność przedłożenia informacji, o których mowa w pkt 2.7 nałożono w celu potwierdzenia prawidłowego wykonania działań minimalizujących wpływ na siedliska przyrodnicze oraz wybrane chronione gatunki roślin i zwierząt.

Warunki pkt 2.8 – 2.11 nałożono w celu zabezpieczenia siedlisk przyrodniczych (w szczególności podmokłych) znajdujących się w sąsiedztwie planowanej drogi przed zanieczyszczeniem substancjami niebezpiecznymi oraz zmianami stosunków wodnych, które mogłyby doprowadzić do degradacji siedlisk.

Warunek określony w pkt. 2.12 nałożono w celu zminimalizowania śmiertelności drobnych zwierząt (w szczególności gadów i płazów) na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Określony w pkt. 2.13 termin prowadzenia wycinki drzew i krzewów wynika z konieczności minimalizacji negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na gatunki zwierząt (w szczególności ptaków) w trakcie okresu rozrodczego.

Warunek określony w pkt. 2.14 będzie wypełnieniem zapisu art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151 poz. 1220) oraz przyczyni się do ochrony roślinności rosnącej w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót.

Warunki określone w pkt. 2.15, 2.16, 2.17 zostały zadysponowane ze stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, wyrażonego w piśmie RDOŚ-08-WOOS-II-6617-003/09/pt.

Określony w pkt. 2.15 termin prowadzenia prac wynika z konieczności minimalizacji negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na gatunki zwierząt w trakcie okresu rozrodczego.

Zgodnie ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim wyrażonym w pkt. 2.16 Inwestor winien całkowite bądź częściowe zniszczenie chronionych gatunków roślin i ich siedlisk, prowadzić zgodnie z uzyskanymi odrębnymi decyzjami. Warunek dotyczy gatunków: marzanki wonnej i pierwiosnka lekarskiego, zlokalizowanych w sąsiedztwie doliny skarpi rzeki Białej Wody na odcinku drogi od 2+550 km do 2+650 km oraz rozproszonych stanowisk bluszczu pospolitego w sąsiedztwie doliny skarpi rzeki Białej Wody na odcinku drogi od 2+520 km do 2+ 590 km.

Określony w pkt. 2.17 warunek wykonania nasadzeń nałożono w celu zrekompensowania wycinki drzew i krzewów oraz poprawy estetyki krajobrazu.

Warunek określony w pkt. 2.18 nałożono dla ograniczenia uciążliwości w zakresie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny. Źródłem hałasu na etapie budowy będzie praca ciężkiego sprzętu i dowóz materiałów na plac budowy, w związku z czym, na terenach chronionych akustycznie, sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie nastąpić okresowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzował się będzie dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie należy prowadzić w godzinach dziennych.

Mając na uwadze ochronę środowiska gruntowo-wodnego oraz siedlisk cennych przyrodniczo nałożono warunki określone w pkt. 2.19 – 2.22 sentencji niniejszej decyzji. Podstawowym działaniem minimalizującym negatywne oddziaływanie inwestycji na etapie jej realizacji jest właściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz baz składowych i transportowych. Wiąże się z tym konieczność zachowania zasady oszczędnego wykorzystania terenu pod ww. tymczasowe przeznaczenie. W celu zapobiegnięcia skażeniu gruntów i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi występującymi podczas eksploatacji pojazdów mechanicznych, magazynowania materiałów służących do konserwacji sprzętu (smary, oleje), zaplecze do prowadzonych prac zorganizować należy na terenie utwardzonym. Wszelkie miejsca mające kontakt z substancjami stwarzającymi potencjalne zagrożenie dla środowiska należy zabezpieczyć folią lub szczelnymi i spójnymi płytami betonowymi. W trakcie prac należy zwrócić uwagę na stan techniczny pojazdów i urządzeń mogących być źródłem skażenia gruntu substancjami niebezpiecznymi (olej i paliwo). Należy stosować wyłącznie sprawne technicznie środki transportu i urządzenia z atestami.

Warunek określony w pkt. 2.20 nałożono celu ograniczenie ilości terenu, który zostanie przekształcone w wyniku realizacji inwestycji. Jest on również wypełnieniem zapisów art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. z 2008 r. U. Nr 25, poz. 150 z późn. zm).

Prace związane z planowanym przedsięwzięciem mogą negatywnie oddziaływać na wody podziemne i powierzchniowe. Stan taki może być uwarunkowany możliwością:

- zmiany stosunków wodnych w otoczeniu budowanej drogi,
- zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (w szczególności olejami i smarami), które mogą powstać przy wyciekach z maszyn i urządzeń stosowanych przy pracach związanych z budową drogi,
- bezpośredniego wycieku substancji do naturalnych cieków, w trakcie prowadzonych prac w ich obrębie,
- zanieczyszczenia wód ściekami bytowo-gospodarczymi z zaplecza budowy.

W związku z powyższym, mając na uwadze ochronę wód podziemnych i powierzchniowych, nałożono warunki określone w pkt. 2.23 – 2.26.

Na etapie realizacji inwestycji będą powstawały odpady. Stosownie do zapisu pkt. 2.27 określonego w sentencji niniejszej decyzji - odpady należy gromadzić selektywnie w wyznaczonych miejscach a następnie przekazywać wyspecjalizowanym jednostkom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze zagospodarowanie. Odpady niebezpieczne należy segregować i magazynować w wyznaczonych pojemnikach lub miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się substancji szkodliwych do środowiska do czasu przekazania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich unieszkodliwianie.

Warunki określone w pkt. 2.28 i 2.29 zostały zadysponowano ze stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, wyrażonego w piśmie RDOŚ-08-WOOS-II-6617-003/09/pt. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zalecił stosowanie surowców naturalnych do budowy nasypów, aby w jak największym stopniu zminimalizować przedostawanie się do gruntu substancji szkodliwych oraz zabezpieczenia ścian skarp przed wywiewaniem i splukiwaniem rozkruszonych skał.

W okresie realizacji inwestycji mogą wystąpić uciążliwości w zakresie wpływu przedsięwzięcia na powietrze, spowodowane emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach środków transportu i pracujących maszyn, wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz niezorganizowanych emisji pyłów, powstających podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne. Może wystąpić emisja substancji odorotwórczych, związana z wykorzystywaniem mas bitumicznych do układania nawierzchni drogi. Warunki określone w pkt. 2.30-2.33 nałożono w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę powyższe, należy ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy. Zaleca się stosowanie gotowych mieszanek wytworzonych w wytwórniach i transportowanie masy bitumicznej wywrotkami posiadającymi zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltów.

Z przedstawionych w raporcie prognoz wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza, wynika że ruch pojazdów po planowanej drodze ekspresowej S3 może spowodować przekroczenia dopuszczalnych stężeń dwutlenku azotu w pasie drogowym. Analiza uzyskanych rezultatów obliczeń wskazuje, że największe wartości stężeń wystąpią na odcinku przyszłej drogi S 3 pomiędzy Polkowicami i Kochlicami, a w szczególności na odcinku pomiędzy węzłami „Lubin I” – „Lubin II” i „Lubin II” – „Chróstnik”, co związane

jest z prognozowanymi, dużymi natężeniami ruchu na tym odcinku. Budowa drogi może skutkować pogorszeniem jakości powietrza w rejonie jej lokalizacji. Analizę wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza wykonano na założeniach dotyczących prognozowanego natężenia ruchu, przyjętego w ramach wykorzystywanego modelu obliczeniowego. Z uwagi na wpływ przedsięwzięcia na jakość powietrza oraz założeniach opierających się na prognozowanych natężeniach ruchu, niezbędne jest wykonanie analizy porealizacyjnej. W ramach analizy należy wykonać ciągłe pomiary stężeń dwutlenku azotu w powietrzu, w obszarach gdzie w sąsiedztwie planowanej drogi występuje zabudowa mieszkaniowa. Analiza porealizacyjna, w której zawarte będą wyniki pomiarów stężenia dwutlenku azotu w powietrzu określi rzeczywisty wpływ inwestycji na jakość powietrza. W przypadku stwierdzenia w analizie porealizacyjnej, przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu dwutlenku azotu na terenie zabudowy mieszkaniowej przylegającej do drogi, należy zastosować zabezpieczenia chroniące środowisko w tym nasadzenia zieleni izolacyjnej z wykorzystaniem gatunków jak najbardziej odpornych na zanieczyszczenie powietrza.

Warunek określony w pkt. 2.34 i 2.35 nałożono dla ochrony stanowisk archeologicznych i zminimalizowania potencjalnych ich uszkodzeń.

Warunek pkt 3.1 ma na celu ograniczenie lub wyeliminowanie możliwości wtargnięcia zwierząt na pas drogi i ograniczenie tym samym ich śmiertelności oraz zwiększenie bezpieczeństwa podróżujących.

Zapis pkt 3.2 nałożono ze względu na konieczność właściwego zagospodarowania zielenią otoczenia przejść dla zwierząt, w celu efektywnego ich funkcjonowania oraz właściwego wykonania pasów zieleni uzupełniających, zadrzewień okrajowych i alejowych.

Sposoby i zakres koszenia określone w pkt 3.3 i 3.4 ustalono w celu utrudnienia drobnym zwierzętom, w szczególności płazom wejścia na jezdnię.

Warunek określony w pkt. 3.5 wynika z konieczności zapewnienia właściwego procesu podczyszczania wód opadowych i roztopowych przed ich wprowadzeniem do odbiornika. Wody te przed odprowadzeniem do odbiornika zostają podczyszczone w urządzeniach takich jak: osadniki, separatory substancji ropopochodnych. Właściwe utrzymanie i konserwacja tych urządzeń zapewni sprawne przeprowadzenie procesu podczyszczania wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni jezdni.

Ustalone warunki realizacji kompensacji przyrodniczej stanowią wypełnienie zapisów art. 75 ust. 3 ww. ustawy Prawo ochrony środowiska - stworzenie nowych miejsc dogodnych do gniazdowania ptaków stanowić będzie rekompensatę utraconych w wyniku wycinki drzew i krzewów siedlisk.

Działania minimalizujące nałożono w celu zmniejszenia efektu barierowego planowanej drogi oraz zmniejszenia zagrożenia dla różnorodności biologicznej.

Wymogi pkt 4.1 – 4.19. związane są z koniecznością zminimalizowania efektu barierowego, jaki powstanie w wyniku realizacji przedsięwzięcia oraz zapewnienia migracji zwierząt w obrębie planowanej inwestycji z utrzymaniem dotychczasowego charakteru korytarzy ekologicznych. Ponadto wypełnienie tych warunków przyczyni się do zwiększenia ekologicznej funkcji zaprojektowanych przejść dla zwierząt i poprawy skuteczności w realizacji założeń zapewnienia ciągłości korytarzy migracyjnych zlokalizowanych w obrębie inwestycji. Określone w warunkach wymiary dla rozwiązań konstrukcyjnych wynikają z zapisów raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz z podawanych w literaturze minimalnych wymiarów dla przejść dla zwierząt.

Warunki określone w pkt 4.20 – 4.22 nałożono w celu zabezpieczenia zwierząt przed kolizjami z przejeżdżającymi pojazdami. Ponadto wyeliminowanie lub znaczące

ograniczenie możliwości wejścia zwierzętom na jezdnię i tym samym zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia kolizji, wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa osób korzystających z przedmiotowej drogi.

Warunki pkt 4.23 – 4.28 nałożono w celu zabezpieczenia przed bezpośrednim zniszczeniem koryt cieków wodnych, a także w celu zachowania naturalnego charakteru dolin rzecznych w obrębie przepraw i w ich najbliższym sąsiedztwie.

Wymóg określony w pkt 4.29 ma na celu zachowanie odpowiedniej przestrzeni pomiędzy brzegami a podporami przepraw dla zapewnienia swobodnego przemieszczania się zwierząt wzdłuż cieków wodnych.

Wymogi warunków określonych pkt. 4.30 – 4.32 nałożono w celu zabezpieczenia przed możliwością uwięzienia i śmiertelnością małych zwierząt wpadających do rowów odwadniających.

Wymóg warunku pkt. 4.33 nałożono w celu niedopuszczenia do powstania barier w korytach rzek, będących jednymi z najważniejszych szlaków migracyjnych małych i średnich zwierząt.

Wypełnienie warunku pkt. 4.34 wyeliminuje możliwość okaleczania zwierząt kopytnych przemieszczających się wzdłuż cieków wodnych.

Budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz urządzeń oczyszczających, jak również prawidłowa ich eksploatacja, pozwoli na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników, a tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne. Zapisy warunków pkt. 4.35 – 4.38 wynikają z konieczności ochrony wód podziemnych i cieków wodnych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi i innymi substancjami niebezpiecznymi. Na terenach bardzo podatnych i podatnych na zanieczyszczenia głównego poziomu użytkowania poziomu wody (czas infiltracji < 25 lat) oraz na odcinkach wrażliwych na zanieczyszczenie pierwszego poziomu wodonośnego, który jest jednocześnie głównym użytkowym poziomem wodonośnym należy zastosować dodatkowe zabezpieczenia wód podziemnych przed zanieczyszczeniem. System odwodnienia na odcinkach określonych w pkt. 4.38 zrealizować w oparciu o system rowów trawiastych o specjalnej konstrukcji. Pod dnem rowu należy wykonać warstwę mineralno-organiczną o miąższości 0,5 m. Warstwa ta powinna zawierać w spagu warstwę żwirku filtracyjnego o miąższości około 10 cm oraz leżącą nad nią, oddzieloną geowłókniną, warstwę mieszanki filtracyjnej składającej się z 10-20% materii organicznej oraz 20-35% części splawianych wśród składników mineralnych gruntu (<0,02mm). Wierzchnia warstwa filtracyjna powinna sorbować z wód węglowodory ropopochodne oraz inne zanieczyszczenia, przed dalszą filtracją wód do warstwy wodonośnej.

Dla odcinków trasy przechodzących przez strefy pośredniej ochrony wód, gdzie zachodzi konieczność zastosowania pełnego zabezpieczenia, wykonane zostaną odwodnienia szczelne (szczelne rowy odwodnieniowe lub kanalizacja drogowa), z wyprowadzeniem ścieków poprzez piaskownik poza granice stref. Z uwagi na lokalizację na tym terenie obszarów wrażliwych na zanieczyszczenie wód podziemnych stwierdzonych w oparciu o ogólne badania hydrogeologiczne oraz podany w raporcie przypuszczalny kilometraż miejsc zrzutów wody do istniejących cieków wodnych lub innych odbiorników, weryfikacja miejsc zastosowania szczelnego systemu odwodnienia oraz dokładny kilometraż miejsc zrzutów wody nastąpi na etapie powtórnej oceny oddziaływania na środowisko.

Źródłem niekorzystnych oddziaływań bezpośrednio na wody powierzchniowe a pośrednio na wody podziemne na etapie eksploatacji są zanieczyszczenia pochodzące

ze spływów deszczowych i roztopowych z nawierzchni drogi oraz zrzuty niebezpiecznych dla środowiska substancji w przypadku wystąpienia poważnej awarii. W czasie normalnej, bezawaryjnej eksploatacji projektowana droga, przy zastosowaniu odpowiedniego systemu odwodnienia nie powinna oddziaływać negatywnie na wody podziemne, ale w przypadku wystąpienia poważnej awarii lub wypadku, przy niewłaściwie dobranych parametrach urządzeń odprowadzających wody opadowe, może nastąpić skażenie gruntu oraz wód podziemnych. Proponowane w pkt. 4.39 - 4.41 rozwiązania powinny zabezpieczyć wody podziemne i powierzchniowe przed ewentualnym zanieczyszczeniem, spowodowanymi niewłaściwym dostosowaniem parametrów technicznych urządzeń odprowadzających wody opadowe.

Rozwiązania zastosowane w związku z budową drogi (np. przesunięcia rowów melioracyjnych, przepusty itp.) winny zapewnić prawidłowe funkcjonowanie urządzeń melioracyjnych. Mając na uwadze powyższe nałożono warunek określony w pkt. 4.42.

Miejscom powstawania ścieków są same pasy drogowe, konstrukcje komunikacyjne (estakady, wiadukty, itp.), a także obiekty związane z obsługą podróżnych (Miejsca Obsługi Podróżnych). Warunek określony w pkt. 4.43 nałożono dla zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z Miejsc Obsługi Podróżnych.

Rodzaj urządzeń odwadniających oraz możliwe miejsca zrzutu wód mogą ulec zmianie. W związku z powyższym, na tym etapie postępowania, organ odstąpił od konieczności podania pikietażu drogi z lokalizacją:

- zbiorników retencyjnych,
- kanalizacji deszczowej (z wyjątkiem obszaru pośredniej ochrony wód),
- mostów i przepustów w ciekach wodnych w odniesieniu do kilometrażu cieku,
- miejsc zrzutu wód opadowych.

Organ ustalił, że sposób odwodnienia drogi zostanie opisany w sposób ramowy na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i będzie zawierał:

- lokalizację obszarów wrażliwych, wymagających ochrony poprzez zastosowanie szczelnej kanalizacji deszczowej lub rowów infiltracyjno-trawistych o specjalnej konstrukcji (kilometraż odcinków dróg),
- propozycję i opis alternatywnych rozwiązań projektowych,
- uzasadnienia wyboru konkretnego rozwiązania projektowego.

W przypadku zbiorników retencyjnych zostaną opisane warunki i zasady projektowania, w tym:

- charakterystyka proponowanych zbiorników,
- warunki, w których stosuje się dany zbiornik,
- zasady lokalizacji i warunki do projektowania danego zbiornika.

Ponadto, dla sprawdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu podczyszczenie wód opadowych i roztopowych zobowiązano inwestora do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt 7. Analiza wykonana zostanie po upływie 12 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych wskaźników zanieczyszczeń w wodach opadowych, zastosowane będą odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć odpowiednie działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Warunek pkt 4.44 nałożono dla zachowania dotychczasowych warunków ekologicznych i krajobrazowych, a także w celu poprawy warunków siedliskowych plażów oraz w celu zapewnienia im swobodnego dostępu do wybudowanych zbiorników.

Warunek pkt. 4.45 nałożono w celu uniemożliwienia wydostawania się na drogę płazów wykorzystujących wybudowane zbiorniki retencyjne i infiltracyjne jako miejsca rozrodu.

Zapis warunku pkt. 4.46 wynika z konieczności niedopuszczenia do rozprzestrzeniania się obcych gatunków roślin, będących często gatunkami ekspansywnymi, wypierającymi gatunki rodzime.

Wymogi warunków określonych pkt. 4.47 – 4.48 nałożono w celu minimalizowania śmiertelności - wskutek zderzeń z pojazdami - nietoperzy żerujących na owadach zwabionych światłem lamp oświetleniowych oraz w celu niezakłóconego korzystania przez zwierzęta z wybudowanych przejść dla zwierząt.

Zastosowanie warunków wymienionych w pkt. 4.49 – 4.53 odnoszących się ogólnie do sposobu prowadzenia robót będzie wypełnieniem art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony środowiska*. Ponadto zastosowanie wymogu pkt. 4.50 przyczyni się do ograniczenia bezpośrednich zniszczeń cennych siedlisk przyrodniczych, w tym siedlisk wymienionych w załączniku 1 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. *o ochronie siedlisk przyrodniczych oraz dziko żyjącej fauny i flory*.

W celu ograniczenia uciążliwości związanej z wpływem ruchu drogowego na klimat akustyczny obszarów i obiektów chronionych przed hałasem zaplanowano rozwiązania techniczne w postaci ekranów akustycznych, wałów, oraz nasadzeń zabezpieczających. Podstawą do wyznaczenia zabezpieczeń akustycznych był prognozowany wpływ przedsięwzięcia na klimat akustyczny dla 2027 r.

W pkt. 4.54 - 456 określonych w sentencji niniejszej decyzji, zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wskazano lokalizację: ekranów, wałów (nasypów) oraz pasów zieleni uzupełniających. Zastosowanie wymienionych wyżej rozwiązań technicznych, wpłynie na poprawę klimatu akustycznego.

Wykonane w raporcie analizy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny oparte są o prognozowane natężenie ruchu oraz o dostępne na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane techniczne, które mogą ulec zmianie na etapie uszczegółowienia w trakcie opracowywania projektu budowlanego. W związku z powyższym wymagane jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko ze szczególnym uwzględnieniem parametrów ekranów akustycznych, pikietażu aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej, analizy oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu planowanego przedsięwzięcia i dróg dojazdowych w obszarze występowania zabudowy chronionej akustycznie. Niezbędne jest również wykonanie analizy porealizacyjnej. Analizę porealizacyjną wykonuje się dla określenia rzeczywistego oddziaływania hałasu na tereny chronione akustycznie oraz dla weryfikacji założeń przyjętych do prognozy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i oceny trafności wyboru zastosowanych rozwiązań minimalizujących ponadnormatywne poziomy hałasu, mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. W tym celu należy wykonać pomiary hałasu oraz obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu z uwzględnieniem natężenia ruchu, ukształtowania i zagospodarowania terenu.

Analizą porealizacyjną należy objąć cały odcinek planowanej do realizacji drogi ekspresowej. W przypadku stwierdzenia w analizie porealizacyjnej, przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zastosować zabezpieczenia chroniące środowisko przed ponadnormatywnym oddziaływaniem w zakresie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny w tym dodatkowe zabezpieczenia: akustyczne w postaci ekranów akustycznych, technologiczne i organizacyjne. Na etapie analizy porealizacyjnej należy wskazać skuteczność zaproponowanych ekranów

akustycznych. W przypadku gdy wartości te nie będą dotrzymane należy rozważyć utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Warunek określony w pkt. 4.57 został zadysponowany z postanowienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu. W uzasadnieniu Państwowy Inspektor Sanitarny wskazał, że ponad połowa trasy projektowanej drogi w województwie dolnośląskim przebiega w granicach ustanowionych obszarów górniczych (w granicach Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego).

Z uwagi na to, że analizowany odcinek drogi ekspresowej S3 realizowany będzie w znacznej odległości od granic kraju, nie występuje transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Planowany odcinek drogi w całości zlokalizowany jest poza obszarami Natura 2000.

Realizacja planowanej inwestycji nie powinna wywierać negatywnego wpływu w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000.

Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko, w wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zniszczone zostaną - zlokalizowane poza obszarami Natura 2000 - płaty siedlisk przyrodniczych wymienione w załączniku 1 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. o *ochronie siedlisk przyrodniczych oraz dziko żyjącej fauny i flory* oraz siedliska gatunków wymienionych w załączniku II ww. dyrektywy, jednakże ze względu na niewielką powierzchnię zniszczonych siedlisk i przy zastosowaniu wskazanych warunków realizacji przedsięwzięcia nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na elementy przyrodnicze chronione na podstawie ww. dyrektywy. W związku z czym autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko nie wskazali obowiązku wykonania kompensacji przyrodniczej w stosunku do tych siedlisk.

Nakazane niniejszą decyzją działania kompensacyjne wynikają z faktu, iż w wyniku wycinki drzew i krzewów zniszczeniu ulegną siedliska bytowania oraz miejsca rozrodu wielu gatunków ptaków w tym gąsiorka i jarzębatki - gatunków ptaków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz gatunków ptaków wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. Nr 220 poz.2237).

Ze względu na konieczność zbadania wpływu przedsięwzięcia na gatunki nietoperzy oraz ptaków zalecono wykonanie badań monitorujących ich śmiertelność w wyniku kolizji z pojazdami.

Ponadto w celu sprawdzenia efektywności działania zastosowanych rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej, zalecono wykonanie badań monitorujących w zakresie korzystania przez zwierzęta z przejść dla zwierząt, a także udatności nasadzeń roślinności (w szczególności w obrębie i w sąsiedztwie przejść dla zwierząt).

Wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie określonym niniejszą decyzją nałożono w celu sprawdzenia prawidłowości wykonania wszystkich rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej, w tym przede wszystkim przejść dla zwierząt i rozwiązań wpływających na efektywność działania przejść (konstrukcje naprowadzające, nasadzenia roślinności). Ponadto nałożenie obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej ma na celu analizę i interpretację danych uzyskanych w ramach monitoringu. Wyniki monitoringu oraz powstałe na ich podstawie wnioski zawarte w analizie porealizacyjnej przesądzą o potrzebie podjęcia dalszych działań ochronowych.

Ponadto, przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony

terenów podlegających ochronie akustycznej, rzeczywistego wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza oraz w zakresie zanieczyszczenia wód opadowych i roztopowych wprowadzanych do odbiorników.

Stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* właściwy organ stwierdza konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

1. posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko,
2. ze względu na rodzaj charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
3. istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt chronionych lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

W ocenie organu, posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko i nie można jednoznacznie określić wszystkich koniecznych warunków środowiskowych. Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia (analizowane zamierzenie inwestycyjne jest przedsięwzięciem liniowym, realizowanym na terenie dwóch województw o długości ponad 79 km, realizowanym na obszarze o zróżnicowanym użytkowaniu – są to tereny leśne, rolne, tereny zurbanizowane) i jego powiązania z innymi inwestycjami (trasa planowanego przedsięwzięcia krzyżuje się z drogami, liniami energetycznymi i innymi instalacjami podziemnymi) organ uznał, że istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań na środowisko na danym obszarze, a zatem istnieje konieczność przeprowadzenia powtórnej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. Ponowna ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko winna zawierać dane techniczne wskazujące dokładną lokalizację i parametry proponowanych w raporcie *aktywnych* środków ochrony przeciwhałasowej, oraz weryfikację proponowanych systemów odwodnienia dróg.

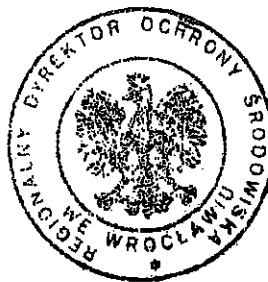
Zgodnie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji organ ochrony środowiska jako dowód dopuścił wszystko, co mogło przyczynić się do właściwego rozstrzygnięcia sprawy, co do istoty, a podstawą do jej rozstrzygnięcia była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 75 § 1 i art. 80 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
[Signature]
Edward Biały

Otrzymują:

1. Pani Aleksandra Uchman
Z-ca Dyrektora ds. Przygotowania Inwestycji
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu
Pl. Powstańców Śląskich 186, Wrocław
2. Pozostałe strony na zasadzie określonej w art. 49 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*
3. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu,
2. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wielkopolskim,
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim

**Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu
z dnia 29 grudnia 2009 r., znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/66/09/lck**

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art., 82 ust. 3 ustawy z dnia
3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,
udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na
środowisko (Dz. U. z 2009 r., nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).**

Planowana inwestycja polega na budowie drogi ekspresowej S-3 na odcinku Nowe Miasteczko-Legnica (węzeł A4).

Droga ekspresowa S 3 stanowi element postulowanego korytarza paneuropejskiego - Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC), tj. korytarza transportowego łączącego Skandynawię przez porty Świnoujście – Szczecin z północnymi Włochami przez Czechy i Austrię. Odcinek drogowy tego korytarza przez terytorium Polski będzie przebiegał ze Świnoujścia przez Szczecin, Gorzów Wielkopolski, Zieloną Górę, Legnicę Jawor, Bolków do przejścia granicznego w Lubawce.

Droga ta stanowić będzie główną oś transportową Północ – Południe całej „ściany zachodniej” Polski.

Wraz z autostradami A-2 i A-4 stanowić będzie podstawowy układ dróg najwyższej klasy technicznej, zapewniającej spójność przestrzenną, gospodarczą i społeczną polskiej części pogranicza polsko – niemieckiego z pozostałą częścią kraju.

Analizowany odcinek obejmuje budowę drogi ekspresowej o długości około 79,163 km, na terenie dwóch województw:

województwa dolnośląskiego (65,443 km):

- w powiecie głogowskim na terenie Gminy Jerzmanowa,
- w powiecie polkowickim na terenie Gminy Gaworzyce, Polkowice, Radwanice,
- w powiecie lubińskim na terenie Gminy Wiejskiej Lubin, na terenie Gminy Miejskiej Lubin,
- w powiecie legnickim na terenie Gminy Miłkowice, na terenie Gminy Krotoszyce,
- na terenie miasta na prawach powiatu – Legnica;

województwa lubuskiego (13,720 km):

- w powiecie nowosolskim na terenie Gminy Nowe Miasteczko i Bytom Odrzański,
- w powiecie żagańskim na terenie Gminy Niegosławice.

Parametry techniczne projektowanej drogi będą następujące:

- klasa techniczna – S,
- prędkość projektowa $V_p=100$ km/h,
- minimalny promień łuku poziomego ≥ 1000 m,
- maksymalne pochylenie podłużne $< 4\%$,
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m,
- szerokość jedni -2 x 7,0 lub 2 x 10,5 m (odcinek węzeł Polkowice-węzeł Lubin I)
- szerokość pasa dzielącego – 11,0 m, 4,0 m (odcinek węzeł Polkowice-węzeł Lubin I), 14,0 m (obwodnica Lubina),
- szerokość pasów awaryjnych – 2,5 m,
- szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m,

- podstawowa szerokość pobocza gruntowego – 2 x 0,75 m,
- obciążenie – 115 kN/oś,
- ograniczenie dostępności.

Analizowany odcinek drogi rozpoczyna się przed miejscowością Nowe Miasteczko (powiat nowosolski, woj. lubuskie), w miejscu włączenia wybudowanej już jednojezdniowej obwodnicy Nowej Soli do istniejącego korytarza drogi krajowej nr 3. Znajdować się tu będzie – węzeł „Nowe Miasteczko”.

Dalej trasa drogi ekspresowej S 3 biegnie w kierunku południowo – wschodnim tworząc obwodnicę Nowego Miasteczka i skręca na południe włączając się w istniejący korytarz drogi krajowej nr 3 – węzeł „Miłaków”.

Przez obszar Gminy Niegostawice droga jest prowadzona po południowej stronie istniejącej drogi krajowej nr 3.

Na granicy pomiędzy woj. lubuskim i dolnośląskim (Gminy Niegostawice i Gaworzyce), trasa drogi ekspresowej S 3 przechodzi na wschodnią stronę drogi krajowej nr 3 (dk3) w celu oddalenia się od zabudowań miejscowości Mieszków i Gaworzyce. Obejście Kłobuczyna następuje w rejonie stacji kolejowej w tej miejscowości, poczym trasa wchodzi na teren gminy Radwanice.

Dalej trasa S 3 zbliża się do korytarza drogi krajowej nr 3. Na przecięciu z drogą krajową nr 12 przewidziano węzeł „Drożów”. Po obejściu miejscowości Borów trasa w rejonie Dobromiła przechodzi na zachodnią stronę drogi krajowej nr 3.

Na długości przebiegu przez obszar gminy Jerzmanowa trasa S 3 przebiega w pobliżu drogi krajowej nr 3, aby w rejonie miejscowości Potoczek wpisać się w istniejący węzeł.

Począwszy od tego miejsca (granica z Gminą Polkowice), pas drogowy drogi krajowej nr 3 (po jego poszerzeniu) zostanie wykorzystany dla drogi ekspresowej S 3 (do wysokości miejscowości Kaźmierzów).

Następnie począwszy od węzła „Kazimierzów” trasa S 3 skręca w kierunku południowo – wschodnim przebiegając w pasie lasów ochronnych oddzielających miasto od terenów zakładu górniczego. Następnie w rejonie węzła „Polkowice” ponownie wchodzi w pas drogowy drogi krajowej nr 3.

Na granicy z gminą miejską Lubin rozpoczyna się obwodnica Lubina. Obwodnica odgałęzia się od istniejącej drogi krajowej nr 3 na wysokości nieczynnego zbiornika poflotacyjnego zlokalizowanego po stronie północnej tej drogi. Przechodzi przez obszar leśny a następnie przecina linię kolejową i lewym łukiem wchodzi w dolinę rzeki Zimnicy.

Na dalszym odcinku obwodnica przebiega w kierunku południowo-wschodnim wiaduktem WA-1 nad łącznicami węzła „Lubin I” prowadzącymi do miasta, a dalej przecina tory kolejowe bocznicę ZG Lubin Górniczy – Polkowice, przechodząc obok obszaru Zakładów Górniczych Lubin.

Następnie obwodnica obchodzi tereny rozwojowe cmentarza komunalnego w m. Obora.

Od km 49+400 do 49+650 obwodnica przebiega w głębokim wykopie dla ochrony m.in. terenów mieszkaniowych (osiedle Ustronie oraz zabudowa jednorodzinna wsi Obora). Na dalszym przebiegu krzyżuje się z drogą wojewódzką DW 335 – węzeł „Lubin II” (km 54+057).

Końcówka obwodnicy Lubina ponownie wpisuje się w istniejący pas drogowy drogi krajowej nr 3 (za obejściem miejscowości Chróstnik) i przebiega w tym pasie na dalszych czterech kilometrach.

Na wysokości Karczowisk trasa S 3 odgina się lekko w stronę zachodnią, aby oddalić się od zabudowań tej miejscowości. Na wysokości Kochlic i węzła o tej samej nazwie dochodzi ponownie do drogi krajowej nr 3.

Dalej trasa drogi ekspresowej S 3 wykorzystuje korytarz zachodniej obwodnicy Legnicy wybudowanej na początku lat 2000 i dochodzi do drogi krajowej nr 94, gdzie zlokalizowany jest węzeł „Legnica”.

Na dalszym przebiegu trasa omija Legnicę po śladzie zachodniej obwodnicy miasta (dobudowa drugiej jezdni). W miejscu, gdzie obwodnica zachodnia Legnicy w ciągu drogi krajowej Nr 3 skręca na wschód, droga ekspresowa kontynuuje swój przebieg w kierunku południowo – zachodnim, aby następnie obejść Hutę Miedzi „Legnica” od strony południowej. Rozpatrywany odcinek S 3 kończy się w rejonie wsi Szymanowice, ok. 1 km przed autostradą A 4.

Wszystkie istotne poprzeczne połączenia pomiędzy terenami rozciętymi przez trasę S 3 zostaną zachowane za pomocą przejazdów pod lub nad trasą. Dojazd do działek terenu i posesji obsługiwanych dotychczas przez drogę krajową nr 3 zostanie zapewniony poprzez jedno lub obustronne drogi serwisowe

Na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji będą powstawały odpady. Odpady te będą gromadzone selektywnie w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywane wyspecjalizowanym jednostkom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze zagospodarowanie.

Realizacja inwestycji będzie się wiązać z krótkotrwałym wzrostem emisji hałasu, którego źródłem będą prace sprzętu budowlanego oraz środków transportu. Hałas będzie miał zasięg lokalny, ale będzie charakteryzować się dużym natężeniem i ustąpi po zakończeniu inwestycji.

W celu ograniczenia uciążliwości zwianych z wpływem ruchu drogowego na klimat akustyczny zabudowy chronionej akustycznie przed ponadnormatywnym poziomem hałasu, zaplanowano budowę ekranów akustycznych, wałów ziemnych oraz zastosowanie pasów zieleni uzupełniającej.

Na etapie realizacji inwestycji (w związku użytkowaniem maszyn spalinowych), nastąpi podwyższona emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych. Jednak ze względu na przejściowość prac budowlanych uciążliwość będzie miała charakter krótkotrwały, nieorganiczny i ustąpi po zakończeniu inwestycji, w związku z czym nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Z przedstawionych w raporcie prognoz wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza wynika, że ruch pojazdów po planowanej drodze może spowodować przekroczenia tlenków azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu. Według autorów raportu, przekroczenia poziomu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego wywołane ruchem samochodowym zamkną się w granicach projektowanego pasa drogowego.

Prace związane z planowanym przedsięwzięciem mogą mieć negatywne oddziaływanie na wody podziemne i powierzchniowe. Wiąże się to z możliwością: czasowego obniżenia poziomu wód gruntowych, zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (olejami i smarami) wyciekającymi z maszyn, zanieczyszczenia wód ściekami bytowo-gospodarczymi z zaplecza budowy.

Podstawowym działaniem minimalizującym negatywne oddziaływanie inwestycji na etapie jej realizacji jest właściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz baz składowych i transportowych. Wiąże się z tym konieczność zachowania zasady oszczędnego

wykorzystania terenu pod ww. tymczasowe przeznaczenie. W celu zapobieżenia skażeniu gruntów i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi występującymi podczas eksploatacji pojazdów mechanicznych, magazynowania materiałów służących do konserwacji sprzętu (smary, oleje), zaplecze do prowadzonych prac zorganizowane zostanie na terenie utwardzonym. Wszelkie miejsca mające kontakt z substancjami stwarzającymi potencjalne zagrożenie dla środowiska zabezpieczone zostaną folią lub szczelnymi i spójnymi płytami betonowymi. Prace prowadzone będą z wykorzystaniem wyłącznie sprawnych technicznie środków transportu i urządzeń z atestami.

Budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz urządzeń oczyszczających, jak również prawidłowa ich eksploatacja, pozwoli na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników, a tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne.

Zgodnie z założeniami przedstawionymi w raporcie przewiduje się odwodnienie pasa drogowego generalnie za pomocą trawiastych rowów. Na odcinkach trasy określonych jako bardzo podatne i podatne na zanieczyszczenie wód podziemnych oraz na odcinkach wrażliwych na zanieczyszczenie pierwszego poziomu wodonośnego stosowane będą rowy infiltracyjno – trawiaste o specjalnej konstrukcji. Pod dnem rowu wykonana zostanie warstwa mineralno – organiczna o miąższości 0,5 m. Warstwa ta zawierać będzie w spagu warstwę żwirku filtracyjnego o miąższości około 10 cm oraz leżącą nad nią, oddzieloną geowłókniną, warstwę mieszanki filtracyjnej składającej się z 10-20% materii organicznej oraz 20-35% części spławianych wśród składników mineralnych gruntu (<0,02 mm). Wierzchnia warstwa filtracyjna sorbować będzie z wód węglowodory ropopochodne oraz inne zanieczyszczenia, przed dalszą filtracją wód do warstwy wodonośnej. Po wyczerpaniu pojemności wodnej tej warstwy nadmiar wód spływał będzie bezpośrednio do piaskowników.

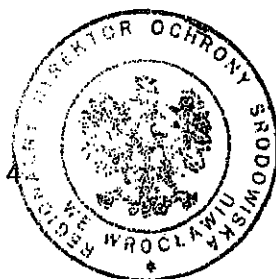
Dla odcinków trasy przechodzących przez strefy pośrednie:

- ujęcia wody Sobin – Jędrzychów (km 42+300 do km 42+700),
- ujęcia wody Przybków (km 77+900 do km 79+163)

zastosowane zostaną rowy uszczelnione (względnie system kanalizacji), z wyprowadzeniem ścieków poprzez piaskowniki poza granice tych stref.

Przed zrzutem wód opadowych do odbiorników zastosowane będą urządzenia oczyszczające, m. in.:

- Piaskowniki – prostokątne zbiorniki żelbetowe o pionowych ścianach, z elementami wyposażenia typu: przegrody poprzeczne, kraty na wlocie i wylocie, zastawki, klapy zwrotne. Elementy te mogą występować w różnych, wzajemnych układach. Piaskowniki służyć będą do zatrzymywania zawieszin łatwo opadających i substancji lżejszych od wody.
- Studzienki osadnikowe – betonowe z osadnikiem, kratą na wlocie i zasyfonowanym odpływem. Służyć będą również do zatrzymywania zawieszin łatwo opadających i substancji lżejszych od wody.
- Separatory – przeznaczone są do przechwytywania substancji ropopochodnych lżejszych od wody (oleje mineralne, olej napędowy, benzyny, nafta i inne).



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
[Signature]
Edward Biały