



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW**

Wrocław, dnia 30 sierpnia 2021 r.

WOOŚ.420.41.2020.JS.35

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 75 ust.1a, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm.)*, § 2 ust. 1 pkt 31 oraz § 3 ust. 1 pkt 62, 67, 88 lit. a i lit. e; § 3 ust. 2 pkt 1 w związku § 2 ust. 1 pkt 6 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku § 3 ust. 1 pkt 7, 62, 71 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839)*, a także art. 104 i art. 108 § 1 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735)*, po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentującego Skarb Państwa,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S8 na odcinku Kłodzko – Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki – Wrocław (Magnice) w wariantcie WPR1.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku realizacyjnym III Łagiewniki – Wrocław (Magnice) realizowanego w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Budowa drogi S8 na odcinku Wrocław (Magnice) – Kłodzko”. Inwestycja realizowana będzie w wariantcie WPR1, w ramach którego planuje się budowę odcinka drogi o długości ok. 32,6 km, od ok. km 85+465 do ok. km 118+094. Projektowana droga ekspresowa zostanie poprowadzona nowym śladem po zachodniej stronie istniejącej drogi krajowej DK8 i zlokalizowana będzie na terenie województwa dolnośląskiego, w powiatach: dzierzoniowskim i wrocławskim, na terenie gmin: Łagiewniki, Jordanów Śląski, Sobótka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce.

Projektowana droga ekspresowa S8 będzie mieć połączenia z wybranymi drogami krajowymi, wojewódzkimi oraz powiatowymi. Wszystkie połączenia projektowanej drogi S8 z siecią dróg niższej kategorii realizowane będą poprzez węzły drogowe. W ok. km 117+500 droga łączyć się będzie z drogą krajową DK8 włączając się do Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8.

Droga będzie posiadała przekrój 2x2 z możliwością rozbudowy do przekroju 2x3 (zapewniona rezerwa terenowa pod trzeci pas rozdziału) na odcinku od Łagiewnik do Wrocławia. Projektuje się drogę klasy S o kategorii ruchu KR6. Na trasie projektowanej inwestycji zaplanowano 5 węzłów drogowych (w rejonie miejscowości: Łagiewniki, Trzebnik, Jordanów Śl., Owsianka, Chrzanów). Inwestycja obejmie również budowę dróg obsługujących teren inwestycji, a także przebudowę dróg niższej kategorii. Inwestycja obejmie także przygotowanie terenu pod budowę: Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP Królikowice) w ok. km 114+280 (strona prawa i lewa) oraz Obwodu Utrzymania Drogi w ok. km 97+700.

W zakresie inwestycji przewiduje się budowę takich obiektów inżynierskich jak: estakada w okolicy miejscowości Bąki – w ok. km 113+656–113+727, mosty, w tym pełniące również funkcję przejść dla zwierząt, wiadukty w ciągu drogi S8 oraz nad drogą S8, przepusty, w tym pełniące również funkcję ekologiczną, a także budowę przepustów oraz mostów w ciągu dróg serwisowych.

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji przewiduje się kolizje z istniejącą infrastrukturą, m.in.: z napowietrznymi liniami elektromagnetycznymi niskiego, średniego i wysokiego napięcia, drogami, liniami kolejowymi, siecią wodociągową, liniami telekomunikacyjnymi oraz sieciami gazowymi. W ramach przedmiotowej inwestycji wykonana zostanie odcinkowa regulacja wód (przewiduje się odcinkową regulację cieków i rzek w około 23 lokalizacjach).

Realizacja inwestycji będzie wiązała się z wyburzeniem obiektu garażowego zlokalizowanego na działce nr 122/3, obręb Mleczna w gminie Jordanów Śląski oraz z koniecznością wycinki terenów leśnych oraz zwartych zadrzewień na łącznej powierzchni około 15 ha. Szacunkowa powierzchnia stałego zajęcia terenu pod inwestycję wyniesie około 264 ha.

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

1. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, w tym wykonywanie działań minimalizujących w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego, prowadzić pod nadzorem specjalistów posiadających wiedzę

z dziedziny ornitologii, herpetologii, chiropterologii, entomologii, ichtiologii, teriologii i fitosocjologii. Szczególny nadzór winien obejmować prace dotyczące m.in.: wycinki drzew i krzewów, miejsc składowania materiałów budowlanych, rekultywacji terenu robót. Zadaniem nadzoru winno być analizowanie na bieżąco prowadzonych prac i wnoszenie ewentualnych uwag umożliwiających ochronę miejsc najcenniejszych pod względem przyrodniczym, m.in. poprzez ewentualne modyfikacje działań minimalizujących oddziaływanie, technik i terminów wykonania prac.

2. Wycinkę drzew i krzewów rosnących w kilometrach drogi S8 ok.: 115+530 – 115+840, 114+550 – 114+700, 112+160 – 112+300, 111+100 – 111+200, 108+300 – 108+650, 107+700 – 107+950, 95+800 – 96+200, 92+800 – 92+920, 90+350 – 90+510, 87+110 – 87+400 wykonać wyłącznie w okresie od 16 października do końca lutego.
3. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Wycinkę, z zastrzeżeniem drzew i krzewów na odcinkach wskazanych w punkcie 1.2.2, w okresie od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin drzew i krzewów pod kątem obecności ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
4. Wycinkę drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm oraz z odstającą korą lub/i obecnością dziupli prowadzić przy udziale specjalistów: chiropterologa i entomologa, którzy przed jej rozpoczęciem winni dokonać oględzin drzew pod kątem stwierdzenia miejsc bytowania i rozrodu nietoperzy i chronionych gatunków bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dopuszczalne terminy i sposoby prowadzenia wycinki.
5. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, poprzez:
 - obłożenie pni miękkim, elastycznym materiałem (np. grubymi matami słomianymi) i ich odeskowanie do wysokości 2-2,5 m od poziomu gruntu (dolna część desek opierać się ma na podłożu),
 - w okresie upałów maksymalnie skrócenie czasu narażenia korzeni na przesuszenie, owinięcie ich miękką tkaniną i regularnie zraszanie wodą w czasie prowadzenia prac w tym okresie, natomiast w okresie zimowym chronienie przed przemrożeniem przez obłożenie matami słomianymi. W przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część czystym, ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym,

- niezmiękanie poziomu gruntu oraz nie zagęszczanie gleby w zasięgu koron drzew plus 1 m poprzez wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych.
6. Przed rozpoczęciem robót – przy udziale specjalisty fitosocjologa – w sposób widoczny dla wykonawców prac we wskazanych poniżej kilometrach drogi S8 oznaczyć w terenie granice – przylegających do obszaru przeznaczonego pod teren robót – siedlisk przyrodniczych nieprzeznaczonych do zniszczenia:
- *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragillis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe – ok. km: 113+470 (strona prawa drogi), 114+570 – 114+600 (obie strony drogi), 107+720 – 107+760 (strona lewa drogi), 108+370 – 108+420 (obie strony drogi),
 - 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) – ok. km: 107+790 – 107+850 (obie strony drogi drogi), 108+430 – 108+440 (obie strony drogi),
 - 9170 łąg środkowoeuropejski i kontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) – ok. km 111+050 – 111+160 (obie strony drogi).

W obrębie przeznaczonych do pozostawienia płatów siedlisk nie lokalizować zapleczy budowy, tymczasowych dróg dojazdowych ani nie składować materiałów budowlanych.

7. Zaplecza i drogi techniczne, składy materiałów budowlanych i sprzętu lokalizować w odległości większej niż 50 m od cieków wodnych, zbiorników wodnych. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza socjalnego oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska gruntowo-wodnego w pobliżu cieków jest niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji w zakresie budowy obiektów inżynierskich, podłoże ewentualnej bazy materiałowej powinno zostać uszczelnione geomembraną i pokryte płytami betonowymi, a zaplecze wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji szkodliwych.
8. Prace związane z umocnieniem dna i skarp koryt cieków wykonać za pomocą materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonymi do naturalnych (tj. np. drewno, ziemia, kamień, żwir, biomasa biodegradowalna). Użycie gotowych betonowych elementów prefabrykowanych lub zaprawy betonowej ograniczyć wyłącznie do miejsc, gdzie jest to uzasadnione względami technicznymi i wymogami bezpieczeństwa (tj. np. przy podporach lub przy filarach mostów). Do wykonywania umocnień skarp i dna cieku nie stosować gotowych koszy i materaców gabionowych.
9. Prace w korytach rzek: Krzywula, Dopływ z Janówka, Dopływ spod Łagiewnik, Oleszna, Cieniawa, Barnica, Gniła, Czarna Sławka oraz Dopływ spod Raławic Wielkich należy prowadzić pod nadzorem specjalisty ichtiologa, który w trakcie prowadzenia robót powinien wizytować teren nie rzadziej niż raz na 3 dni.

10. Prace w korycie rzeki Oleszna oraz przy jej skarpach brzegowych prowadzić w okresie od 1 lipca do 14 marca, z zachowaniem ciągłości morfologicznej koryta.
11. Co najmniej raz na 10 dni w rzece Oleszna wykonywać pomiary koncentracji zawiesiny w wodzie. Punkty pomiarowe winny być zlokalizowane 1 km w dół rzeki od miejsca aktualnie prowadzonych robót. W przypadku stwierdzenia koncentracji zawiesiny powyżej 80 mg/l prace należy wstrzymać na długości wskazanej przez specjalistę ichtiologa.
12. Na etapie realizacji prac budowlanych wykonać tymczasowe bariery herpetologiczne na odcinkach drogi S8 w ok. km:
 - 86+800 – 88+300,
 - 103+800 – 104+100,
 - 107+400 – 108+700,
 - 112+000 – 114+000,
 - 116+500 – 116+800.

Wygradzenia zlokalizować w granicach pasa drogowego i wykonać z materiałów, takich jak np. agrotkaniny/agrowłókniny, geotkaniny, folie ogrodowe lub innych podobnych materiałów. Wygradzenia winny mieć wysokość minimum 50 cm nad powierzchnię gruntu i być rozpięte na drewnianych palikach oraz wkopane w grunt na głębokość około 20 cm. Góra wygradzenia winna być zaopatrzona w tzw. „przewieszkę” wygiętą w stronę „od budowy”. Każdorazowo wygradzenie należy zakończyć w formie U-kształtnej, czyli tzw. „zawrotką”. Szczegółową lokalizację płotków, przy wymienionych powyżej kilometrażach drogi S8, należy uzgodnić ze specjalistą herpetologiem na placu budowy. W razie konieczności ww. specjalista może dostosować szczegółową lokalizację ogrodzenia dla płazów do lokalnych uwarunkowań terenowych i korytarzy migracyjnych oraz wskazać również nowe miejsca wymagające zabezpieczenia. Zamontowane na terenie inwestycji bariery należy na bieżąco monitorować, a ewentualnie gromadzące się w obrębie terenu budowy płazy, przy udziale i pod nadzorem herpetologa, przenosić na siedliska zastępcze.

13. Każdorazowo przed przystąpieniem do likwidacji miejsc ze stagnującą wodą, w tym starych koryt cieków wodnych, winny być one skontrolowane przez nadzór przyrodniczy (z udziałem specjalisty herpetologa oraz w uzasadnionych przypadkach potrzeb specjalisty ichtiologa) pod kątem występowania w nich gatunków zwierząt. W przypadku potwierdzenia ich występowania należy postępować zgodnie z zaleceniami ww. specjalistów.
14. Studzienki, kolektory i inne elementy systemu odwodnienia drogi zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów oraz skonstruować w taki sposób, by możliwe było samodzielne wydostanie się z nich zwierząt.

15. W miarę możliwości technicznych i terenowych w obrębie ogrodzeń ochronno-naprowadzających usytuowanych w rejonie przejść dla zwierząt i ekranów przeciwoślnieńowych oraz akustycznych wprowadzić nasadzenia rzędowe rodzimych gatunków pnączy, a wzdłuż tych ogrodzeń i ekranów (na odległość min. 50 m w każdą stronę od przejść dla zwierząt) wprowadzić gęste, rzędowe nasadzenia rodzimych gatunków krzewów, zachowując wąski (szerokości ok. 2,5 m) pas trawiasty wzdłuż ekranu i ogrodzenia (pomiędzy pasem pnączy, a zakrzaczeniami).
16. W otoczeniu przejść dla małych zwierząt nasadzić kępowe skupiska krzewów i bylin w odległości nie bliżej niż 1 m od płotków naprowadzających.
17. W obrębie obiektów zintegrowanych z ciekami w miarę możliwości technicznych i terenowych należy zachować roślinność obecnie tam występującą, tj. drzewa i krzewy. W przypadku konieczności wycinki dokonać nasadzeń drzew i/lub krzewów w zakresie możliwie zbliżonym do liczby wyciętych drzew i/lub powierzchni wyciętych krzewów (z uwzględnieniem uwarunkowań terenowych).
18. Teren dojsć do przejść dla średnich i dużych zwierząt, o których mowa w pkt I.3.10, we współpracy ze specjalistą przyrodnikiem zajmującym się problematyką przejść dla zwierząt obsadzić roślinnością oraz odpowiednio zagospodarować, tak aby powierzchnia przejść dla zwierząt w możliwie największym stopniu nie odróżniała się od warunków siedliskowych po obu stronach przejścia:
 - Glebę do nasadzeń przygotować, wykorzystując warstwę próchniczną/ściółkę zebraną przed rozpoczęciem inwestycji;
 - Wprowadzić nasadzenia drzew w formie stosunkowo dużych, wielogatunkowych kęp o nieregularnych kształtach i silnym zwarcie, uzupełnianych wąskimi nasadzeniami liniowymi wzdłuż cieków oraz pojedynczymi nasadzeniami drzew i krzewów;
 - Do nasadzeń zastosować rodzime, nieinwazyjne gatunki drzew i krzewów dostosowane do charakteru i struktury roślinności występującej w otoczeniu przejścia oraz dodatkowo gatunki o atrakcyjnych dla zwierząt owocach;
 - Pozostały teren nieprzewidziany do nasadzeń przeznaczyć pod obsiew mieszkanką rodzimych gatunków traw (o średnim i wysokim pokroju) i roślin motylkowych;
 - W strefie najści oraz na powierzchni przejścia rozmieścić dodatkowe struktury biocenotyczne w postaci większych głazów o średnicy minimum 60 cm, w odstępach max. 80 cm, trwale umocowane przez zasypanie w gruncie oraz elementy biomasy (karpy, kłody, gałęzie itp.).
19. Przez cały okres użytkowania drogi w terminie późnozimowym (luty, marzec) wykonywać coroczne, jednokrotne kontrole szczelności ogrodzeń naprowadzająco-ochronnych, obejmujące dokonywanie kontroli stanu utrzymania ogrodzeń (wraz

- z usunięciem roślinności przy ogrodzeniu), szczelności w miejscach połączeń z elementami konstrukcyjnymi obiektów, sposobu zamocowania płytów i ewentualnych śladów podkopów wykonanych przez zwierzęta. Zaobserwowane uszkodzenia i nieprawidłowości niezwłocznie usuwać.
20. Podczas użytkowania drogi corocznie jednorazowo w okresie od początku lutego do końca marca dokonać przeglądu drożności przejść dla zwierząt. Strefę wejściową i półki oczyszczać z nawiewanych liści i innych materiałów zmniejszających powierzchnię przejść wykorzystywaną przez zwierzęta i w miarę potrzeb uzupełniać warstwą mineralną na górnej powierzchni półek.
 21. Zbiorcze raporty zawierające informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzonych działań, o których mowa w punktach I.2.1, I.2.3-I.2.4, I.2.6, I.2.9, I.2.11-I.2.13, I.2.18, a także dokumenty potwierdzające udział specjalistów (np. protokół z ustaleń i/lub oświadczenie specjalisty potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań) przedłożyć do organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w okresie 60 dni od zakończenia poszczególnych prac z udziałem specjalistów.
 22. Na placu budowy należy ograniczyć pylenie np. poprzez zraszanie wodą terenu w okresach suszy oraz zabezpieczenie pylistych materiałów sypkich przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrycie plandekami.
 23. Materiały sypkie transportować wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające pylenie.
 24. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej oraz innych terenów wymagających ochrony przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6⁰⁰ - 22⁰⁰) z możliwością prowadzenia prac w porze nocnej z uwagi na przyjętą technologię robót wymuszającą ciągłość prac.
 25. Zaplecza budowy lokalizować poza terenami mieszkaniowymi, w odległości nie mniejszej niż 100 m od terenów podlegających ochronie akustycznej.
 26. Teren pod zaplecza budowy należy utwardzić lub usytuować na terenie utwardzonym, zabezpieczyć przed przenikaniem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Zaplecza budowy oraz miejsca postoju maszyn i urządzeń wyposażać należy w sorbenty, maty bądź biopreparaty do neutralizacji i likwidacji ewentualnych wycieków i wylewów substancji ropopochodnych. Maszyny i samochody garażować na wyznaczonym do tego celu utwardzonym i izolowanym od podłoża placu na terenie zaplecza budowy.
 27. W przypadku zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi, powstałe zanieczyszczenie należy zebrać i przekazać do unieszkodliwienia.

28. Odpady niebezpieczne magazynować selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonych przed rozwiewaniem, pyleniem, wpływem opadów atmosferycznych i dostępem osób postronnych. Wyżej wymienione odpady należy przekazywać wyspecjalizowanym podmiotom posiadającym zezwolenia na odzysk lub unieszkodliwianie poszczególnych typów odpadów.
 29. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych i niepowodujący zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, w wydzielonych i oznakowanych miejscach, na utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed przenikaniem odcieku do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione podmioty.
 30. Cyklicznie kontrolować stan techniczny i utrzymywać w należytej sprawności i czystości rowy odwadniające, studzienki kanalizacyjne, wpusty deszczowe, osadniki, zbiorniki retencyjne, separatory oraz pozostałą infrastrukturę odwadniającą projektowaną drogę.
3. **Wymagania, dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, określonych w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:**
1. Przy projektowaniu przezroczystych ekranów akustycznych zastosować na ekranach wzór w postaci czarnych kropek średnicy minimum 0,8 cm w odległości nie większej niż 14 mm od siebie, całkowicie pokrywający ekran, naniesiony metodą sitodruku lub nakleić na zainstalowane ekrany po zewnętrznej stronie drogi czarne lub białe paski taśmy, o szerokości nie mniejszej niż 2 cm, w odległości nie większej niż 10 cm od siebie. Jako rozwiązania alternatywne dopuszcza się zastosowanie ekranów akrylowych z zatopionymi czarnymi włóknami poliamidowymi tworzącymi obraz pionowych pasów o szerokość nie mniejszej niż 2 mm, rozmieszczonych w odległości nie większej niż co 28 mm lub ekrany (np. z pleksi) laminowane folią z nadrukowanymi poziomymi czarnymi liniami o szerokości nie mniejszej niż 2 mm w odległości nie większej niż 28 mm od siebie.
 2. W dolinie rzeki Krzywuli, w kilometrze drogi S8 ok. 87+050–87+250 nad przejściem dla zwierząt i w odległości po 100 m od tego przejścia, po obu stronach wykonać ekrany antyolśnieniowe o wysokości co najmniej 3 m. Ekrany wykonać w postaci drewnianego, szczelnego parkanu i połączyć ściśle z ogrodzeniem ochronnym.

3. Na wszystkich obiektach pełniących funkcję przejść dla dużych i średnich zwierząt oraz w odległości do 100 m od nich, z wyjątkiem obiektu wymienionego w pkt. I.3.2, po obu stronach przejść należy zamontować ekrany antyolśnieniowe o wysokości co najmniej 2,4 m. Ekrany wykonać w postaci drewnianego, szczelnego parkanu i połączyć ściśle z ogrodzeniem ochronnym.
4. Przepusty winny posiadać przekrój prostokątny. Przepusty na ciekach w miarę możliwości technicznych wyposażyć w obustronne półki o szerokości min. 0,75 m, wyniesione ponad 0,1 m nad zwierciadło średniej rocznej wody w cieku, wykonane w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (półki winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach przepustu, a dojścia do półek powinny posiadać nachylenie 1:3-1:5). Powierzchnię półek przykryć warstwą ziemi, piasku lub matami z materiału pochodzenia naturalnego, np. matą kokosową, darniną.
5. Przejścia dla płazów i drobnych zwierząt winny posiadać skrzydełka zintegrowane z konstrukcją o kącie odgięcia zbliżonym do 45°. Skrzydełka przepustów należy szczelnie połączyć z ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym.
6. Przepusty suche należy zaprojektować tak, aby rzędna terenu wokół obiektów była na wysokości dna przepustu. Dno suchego przepustu przykryć warstwą ziemi, piasku lub gliną.
7. Rowy równoległe do przejść dla zwierząt przecinające strefę naprowadzającą do przejścia należy zarurować.
8. Zbiorniki retencyjne w rejonie przejść dla zwierząt należy zaprojektować jako zbiorniki dostępne dla zwierząt. Nie należy grodzić zbiorników. Rów pomiędzy rowem odwadniającym drogą S8 a zbiornikiem retencyjnym należy zarurować tak, aby można było płynnie przeciąć go ogrodzeniem głównym drogi i ogrodzeniem dla płazów. Skarpy zbiornika należy zaprojektować jako ziemne, o nachyleniu skarp minimum 1:3 m, nie umacniać skarp: ekokrata, elementami ażurowymi, płytami betonowymi itp.
9. Drogi serwisowe na wysokości przejść dla zwierząt i na odcinku 100 m od przejść winny mieć nawierzchnię gruntową, szutrową itp. Dopuszcza się zaprojektowanie nawierzchni asfaltowej tylko w przypadku, gdy stanowią one drogę publiczną.
10. W kilometrażach drogi S8 wskazanych w Tabeli 1 zaprojektować obiekty, które pełnić będą funkcje przejść dla zwierząt poprzez spełnianie minimalnych wymagań strefy przeznaczonej dla migracji.

Tabela 1. Zestawienie obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt

Lp.	Nazwa obiektu	Przybliżony km	Minimalne parametry strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt B (światło poziome)* H (światło pionowe)	Typ przejścia
1.	D2.1-MD38	87+163	$B \geq 2 \times 7,5$ (suma 15 m, ale nie mniej niż 3 m po jednej stronie cieku) $H \geq 3,5$ m	PZDd- przejście dolne dla dużych zwierząt
2.	D2.1-P29	87+605	$B \geq 2$ xpółki – pasy gruntowe 0,75 m $H \geq 1,5$ m	PZM – przejście dla małych zwierząt
3.	D2.1-P30	88+195	$B \geq 2$ xpółki – pasy gruntowe 0,75 m $H \geq 1,5$ m	PZM – przejście dla małych zwierząt
4.	D2.1-P31	90+465	$B \geq 2,5$ m $H \geq 1,5$ m	PZM – przejście dla małych zwierząt
5.	D2.1-Pa	91+068 (łącznik łagiewniki)	$B \geq 2$ xpółki – pasy gruntowe 0,75 m $H \geq 1,5$ m	PZM – przejście dla małych zwierząt
6.	D2.1-P32	92+778	$B \geq 2$ xpółki – pasy gruntowe 1,5 m $H \geq 1,5$ m	PZM – przejście dla małych zwierząt
7.	E2.1-MD39	95+914	$B \geq 2$ xpółki – pasy gruntowe 1,5 m $H \geq 2$ m	PZM – przejście dla małych zwierząt
8.	E2.1-P33	96+203	$B \geq 2$ xpółki – pasy gruntowe 0,75 m $H \geq 1,5$ m	PZM – przejście dla małych zwierząt
9.	E.2.1-MD40	97+146	$B \geq 2$ xpółki – pasy gruntowe 7 m $H \geq 2,5$ m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt
10.	E2.1-P34	100+124	$B \geq 2 \times 2,5$ m $H \geq 2,5$ m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt
11.	E2.1-P35	100+312	$B \geq 2$ xpółki – pasy gruntowe 0,75 m $H \geq 1,5$ m	PZM – przejście dla małych zwierząt
12.	xE2.1-MD41	100+656	$B \geq 2 \times 5$ m $H \geq 2,5$ m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt, przejście oznaczone symbolem „X” zlokalizowane jest pod drogami obsługującymi teren inwestycji - czyli nie w ciągu drogi głównej
13.	xxE2-MD41	100+666	$B \geq 2 \times 5$ m $H \geq 2,5$ m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt, przejście oznaczone symbolem „X” zlokalizowane jest pod drogami obsługującymi teren inwestycji - czyli nie w ciągu drogi głównej

14.	E2.1-MD41	100+766	B \geq 2x5 m H \geq 2,5 m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt
15.	E2.1-P36	103+936	B \geq 2xpółki – pasy gruntowe 1,25 m H \geq 2 m	PZM – przejście dla małych zwierząt
16.	E2.1-WD14	106+283	B \geq 6,5 m H \geq 2,5 m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt
17.	E2.1-P37	107+708	B \geq 2,5 m H \geq 1,5 m	PZM – przejście dla małych zwierząt
18.	E2.1-MD42	108+402	B \geq 2x8 m H \geq 3,5 m	PZDd – przejście dolne dla dużych zwierząt
19.	E2.1-P38	109+355	B \geq 2x2,5 m H \geq 2,5 m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt
20.	E2.1-P38a	112+171	B \geq 6,5 m H \geq 2,5 m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt
21.	E2.1-ED8	113+656 i 113+727	B \geq 45 m (minimum 5 m z każdej strony cieku) H \geq 4,5 m	PZDd – przejście dolne dla dużych zwierząt
22.	E2.1-P39	115+758	B \geq 2x3 m (pasy gruntowe) H \geq 2,5 m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt
23.	E2.1-P40	116+162	B \geq 2xpółki – pasy gruntowe 0,75 m H \geq 1,5 m	PZM – przejście dla małych zwierząt
24.	E2.1-P40a	116+571	B \geq 2 m H \geq 1,5 m	PZŁ – przejście (przepust) dla płazów
25.	E2.1-MD43	117+195	B \geq 2x3 m (pasy gruntowe) H \geq 2,5 m	PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt
26.	E2.1-P41	117+962	B \geq 2xpółki – pasy gruntowe 0,75 m H \geq 1,5 m	PZM – przejście dla małych zwierząt

* półki/pasy gruntowe stanowiące strefę migracji dla zwierząt powinny być wyniesione ok. 0,1m ponad przewidywany średni roczny stan wody cieku/rzeki

11. Po obu stronach obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt, na długości po ok. 100 m w każdą stronę od przepustu, wykonać stałe, samodzielne ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla małych zwierząt (w szczególności płazów i gadów), łączące się z jednej strony płynnie z czołem przepustu – zapewniając łagodne dojście do półki przejścia, a na zakończeniu wygięte w formie litery U. Ogradzenia winny być wykonane z połączonych szczelnie prefabrykowanych kształtek betonowych, pełnych płyt metalowych lub pełnych płyt z tworzywa sztucznego i mieć wysokość min. 50 cm ponad powierzchnią gruntu i być trwale zagłębione w ziemi na minimalną głębokość

- 10 cm. Górna część konstrukcji winna być wygięta w kierunku terenu przylegającego do pasa drogi, pod kątem nie mniejszym niż 45° i nie większym niż 90° .
12. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające należy zaprojektować w następujących kilometrażach drogi S8:
- ok. km 86+800 – 88+300 (po obu stronach drogi),
 - pomiędzy lokalną drogą do miejscowości Janówek a obiektem E2.1-MD39 (w ok. km 95+914) i przepustem E2.1-P33 (w ok. km 96+203) oraz 100 m na północ od przepustu E2.1-P33 (po obu stronach drogi),
 - pomiędzy lokalną drogą z miejscowości Wilczkowice do miejscowości Nasławice do obiektu E2.1-MD41 (w ok. km 100+766) i 100 m na północ od tego obiektu (po obu stronach drogi),
 - ok. km 107+400 – 108+700 (po obu stronach drogi),
 - ok. km 112+000 – 114+100 (po obu stronach drogi),
 - ok. km 115+400 – 116+000 (po obu stronach drogi),
 - pomiędzy ul. Żernicką w miejscowości Chrzanów prowadzącą do miejscowości Raclawice Wielkie a przepustem E2.1-P40a (w ok. km 116+571) i 200 m na północ od przepustu E2.1-P40a wraz z wiaduktem nad drogą S8 (po obu stronach drogi).
13. Na całej długości drogi S8 (z wyjątkiem miejsc, gdzie zlokalizowano ekrany) zaprojektować i wykonać wyгородzenie drogi po obu jej stronach za pomocą stalowej siatki rozpiętej na słupkach. Wysokość ogrodzenia winna wynosić nie mniej niż 240 cm nad powierzchnią ziemi. Siatka winna być wkopana pod powierzchnię gruntu na głębokość minimum 10 cm a na wysokości do 100 cm powinna posiadać oczka o wymiarach około 15x5 cm lub mniejszych, a powyżej 100 cm powinna posiadać oczka o wymiarach około 15x15 cm. Ogrodzenie winno łączyć się w sposób szczelny z innymi obiektami.
14. Po zakończeniu robót teren, na którym prowadzone były roboty ziemne i prace budowlane (plac budowy, bazy materiałowe, drogi dojazdowe) uporządkować i wykonać zabiegi wspomagające odtworzenie terenów zielonych, z rozplantowaniem zgromadzonego humusu i obsiewem mieszanką rodzimych gatunków traw, zgodnych z lokalnymi warunkami siedliskowymi.
15. Odwodnienie drogi realizować poprzez rowy otwarte, rowy szczelne, kanalizację deszczową, wpusty ściekowe, studzienki zbiorcze i inną infrastrukturę odwodnieniową, a następnie odprowadzać do odbiorników naturalnych, zbiorników retencyjnych.
16. Szczelny system odwodnienia należy zastosować:
1. W miejscach zagrożonych infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych;

2. W miejscach cennych przyrodniczo, tj. w ok. km: 114+570 – 114+600 (obie strony drogi), 107+720 – 107+730 (lewa strona drogi), 108+370 – 108+420 (obie strony drogi).
17. W obrębie obiektów inżynierskich zaprojektować szczelny system kanalizacji deszczowej.
18. W celu ochrony środowiska wodnego przed zawiesiną przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników należy zastosować urządzenia podczyszczające zawiesiny w postaci osadników.
19. Na odcinkach drogi wskazanych w Tabeli 2, na których prognozuje się przekroczenie stężenia substancji ropopochodnych oraz na odcinkach szczególnego zagrożenia infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych, przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników należy zastosować separatory substancji ropopochodnych.

Tabela 2: Zestawienie odcinków o podwyższonym ryzyku infiltracji zanieczyszczeń z odcinkami, na których prognozuje się przekroczenia substancji ropopochodnych

Lp.	Km pocz.	Km koń.
1.	ok. 113+480	ok. 116+690
2.	ok. 116+690	ok. 116+880
3.	ok. 116+880	ok. 117+230
4.	ok. 117+230	ok. 117+705
5.	ok. 117+705	ok. 118+050

20. Na terenach szczególnego zagrożenia infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych zbiorniki retencyjne zastosować jako szczelne.
21. Urządzenia odwadniające wyposażyć w zastawki umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku awarii.
22. Należy zastosować ekrany akustyczne zgodnie z Tabelą 3:

Tabela 3: Zestawienie ekranów akustycznych

Lp.	Nazwa ekranu	Km pocz.	Km koń.	wysokość	długość	strona	Parametry akustyczne	Uwagi
1.	E07b	ok. 85+465	ok. 85+705	3	ok. 240	lewa	A2, B3	Kontynuacja ekranu na odcinku II S8.
2.	E08	ok. 88+265	ok. 0+513	3	ok. 590	prawa	A2, B3	Wzdłuż łącznicy L1 węzła „Łagiewniki” oraz DW384 w kierunku Łagiewnik

3.	E09	ok. 88+610	ok.89+240	3	ok. 630	prawa	A2, B3	-
4.	E10	ok. 100+200	ok.101+230	4	ok. 1030	prawa	A3, B3	-
5.	E11	ok. 108+705	ok. 109+535	4	ok. 830	lewa	A2, B3	-
6.	E12	ok. 112+335	ok. 113+380	4	ok. 1045	lewa	A2, B3	-
7.	E13	ok. 114+465	ok. 115+095	5	ok. 630	prawa	A3, B3	-
8.	E14	ok. 114+335	ok.115+335	4,5	ok. 1000	lewa	A3, B3	-
9.	E15	ok.115+940	ok. 117+160	4	ok. 1220	prawa	A3, B3	-

23. Zostawić rezerwę terenową pod ewentualne ekrany akustyczne zgodnie z Tabelą 4:

Tabela 4: Zestawienie odcinków drogi pod rezerwę terenową

Lp.	Nazwa rezerwy	Km pocz.	Km koń.	strona
1.	R06	ok. 85+705	ok. 85+885	lewa
2.	R07	ok. 92+100	ok. 92+855	lewa
3.	R08	ok. 92+225	ok. 92+960	prawa
4.	R09	ok. 109+535	ok. 110+870	lewa
5.	R10	ok. 111+730	ok. 112+335	lewa
6.	R11	ok. 113+380	ok. 114+000	lewa
7.	R12	ok. 114+000	ok. 114+335	lewa
8.	R13	ok. 114+055	ok. 114+465	prawa
9.	R14	ok. 115+975	ok. 117+200	lewa

II. Stwierdzam konieczność:

1. Wykonania kompensacji przyrodniczej polegającej na następujących działaniach:

1. W rejonie przejścia dla zwierząt E2.1-P39 w ok. km 115+758 drogi S8, w odległości do 100 m od zadrzewień porastających brzegi rzeki Czarna Sławka wprowadzić nasadzenia drzew rodzaju lipa *Tilla.*, dąb *Quercus L.*, wierzba *Salix L.*
2. Przed zakończeniem realizacji przedsięwzięcia, dokonać nasadzeń drzew i krzewów gatunków charakterystycznych dla siedlisk *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) oraz 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*). Nasadzeń dokonać na terenach będących pod zarządem Nadleśnictwa Miękinia, przy udziale fitosocjologa o łącznej powierzchni nie mniejszej niż 3,15 ha, o właściwych warunkach siedliskowych. Skład gatunkowy nasadzeń uzgodnić ze specjalistą fitosocjologiem.
3. Wzdłuż całej budowanej drogi S8 i dróg serwisowych oraz w rejonie przejść dla zwierząt, w miejscach, gdzie jest to możliwe, tj. uwzględniając uwarunkowania terenowe, wymogi bezpieczeństwa, rozmieszczenie całej infrastruktury i możliwość wjazdu i poruszania się pojazdów serwisowych, wprowadzić pasy zieleni w formie alei,

szpalerów lub skupisk drzew i krzewów rodzimych gatunków, np. lipa drobnolistna *Tilia cordata*, klon pospolity *Acer platanoides*, klon jawor *Acer pseudoplatanus*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, wierzba biała *Salix alba*, dzika róża *Rosa canina*, bez czarna *Sambucus nigra*. W doborze gatunków drzew i krzewów zastosowanych do nasadzeń, kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenia powietrza, susze, zasolenie gleby. Nie stosować gatunków inwazyjnych. Sadzonki drzew powinny mieć obwody min. 10-12 cm i dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę. Nasadzeń dokonać przy udziale specjalisty dendrologa w okresie wiosennym lub jesiennym. W okresie suszy regularnie podlewać sadzonki.

4. Na terenach leśnych Nadleśnictwa Miękinia, w miejscach wskazanych przez specjalistę ornitologa, wywiesić co najmniej 102 budki dla ptaków, w tym 50 budek typu A, 30 budek typu B, 20 budek typu D oraz 2 budki typu E. Lokalizacja budek dla ptaków winna zapewnić ich funkcjonowanie przez okres co najmniej 10 lat od momentu ich montażu, w trakcie którego nie powinno dojść do wycinki drzew z zawieszonymi budkami. Raz na dwa lata przez okres co najmniej 10 lat od montażu pod nadzorem ww. specjalisty w okresie wrzesień–listopad prowadzić konserwację budek poprzez ewentualne poprawienie ich szczelności oraz uzupełnienie brakujących elementów (nie stosować środków chemicznych do ich konserwacji), a także ewentualne oczyszczanie budek z odchodów. W przypadku zniszczenia lub uszkodzenia danej budki w ww. okresie 10 lat, w sposób uniemożliwiający zasiedlenie przez ptaki, należy wymienić ją na nową.
5. Wzdłuż dróg technologicznych, w miejscu wskazanym przez specjalistę ornitologa utworzyć zwarte pasy zakrzaceń. Krzewy należy nasadzić po zewnętrznej stronie drogi lub w sąsiedztwie przejść dla zwierząt w ramach ich zagospodarowania. Nasadzenia winny objąć 20 odcinków po 50 m długości i 1,5 m szerokości. Możliwe jest łączenie odcinków. Do nasadzeń wykorzystać kilkuletnie sadzonki rodzimych gatunków/rodzajów krzewów, np. głogu *Crataegus sp.*, tarniny *Propus spinosa*, dzikiej róży *Rosa canina*.

2. Monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Po pierwszym roku oddania drogi do użytkowania, a następnie jeden raz w roku, przez okres 3 lat użytkowania drogi, w okresie pełnego ulistnienia roślin (wiosna lub lato), przeprowadzać przy udziale specjalisty dendrologa kontrolę udatności dokonanych nasadzeń drzew i krzewów.
2. Po upływie 5 lat od wykonania kompensacji przeprowadzić monitoring tworzenia siedlisk przyrodniczych, tj. *91E0, 91F0 i 9170, o których mowa w pkt. II.1.2. Monitoring stanu zachowania płatów ww. siedlisk wykonać przy udziale specjalisty fitosocjologa.

Monitoring wykonać zgodnie z metodyką zalecaną przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska.

3. Zbiorcze raporty zawierające informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzonych działań, o których mowa w punktach II.1.1-II.1.5, II.2.1-II.2.2, a także dokumenty potwierdzające udział specjalistów (np. protokół z ustaleń i/lub oświadczenie specjalisty potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań) przedłożyć do organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w okresie 60 dni od zakończenia poszczególnych prac z udziałem specjalistów.

III. Nakładam obowiązek wykonania i przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w następującym zakresie:

1. Ustalenia dokładnej lokalizacji i rodzaju nasadzeń kompensacyjnych oraz ich zakresu.
2. Doprecyzowania liczby i typów budek dla ptaków oraz ewentualnie dla nietoperzy.
3. Ustalenia szczegółowego zagospodarowania przejść dla zwierząt.
4. Uszczegółowienia lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych oraz lokalizacji odcinków drogi zostawionych na potrzeby rezerwy terenowej pod ewentualne ekrany akustyczne.
5. Sposobu odprowadzania i podczyszczania odprowadzanych wód opadowych i roztopowych oraz wskazania rodzaju, lokalizacji oraz parametrów urządzeń podczyszczających, odbiorników odprowadzanych wód opadowych i roztopowych oraz zbiorników retencyjnych.
6. Uszczegółowienia charakteru wykonywanych prac i planowanych do użycia materiałów związanych z przełożeniem cieków oraz analizy wpływu regulacji cieków na środowisko wodne.

IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

V. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej oddziaływania zrealizowanego przedsięwzięcia:

1. W zakresie skuteczności przejść dla fauny lądowej.

1. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania drogi S8 do użytkowania wykonać monitoring wszystkich przejść dla zwierząt. Kontrole prowadzić co 10 dni przez okres 8 tygodni w każdej porze roku, tj. grudzień/styczeń-luty, marzec-maj, lipiec-wrzesień, październik-listopad/grudzień. Na jego podstawie należy wytypować nie mniej niż 100% przejść dla dużych zwierząt, minimum 50% przejść dla średnich zwierząt oraz minimum 30% przejść dla małych zwierząt, które będą badane w czwartym roku użytkowania drogi S8. Monitoring winien badać skuteczność zastosowanych zabezpieczeń minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na gatunki zwierząt, obejmujący ocenę funkcjonalności wykonanych przejść dla zwierząt (tj. ssaków i płazów) i ocenę śmiertelności zwierząt (tj. płazów, gadów i ssaków – w tym nietoperzy), w szczególności w zakresie:
 - wykonania – przy udziale specjalistów - teriologa i herpetologa – bezpośrednich obserwacji aktywności zwierząt w każdej porze roku przez okres co najmniej 8 tygodni, co 10 dni. Identyfikację gatunków i ich liczebności kontrolować na specjalnie trwale zamontowanych pasach piaszczystych, na całej powierzchni przejść, z wyjątkiem estakad, gdzie dopuszczalne są obserwacje na co najmniej 60% powierzchni strefy dostępnej dla zwierząt oraz wykorzystywanie naturalnego podłoża otoczenia. Kontrole wykonywać w promieniu 60 m od krawędzi każdego obiektu po obu jego stronach, poruszając się w tempie powolnego marszu. W przypadku średnich i małych przejść pasy należy zamontować na całej szerokości przejść. Każdorazowo podczas kontroli należy usuwać zarastającą roślinność na pasach z piaskiem, a po zakończeniu danej obserwacji zagrabić pasy.
 - niezależnie od wykonywania badań pasów z piaskiem w obrębie przejść dla zwierząt prowadzić wideorejestrację przy wykorzystaniu foto pułapek w zakresie wykorzystywania przejść przez zwierzęta.
2. W przypadku stwierdzenia śmiertelności zwierząt w granicach i w najbliższym sąsiedztwie pasa drogowego oraz innych zaburzeń lub braku efektywności zastosowanych rozwiązań minimalizujących, niezwłocznie zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wykonać wskazane przez specjalistów działania dodatkowe w celu właściwego naprowadzenia zwierząt do przepustów i zmniejszenia ich śmiertelności.
3. Zbiorcze raporty zawierające informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzonych działań, o których mowa w punktach V.1-V.2, a także dokumenty potwierdzające udział specjalisty (np. protokół z ustaleń i/lub oświadczenie specjalisty

potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań) przedłożyć do organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w okresie 60 dni od zakończenia poszczególnych prac z udziałem specjalistów.

2. W zakresie hałasu na obszarach podlegających ochronie akustycznej.

Pomiary należy wykonać po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania, w celu porównania wielkości prognozowanego poziomu hałasu przedstawionego w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem. Punkty pomiarowe do analizy porealizacyjnej należy zlokalizować w pobliżu terenów chronionych akustycznie całem wykazania, czy dotrzymane zostaną dopuszczalne poziomy hałasu na terenach chronionych akustycznie, a w szczególności w lokalizacjach zgodnie z Tabelą 5:

Tabela 5: Zestawienie punktów do pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej

Lp.	Nr punktu	Orientacyjna wysokość [m]	km	strona
1.	3P05	5	ok. 88+600	prawa
2.	3P11	5	ok. 100+670	prawa
3.	3P12	5	ok. 100+800	prawa
4.	3P13b	2	ok. 107+300	prawa
5.	3P13	6	ok. 109+100	lewa
6.	3P15	5	ok. 111+450	lewa
7.	3P15a	2	ok. 111+450	lewa
8.	3P15c	2	ok. 112+200	lewa
9.	3P16	5	ok. 112+730	lewa
10.	3P17d	5	ok. 113+500	lewa
11.	3P18	6	ok. 114+800	prawa
12.	3P19a	8	ok. 114+800	lewa
13.	3P19b	2	ok. 115+000	lewa
14.	3P20	5	ok. 116+400	prawa
15.	3P20b	5	ok. 116+100	lewa
16.	3P22	5	ok. 116+670	prawa
17.	3P09a	2	ok. 94+250	prawa
18.	3P38	5	ok. 118+200	prawa
19.	3P38a	2	ok. 118+200	prawa

Ponadto w przypadku powstania nowych zabudowań bądź terenów chronionych akustycznie i wykorzystywanych zgodnie z ich funkcją, punkty pomiarowe należy zlokalizować również w tych miejscach, gdzie możliwe jest przekroczenie

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

3. W zakresie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu.

1. Pomiary imisji NO₂ należy wykonać po upływie 6 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania, w celu porównania założeń poczynionych na potrzeby analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem.
2. Pomiary należy wykonać w punkcie pomiarowym imisji NO₂ zlokalizowanym w okolicach węzła Chrzanów w ok. km 117+800 oraz w dodatkowym punkcie charakteryzującym uwarunkowania na odmiennym fragmencie drogi, tj. w ok. km 110+400.
3. Wyniki ww. pomiarów przedstawić organowi wydającemu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku przekroczenia 75% wartości odniesienia dla jednego z powyższych punktów pomiarowych, po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania należy wykonać analizę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu dla faktycznego natężenia ruchu. Analizę należy przedstawić organowi wydającemu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń normatywnych wartości stężeń poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny należy zastosować odpowiednie działania minimalizujące lub formalno-prawne.

VI. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

VII. Integralną częścią decyzji są: Załącznik 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia i Załącznik 2 – Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 4 września 2020 r. (złożonym osobiście do tutejszego organu dnia 4 września 2020 r.), znak: O.WR.I-2.532.16.2020.ak, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentujący Skarb Państwa, za pośrednictwem Pełnomocnika – Dyrektora

Oddziału, Pani Lidii Markowskiej, wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S8 na odcinku Kłodzko - Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki - Wrocław (Magnice) w wariantcie WPR1. Jednocześnie w ww. wniosku zawnioskowano o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Do wniosku załączony został *Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi S8 na odcinku Kłodzko - Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki - Wrocław (Magnice) [Halcrow Group Sp. z o.o.; dokument opracowany przez zespół projektowy pod kierownictwem Dimitrisa Legakis, w skład którego wchodził następujący autorzy ww. raportu: Tomasz Bernady, Tomasz Kłęb, Michał Jaśkiewicz, Marta Rak, Ewa Kielka, Joanna Myszkowska, Kamil Drejer, Grzegorz Puciuł, Robert Szmigiel, Marek Skórski, Martyna Nosarzewska, Adriana Głowa, Kinga Jeżak, Marcin Pasieka, Ewa Marszałek, Paweł Grochowski, Tomasz Marszałek, Marcin Rusiński, Adam Gruszczyński, Paulina Sanecka, Joanna Kaszewska-Mejer, Paweł Kisiel, Katarzyna Kozyra, Małgorzata Rudy, Marcin Popiołek, Joanna Pomorska-Grochowska, Cezary Dziuba, Mateusz Bocian, Tomasz Habrat, Piotr Kapica, Łukasz Sawa, Damian Baran); Warszawa, 09.2020 r.]*. W ślad za ww. wnioskiem, w dniu 14 października 2020 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył do tutejszego organu Aneks nr 1 do *Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi S8 na odcinku Kłodzko - Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki - Wrocław (Magnice)”*. Wraz z ww. Aneksem nr 1 przedłożono streszczenie w języku niespecjalistycznym ww. raportu, uwzględniające zmiany wprowadzone aneksem nr 1 oraz wybrane załączniki do ww. raportu, które zostały skorygowane, tj.: Załącznik II.G, Załącznik III.B-M, streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 31 *rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jest wymagany. Ponadto, z uwagi na zakres elementów towarzyszących oraz kolizji z planowaną drogą, inwestycja kwalifikuje się także do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienianych w: § 3 ust. 1 pkt 62, 67, 88 lit. a i lit. e; § 3 ust. 2 pkt 1 w związku § 2 ust. 1 pkt 6 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku § 3 ust. 1 pkt 7, 62, 71 ww. rozporządzenia.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 75 ust. 1a *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, zwanej dalej *ustawą ooś*, dla ww. przedsięwzięcia, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i raporcie o oddziaływaniu na środowisko zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem: 246/2020 i 287/2020.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekraczała 10, działając na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy o oś, w związku z art. 49 ustawy Kodeksu postępowania administracyjnego, zwanej dalej ustawą Kpa, tutejszy organ powiadamiał strony postępowania o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenie publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu obwieszczeniem z dnia 30 września 2020 r., znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.1, poinformował strony postępowania m.in. o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji. O powyższym Inwestor został poinformowany pismem z dnia 30 września 2020 r., znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.2.

Pismem z dnia 4 listopada 2020 r., znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji przedłożonej w sprawie. Uzupełnienie dotyczyło m.in: zakresu inwestycji, kolizji, planowanych wyburzeń, rozbieżności w treści przedłożonej dokumentacji, oddziaływania akustycznego, jakości załączników graficznych, analizy porealizacyjnej, oddziaływania na powietrze, wpływu na środowisko gruntowo-wodne, zakresu ponownej oceny, wpływu na środowisko przyrodnicze w tym: terminu wycinki, okresu monitoringu, działań kompensacyjnych.

W dniu 1 grudnia 2020 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył do tutejszego organu uzupełnienie dokumentacji, tj.: Aneks nr 2 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi S8 na odcinku Kłodzko - Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łągiewniki - Wrocław (Magnice)”, skorygowany Aneks nr 1, Prognozę ruchu w wersji papierowej oraz Załączniki: II.H – Mapę dróg serwisowych i II.J Mapę stężeń maksymalnych dwutlenku azotu.

Z uwagi na fakt, iż dokumentacja w dalszym ciągu wymagała uzupełnienia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wzywał do uzupełnienia dokumentacji jeszcze pismem z dnia 23 grudnia 2020 r., znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.7 oraz pismem z dnia 18 marca 2021 r., znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.18.

W odpowiedzi na ww. wezwania, Pełnomocnik Inwestora w dniu 25 lutego 2021 r. do tutejszego organu przedłożył wyjaśnienia do dokumentacji wraz z ujednoczoną treścią raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - Raport o oddziaływaniu na środowisko – Uzupełnienie nr 2 wraz z ujednoczeniem Raportu [Halcrow Group Sp. z o.o.; dokument opracowany przez zespół projektowy pod kierownictwem Dimitrisa

Legakis, w skład którego wchodzi następujący autorzy raportu: Tomasz Bernady, Tomasz Kłęb, Michał Jaśkiewicz, Marta Rak, Ewa Kielka, Joanna Myszkowska, Kamil Drejer, Grzegorz Puciul, Robert Szmigiel, Marek Skórski, Martyna Nosarzewska, Adriana Głowa, Kinga Jeżak, Marcin Pasieka, Ewa Marszałek, Paweł Grochowski, Tomasz Marszałek, Marcin Rusiński, Adam Gruszczyński, Paulina Sanecka, Joanna Kaszewska-Mejer, Paweł Kisiel, Katarzyna Kozyra, Małgorzata Rudy, Marcin Popiołek, Joanna Pomorska-Grochowska, Cezary Dziuba, Mateusz Bocian, Tomasz Habrat, Piotr Kapica, Łukasz Sawa, Damian Baran); Warszawa, 02.2021 r.] dalej zwany *raportem ooś*, streszczeniem w języku niespecjalistycznym, Załącznikiem II.G oraz Załącznikami III.F – M. Ponadto, pismem z dnia 26 marca 2021 r. Pełnomocnik Inwestora złożył dodatkowe wyjaśnienia oraz wymagane wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Dane o *raporcie ooś* zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem: 63/2021.

W toku prowadzonej procedury, pismem złożonym do tutejszego organu w dniu 16 grudnia 2020 r. [] zawnioskowała o odsunięcie wariantu E2 od miejscowości Chrzanów na odległość przynajmniej 200 metrów od najbliższych zabudowań, a w szczególności od działki nr []. Wyraziła obawę, co do zakresu rozprzestrzenia się zanieczyszczeń do powietrza oraz oddziaływania akustycznego. Poprosiła także o wybudowanie ekranów akustycznych. W odpowiedzi na ww. pismo, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 19 lutego 2021 r. (po ustaleniu, że wnoszącej ww. uwagi przysługuje prawo rzeczowe do ww. nieruchomości) przesał [] kopię pisma Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 3 lutego 2021 r. (stanowiące odpowiedź na pismo tutejszego organu z dnia 13 stycznia 2021 r.), w którym Inwestor odniósł się do kwestii poruszanych przez wnoszącą uwagi.

Z wnioskami o podobnej treści, pismem z dnia 10 grudnia 2020 r. (data wpływu: dnia 17 grudnia 2020 r.) wystąpił []. Wnoszący także zwrócił się z prośbą o odsunięcie drogi od miejscowości Chrzanów w kierunku Raclawic Wielkich, wyraził obawę, co do zakresu rozprzestrzenia się zanieczyszczeń do powietrza oraz oddziaływania akustycznego, poprosił o poprowadzenie drogi za stawem celem ochrony żurawi oraz zawnioskował o wybudowanie ekranów akustycznych. W odpowiedzi na ww. pismo, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu poinformował, iż na danym etapie postępowania czynny udział w postępowaniu mogą brać strony postępowania. Ponadto tutejszy organ poinformował wnoszącego uwagi, że możliwość zgłaszania uwag i wniosków do postępowania przez społeczeństwo zostanie zapewniona w trakcie procedury udziału społeczeństwa w postępowaniu oraz, że o przystąpieniu

do procedury udziału społeczeństwa w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia tutejszy organ zawiadomi społeczeństwo poprzez obwieszczenie, które zostanie upublicznione na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ (www.wroclaw.rdos.gov.pl), jak również w siedzibach organów administracji publicznej w miejscowościach lokalizacji inwestycji.

W dniu 22 grudnia 2020 r. do tutejszego organu wpłynęło do wiadomości (za pośrednictwem poczty elektronicznej – wiadomość e-mail) pismo Pełnomocnika Inwestora, znak: O.WR.I-1.4110.8.43.2020.53.js kierowane do dotyczące m.in.: przebiegu, zasięgu oddziaływania oraz planowanych działań minimalizujących.

Pismem z dnia 1 lutego 2021 r. (data wpływu: dnia 4 lutego 2021 r.) do tutejszego organu zostało przedłożone pełnomocnictwo dla Pana Jacka Dzikowskiego, Z-cy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji, udzielone przez Dyrektora Oddziału, Panią Lidię Markowską.

Wypełniając dyspozycję ustawową art. 77 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, pismem z dnia 31 marca 2021 r. znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.20, wystąpił do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o wyrażenie opinii przed wydaniem decyzji dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wypełniając natomiast dyspozycję ustawową art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo Wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 624 z późn. zm)*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, pismem z dnia 31 marca 2021 r. znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.21, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

O ww. czynnościach, w tym o złożeniu uzupełnienia dokumentacji oraz wystąpieniu do ww. organów opiniujących/uzgadniających strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 31 marca 2021 r. znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.22.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu postanowieniem z dnia 13 kwietnia 2021 r., znak: ZNS.9022.5.2.2021.DG, zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, z 4 zastrzeżeniami:

1. *Podczas realizacji postanowień przedłożonego do zaopiniowania projektu dokumentu, należy szczególną uwagę zwrócić na ochronę terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz stężeniem emitowanych zanieczyszczeń, zachowanie odpowiedniej*

odległości drogi od ww. terenów, zastosowanie rozwiązań ochronnych jak np. ekrany akustyczne.

- 2. Na terenie obszarów zabudowanych, znajdujących się w zasięgu oddziaływania akustycznego projektowanej drogi ekspresowej S8 należy zrealizować wszystkie aktywne zabezpieczenia akustyczne przewidziane w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko takie jak: ekrany akustyczne, wały ziemne, pasy zieleni uzupełniającej.*
- 3. 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.*
- 4. 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 silniki oraz przenośne osłony terenowe.*

Zapisy warunku 1 w części zostały uwzględnione w warunkach I.2.22 – I.2.25 sentencji decyzji, mających na celu ochronę przed oddziaływaniem akustycznym i zanieczyszczeniem powietrza na etapie realizacji inwestycji. Tutejszy organ nie wskazał na konieczność stosowania ekranów akustycznych na etapie realizacji inwestycji, gdyż z *raportu* ooś nie wynikało, aby istniała taka potrzeba. Część warunku 2 dotycząca zastosowania ekranów akustycznych została uwzględniona w warunku I.3.22. Wały ziemne nie zostały zaproponowane do zastosowania z uwagi na problemy z ich statecznością oraz dużą zajętością terenu wymaganą do ich uformowania. Pasy zieleni natomiast nie zostały uwzględnione z uwagi na niewystarczającą skuteczność redukcji hałasu. Warunek 3 został zadysponowany w warunku V.2 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku 4 została zmodyfikowana i uwzględniona w punkcie warunku I.2.24. Zapis ten został rozszerzony o możliwość prowadzenia prac w porze nocnej z uwagi na przyjętą technologię robót celem zapewnienia ciągłości robót wymagających tego.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie postanowieniem z dnia 22 kwietnia 2021 r. (data wpływu: 26 kwietnia 2021 r.), znak: WR.RZŚ.4360.34.2021.AK, uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i określił 33 warunki:

- I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:*
 - 1. Zorganizować zaplecze budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności zapewnić dodatkowe, niżej wymienione zabezpieczenia uniemożliwiające przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.*

2. Zaplecze budowy, bazy materiałowe i sprzętowe lokalizować jak najdalej od dolin rzecznych i zbiorników wodnych oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią i obszarami podmokłymi.
3. Miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, utwardzić i uszczelnić oraz wyposażyć w maty sorbujące.
4. W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących przy realizacji inwestycji.
5. Zabezpieczyć miejsca tankowania pojazdów i maszyn oraz place postojowe przed niekontrolowanym wyciekami substancji ropopochodnych, utwardzić oraz zaopatrzyć te miejsca w środki do neutralizacji (sorbenty) zanieczyszczeń. Po zakończeniu prac przywrócić teren do stanu poprzedniego.
6. W przypadku zaistnienia awarii, gdy wystąpi skażenie gruntu substancjami ropopochodnymi, należy niezwłocznie usunąć skażoną warstwę ziemi, a teren przywrócić do stanu pierwotnego.
7. Potrzeby sanitarne ekip budowlanych i osób przebywających na terenie budowy zabezpieczyć poprzez ustawienie przenośnych sanitariatów (sanitariaty powinny posiadać szczelne zbiorniki na ścieki) opróżnianych przez wyspecjalizowane firmy.
8. Minimalizować ingerencję w ukształtowanie koryt rzek i cieków oraz brzegów zbiorników wodnych.
9. Prace w korytach rzek i cieków związane z budową obiektów mostowych prowadzić przy możliwie niskich stanach wód w sposób ograniczający do minimum zamulenie wód powierzchniowych.
10. Formowanie pali dla posadowienia podpór mostów należy prowadzić w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie wód podziemnych.
11. W pobliżu cieków, po wykonaniu nasypów i wykopów należy umocnić skarpy i obsiać je trawą w celu ograniczenia do minimum erozji powierzchniowej, a tym samym ograniczenia przedostawania się frakcji tworzącej zawiesiny do wód powierzchniowych. Do umocnień należy stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
12. Podczas budowy obiektów mostowych i przepustów zabezpieczyć i umocnić brzegi cieków przed niszczeniem w celu zminimalizowania zamulenia wód powierzchniowych. Do umocnień należy stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
13. W ramach odcinkowej regulacji cieków zapewnić stateczność skarp, dna koryta oraz ochronę brzegów przed erozją poprzez zastosowanie materiałów naturalnych

- lub zbliżonych do naturalnych takich jak m.in. narzut kamienny czy materace faszynowe lub kosze siatkowo-kamienne.*
- 14. Prace dotyczące przełożenia cieków, będących siedliskiem gatunków chronionych, prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.*
 - 15. Przed zasypaniem starych koryt rzecznych należy odłowić ryby i płazy w celu relokacji.*
 - 16. Wszelkie prace w cieku i w obrębie cieku prowadzić po wcześniejszych uzgodnieniach z jego zarządcą.*
 - 17. W trakcie prac budowlanych, w miarę możliwości chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych, czas prac odwodnieniowych skrócić do minimum celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac. Wody pochodzące z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych, podczyścić z zawiesiny.*
 - 18. Wszelkie prace prowadzić w miarę możliwości w sposób zapobiegający trwałym zmianom stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie dolin rzecznych, obszarów podmokłych i torfowisk.*
 - 19. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanej trasy S8 ujmować w systemy odwodnieniowe dopasowane do panujących warunków gruntowo-wodnych takie jak rowy otwarte, rowy szczelne - kanalizację deszczową, wpusty ściekowe, studzienki zbiorcze lub inną infrastrukturę odwodnieniową, a następnie odprowadzać do odbiorników naturalnych, zbiorników retencyjnych oraz zbiorników bezodpływowych (z możliwością przepompowania wód do innego odbiornika) w zależności od możliwości technicznych.*
 - 20. Przed odprowadzeniem wód opadowych lub roztopowych do odbiorników, w miejscach, gdzie występują przekroczenia zawiesiny ogólnej w niniejszych wodach, należy stosować urządzenia podczyszczające – m.in. osadniki zawiesin mineralnych.*
 - 21. Przed odprowadzeniem wód opadowych lub roztopowych do odbiorników, na odcinkach z występowaniem przekroczeń stężeń substancji ropopochodnych oraz w miejscach szczególnie podatnych na zanieczyszczenia wód podziemnych, należy podczyszczać wody w urządzeniach oczyszczających m.in. separatorach substancji ropopochodnych. Warunki techniczne podczyszczania wód należy wcześniej uzgodnić z gestorami odbiorników.*
 - 22. Urządzenia odwadniające wyposażyć w zastawki umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku awarii.*
 - 23. W miejscach szczególnie narażonych na zanieczyszczenie wód podziemnych oraz miejscach cennych przyrodniczo zastosować kanalizację szczelną oraz zbiorniki szczelne.*

24. Na obiektach mostowych należy wykonać szczelny system kanalizacji deszczowej.
 25. Cyklicznie kontrolować stan techniczny i utrzymywać w należytej sprawności i czystości rowy odwadniające, studzienki kanalizacyjne, wpusty deszczowe, osadniki, zbiorniki retencyjne, separatory oraz pozostałą infrastrukturę odwadniającą projektowaną drogę.
 26. Ograniczać do niezbędnego minimum stosowanie środków do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi), stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska zgodnie z przepisami odrębnymi.
 27. Do malowania linii i znaków drogowych stosować farby i materiały do tego przeznaczone, posiadające aprobatę techniczną.
 28. Odpady niebezpieczne magazynować selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonych przed rozwiewaniem, pyleniem, wpływem opadów atmosferycznych i dostępem osób postronnych. Wyżej wymienione odpady należy przekazywać wyspecjalizowanym podmiotom gospodarczym posiadającym zezwolenia na odzysk lub unieszkodliwianie poszczególnych typów odpadów.
 29. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych i niepowodujący zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, w wydzielonych i opisanych miejscach, na utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed przenikaniem odcieku do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione jednostki.
- II. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś, w szczególności w zakresie:
1. Rozwiązań projektowych systemu odwodnienia drogi, wskazania odbiorników odprowadzanych wód opadowych lub roztopowych.
 2. Sposobu podczyszczenia odprowadzanych wód opadowych lub roztopowych oraz wskazania lokalizacji urządzeń podczyszczających.
 3. Uszczegółowienia charakteru wykonywanych prac i planowanych do użycia materiałów związanych z przełożeniem cieków oraz analizy wpływu regulacji cieków na środowisko wodne.
- III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś.

Warunek I.1 nie został zadysponowany w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na jego zbyt ogólny zapis, wskazujący na wykonanie pozostałych warunków. Treść warunku I.2 została częściowo zadysponowana w warunku I.2.7 sentencji niniejszej decyzji. Zapis dotyczący terenów szczególnie zagrożonych powodzią nie został uwzględniony z uwagi na ich brak. Treść warunków I.3 i I.5 została uwzględniona w warunkach I.2.26 i I.3.14 sentencji niniejszej decyzji.

Warunki: I.4, I.7, I.16, I.26 i I.27 nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji, gdyż ich wykonanie wynika z odrębnych przepisów prawa i w opinii tutejszego organu nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania Inwestora do ich stosowania. Zadania związane z organizacją placu budowy, w tym także konieczność urządzenia pomieszczeń higieniczno-sanitarnych i socjalnych, o których mowa w ww. warunku najlepiej określa *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401)* oraz *rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j. Dz. U. z 2003 r. Nr 169, poz. 1650 z późn. zm.)*. Obowiązek dokonania wymaganych uzgodnień wynika z zapisów art. 20 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.)* w powiązaniu z przepisami odrębnymi, m.in. art. 166 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 624 z późn. zm.)*. Kwestia stosowania środków do eliminacji śliskości nawierzchni, o których mowa w ww. warunku regulowana jest zapisami *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz.U. Nr 230 poz. 1960)*. Odnosząc się do stosowania farb i materiałów do malowania linii i znaków drogowych posiadających aprobatę techniczną należy zaznaczyć, iż wymagania techniczne oznakowania poziomego i pionowego regulowane są przez szereg przepisów prawnych, m.in. *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.)*. Ponadto, nadmienić należy, że za prawidłowe wprowadzenie do obrotu wyrobów budowlanych odpowiadają m.in. przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o wyrobach budowlanych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1213)*.

Treść warunku I.6 została uwzględniona w warunkach I.2.27 i I.3.14 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku I.8 została zadysponowana w warunku I.2.8 sentencji niniejszej decyzji. Warunki I.9 i I.10 nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na ich zbyt ogólny zapis – brak wskazania konkretnego sposobu ograniczającego zamulenie wód powierzchniowych oraz brak wskazania konkretnego sposobu formowania pali dla posadowienia podpór mostów. Treść warunku I.11 w zakresie uporządkowania terenu

robót budowlanych i obsianie mieszanką rodzimych gatunków traw została zadysponowana w warunku I.3.14, natomiast treść warunku w zakresie zastosowania materiałów dotyczących umocnień skarp brzegów została zadysponowana w warunku I.2.8 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku I.12 w zakresie zastosowania materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych została uwzględniona w warunku I.2.8 niniejszej decyzji. Treść warunku I.13 w całości została zadysponowana w warunku I.2.8 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku I.14 została zadysponowana w warunkach I.2.1, I.2.9 i I.2.10 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku I.15 w kontekście zasypywania koryt cieków została zadysponowana w warunku I.2.13 sentencji niniejszej decyzji.

Treść części warunku I.17 nie została zadysponowana w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na zbyt ogólny zapis (brak wskazania szczegółowego sposobu zabezpieczenia wykopów, brak doprecyzowania czasu prac odwodnieniowych) oraz z uwagi na fakt, iż z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w wodach pochodzących z odwodnienia wykopów dochodziło do przekroczenia stężenia zawiesiny ogólnej. Z raportu ooś wynika, że przedmiotowa inwestycja, stanowiąca inwestycję drogową, nie będzie wiązała się z wykonaniem głębokich wykopów, które stanowiłyby zagrożenie dla wód podziemnych. Ponadto, projektowana droga w wariantcie WPR1 w przeważającej części budowana będzie powyżej powierzchni terenu, dzięki czemu ewentualne oddziaływanie nie będzie stanowiło zagrożenia dla wód podziemnych.

Treść warunku I.18 w zakresie lokalizacji zapleczy budowy, dróg technicznych itp. w obrębie dolin rzecznych, zbiorników wodnych została zadysponowana w warunkach I.2.7 i I.3.14 sentencji niniejszej decyzji. Z uwagi na fakt, iż w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania torfowisk, nie uwzględniono tego w zapisach niniejszej decyzji.

Treść warunków: I.19, I.20 i I.21 została kolejno uwzględniona w warunkach: I.3.15, I.3.18 i I.3.19 sentencji niniejszej decyzji. Zapis dotyczący uzgodnienia z gestorami odbiorników wynika z odrębnych przepisów prawnych. Warunek I.22 został zadysponowany w warunku I.3.21 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku I.23 została uwzględniona w warunkach: I.3.16.1 i I.3.16.2 oraz I.3.20 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku I.24 została uwzględniona w warunku I.3.17 sentencji niniejszej decyzji. Warunki: I.25, I.28 i I.29 zostały kolejno zadysponowane w warunkach I.2.30, I.2.28 i I.2.29 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunków II.1 i II.2 została uwzględniona w warunku III.5 sentencji niniejszej decyzji. Warunek II.3 został zadysponowany w warunku III.6 sentencji niniejszej decyzji.

Na podstawie art. 33 i art. 79 ust. 1 *ustawy ooś* przed wydaniem decyzji przeprowadzono procedurę udziału społeczeństwa:

Obwieszczeniem z dnia 29 kwietnia 2021 r. znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.25, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu poinformował społeczeństwo o rozpoczęciu procedury oceny oddziaływania na środowisko. Ww. obwieszczenie zostało upublicznione w dniu 5 maja 2021 r. (na okres 30 dni do dnia 4 czerwca 2021r. włącznie), tj. zostało zamieszczone: na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ (www.wroclaw.rdos.gov.pl), jak również w sposób zwyczajowy przyjęty w: Urzędzie Gminy Łagiewniki, Urzędzie Gminy Jordanów Śląski, Urzędzie Miasta i Gminy Sobótka, Urzędzie Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie, Urzędzie Gminy Kobierzyce. Ponadto, z uwagi na skalę i charakter inwestycji, ww. obwieszczenie zostało upublicznione w dniu 5 maja 2021 r. w prasie, tj. w Gazecie Wyborczej.

W obwieszczeniu tutejszy organ poinformował m.in. o możliwości zapoznania się z *raportem ooś* i całą dokumentacją sprawy oraz wskazał sposób i miejsce składania uwag i wniosków w terminie 30 dni: od dnia 6 maja 2021 r. do dnia 4 czerwca 2021 r. włącznie.

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

W dniu 30 maja 2021 r. [] za pośrednictwem poczty elektronicznej – wiadomość e-mail – zwrócił się z zapytaniem czy i gdzie trwają konsultacje społeczne. Zgłaszający uwagi był zainteresowany przebiegiem planowanej drogi, rozwiązaniami technicznymi w obrębie działek nr: [] oraz ograniczeniami w zakresie budowy domów jednorodzinnych wynikającymi z sąsiedztwa z planowaną drogą. W odpowiedzi na prośbę wnoszącego uwagi, tutejszy organ, zarówno telefonicznie, jak i za pośrednictwem poczty elektronicznej (wiadomość e-mail przesłana w dniu 1 czerwca 2021 r.), udzielił [] informacji w zakresie m.in.: prowadzonej procedury udziału społeczeństwa (terminu i miejscu prowadzonej procedury udziału społeczeństwa, możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, w tym *raportem ooś*, możliwości składania uwag i wniosków), wybranego przez Inwestora wariantu realizacyjnego oraz informacji odnośnie przebiegu inwestycji względem wskazanych działek.

[] w uwagach wniesionych w dniu 3 czerwca 2021 r. (za pośrednictwem poczty elektronicznej – wiadomość e-mail) wskazała, iż planowana droga S8 w rejonie Olbrachtowic poprowadzona pod oknami, przecinać będzie siedliska kruka, żurawia, wielu gatunków dzięciołów i sów. Zaznaczyła, że droga w planowanym śladzie doprowadzi do zniszczenia bagniska zlokalizowanego w lasku oraz zakłóci spokój sąsiednich terenów, wyraziła także sprzeciw realizacji inwestycji w wariantcie przebiegającym przez Olbrachtowice.

[] w uwagach wniesionych w dniu 3 czerwca 2021 r. (za pośrednictwem poczty elektronicznej – wiadomość e-mail) złożył sprzeciw wobec wariantu inwestycji

przebiegającego wokół Rękowa i Olbrachtowic uzasadniając to sąsiedztwem z terenem pałacowo-parkowym w Mirosławicach i poczynionych inwestycjach w renowację zabudowań i parku, a także wysoką klasą ziem oraz upraw rolniczych.

[redacted] (pismo z dnia 3 czerwca 2021 r. przesłane w dniu 4 czerwca 2021 r. poprzez pocztę elektroniczną – wiadomość e-mail), [redacted] (pismo z dnia 3 czerwca 2021 r. przesłane w dniu 4 czerwca 2021 r. poprzez pocztę elektroniczną – wiadomość e-mail), [redacted] (pismo z dnia 27 maja 2021 r. przesłane w dniu 4 czerwca 2021 r. poprzez pocztę elektroniczną – wiadomość e-mail), [redacted] (pismo z dnia 27 maja 2021 r. przesłane w dniu 4 czerwca 2021 r. poprzez pocztę elektroniczną – wiadomość e-mail), w imieniu mieszkańców Raclawic Wielkich, Żernik Małych i Nowin (gmina Kobierzyce) złożyli uwagi o podobnej treści w zakresie wpływu drogi S8 na hałas oraz wpływu na lokalny ekosystem i środowisko. W uwagach dotyczących wpływu drogi S8 na hałas wskazali na: brak ekranu akustycznego po stronie Raclawic Wielkich, nieuwzględnienie nowobudowanej zabudowy jednorodzinnej w Raclawicach Wielkich, nieuwzględnienie w analizie oddziaływania skumulowanego oddziaływania planowanych do realizacji w przyszłości autostrada A4 i S5 oraz strefy przemysłowej znajdującej się w zachodniej części wsi Żerniki Małe. Wnoszący uwagi podważyli przebieg drogi S8 w wariantcie wybranym do realizacji wskazując na jego niekorzystny wpływ na występujące w sąsiedztwie cenne uwarunkowania krajobrazowe i przyrodnicze. Wskazali, że wariant E1E6 jest wariantem bardziej neutralny niż E2 i jednocześnie preferowanym przez społeczeństwo. Zawniioskowali o: zweryfikowanie trafności i uzasadnienia wyboru proponowanego wariantu E2 wobec wariantu E1E6, a w przypadku realizacji drogi w wariantcie E2 o:

- zagwarantowanie wybudowania ekranów akustycznych na zachodnim odcinku drogi S8 od miejscowości Nowiny aż do węzła Chrzanów W1-11 wraz z tym węzłem,
- zobligowanie Inwestora do symulacji hałasu na całym odcinku inwestycji S8 zgodnie z nowelizacją ustawy o hałasie Prawo Ochrony Środowiska wynikającą z Dyrektywy Komisji (UE) 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r.,
- zapewnienie mieszkańcom Raclawic Wielkich, Chrzanowa, Żernik Małych oraz Nowin regularnego pomiaru natężenia hałasu przez najbliższe 10 lat, począwszy od dnia uruchomienia projektowanego odcinka drogi oraz zapobieganie jego negatywnym skutkom,
- zagwarantowanie wybudowania ekranów akustycznych po obu stronach MOP Królikowice.

[redacted] (za pośrednictwem poczty elektronicznej – wiadomość e-mail) w dniu 4 czerwca 2021 r. przesłał uwagi i zastrzeżenia mieszkańców – 12 właścicieli działek położonych w miejscowości Chrzanów (podpisy tych osób zostały złożone w sposób nieczytelny, w związku z powyższym organ nie wskazał ich w uzasadnieniu niniejszej decyzji).

W złożonych uwagach i zastrzeżeniach zarzucono: brak prognozowania do przyłączenia do S8 kolejnych nowoprojektowanych dróg ekspresowych jak S5, A4, brak wskazania odpowiedniego zabezpieczenia (wskazania parametrów ekranów i odpowiednich obliczeń) przed wiejącymi intensywnymi wiatrami przenoszącymi oddziaływanie akustyczne oraz związki chemiczne, oddziaływanie na tereny rolne, działki rekreacyjne i budowlane, które w wyniku projektowanego odcinka zostaną podzielone, wprowadzając do gleby i cieków związki metali ciężkich, oddziaływanie na las (działki nr:36/3 i 36/4, obręb Chrzanów oraz wpływ na kierunek migracji dzikiej zwierzyny, brak konieczności zabudowy przejść dla zwierząt we wskazanym obszarze, ograniczenia w zakresie dostępu do ścieżki spacerowej (działka nr 186). Podpisujący się pod sprzeciwem społeczeństwa dla wariantu dzielącego Raclawice Wielkie i Chrzanów zwrócili uwagę na konieczność zapewnienia stosownych zabezpieczeń, przejść dla zwierząt, ochrony wód, terenów zielonych oraz bytu mieszkańców działek sąsiadujących z projektowaną drogą S8.

Ponadto Zarząd Stowarzyszenia A4 w Starym Śladzie w dniu 4 czerwca 2021 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej (wiadomość e-mail), zgłosił swój udział w procedurze ogłoszonej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu obwieszczeniem z dnia 29 kwietnia 2021 r., znak: WWOŚ.420.41.2020.JS.26, poinformował o zamiarze późniejszego uzyskania dostępu do akt sprawy oraz o zamiarze zgłoszenia uwag i wniosków. Do wiadomości e-mail załączono postanowienie Sądu Rejonowego dla Wrocławia Fabrycznej we Wrocławiu z dnia 21 maja 2021 r. dotyczące wpisu Stowarzyszenia A4 w Starym Śladzie do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 0000901725. W odpowiedzi na ww. wiadomość Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 9 czerwca 2021 r., znak: WWOŚ.420.41.2020.JS.28, wezwał Stowarzyszenie A4 w Starym Śladzie do usunięcia braków formalnych w ww. wniosku, tj. o: doprecyzowanie żądania wniosku oraz ewentualne złożenie wymaganych dokumentów w przypadku chęci przystąpienia do postępowania na prawach strony. W piśmie zawarto pouczenie, że ich nieusunięcie w terminie 7 dni od dnia doręczenia spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania. Ww. zostało dostarczone Stowarzyszeniu w dniu 14 czerwca 2021 r. We wskazanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu terminie nie uzupełniono ani nie sprecyzowano żądania wniosku. W związku z powyższym pismem z dnia 8 lipca 2021 r., znak: WWOŚ.420.41.2020.JS.32, tutejszy organ poinformował Stowarzyszenie A4 w Starym Śladzie o pozostawieniu wniosku z dnia 4 czerwca 2021 r. bez rozpoznania, wskazując przy tym, że poza brakiem sprecyzowania żądania, wniosek także nie został opatrzony podpisem osoby uprawnionej do reprezentowania Stowarzyszenia. Do wniosku nie został załączony Statut Stowarzyszenia (celem wykazania, że jest to uzasadnione celami statutowymi organizacji i przemawia za tym interes społeczny - w przypadku ewentualnego udziału w postępowaniu na podstawie art. 31 § 1 *ustawy Kpa*).

Nie bez znaczenia pozostaje także fakt, że z załączonego postanowienia Sądu Rejonowego dla Wrocławia Fabrycznej we Wrocławiu z dnia 21 maja 2021 r. dotyczącego wpisu Stowarzyszenia A4 w Starym Śladzie do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 0000901725 nie wynikało, aby Stowarzyszenie A4 w Starym Śladzie prowadziło działalność statutową w zakresie ochrony środowiska lub ochrony przyrody, przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S8 na odcinku Kłodzko - Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki - Wrocław (Magnice), tj. przed dniem 4 września 2020 r. (w przypadku ewentualnego uczestnictwa w postępowaniu na podstawie art. 44 ust. 1 *ustawy ooś*). Mając na uwadze powyższe, wniosek Stowarzyszenia A4 w Starym Śladzie należało pozostawić bez rozpoznania.

[redacted] pismem z dnia 7 czerwca 2021 r., w nawiązaniu do pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 19 lutego 2021 r., zwróciła się z zapytaniem dotyczącym wyglądu ekranów, wskazanie czy będą wykonane nasypy oraz nasadzenia minimalizujące oddziaływanie akustyczne. Ponownie zawnioskowała o odsunięcie drogi od granicy działki nr [redacted]. W odpowiedzi na ww. pismo, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 8 lipca 2021 r. przesłał [redacted] kopię części pisma Inwestora (w zakresie dotyczącym uwag i wniosków wnoszącej) z dnia 25 czerwca 2021 r. (stanowiące odpowiedź na pismo tutejszego organu z dnia 10 czerwca 2021 r.), w którym Inwestor odniósł się do kwestii poruszanych przez wnoszącą uwagi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 *ustawy Kpa*, obwieszczeniem z dnia 13 lipca 2021 r., znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.34, poinformował strony o zebraniu materiału dowodowego i możliwości zapoznania się z nim i składania wyjaśnień i uwag dotyczących rozpatrywanej sprawy przed wydaniem przedmiotowej decyzji. W ww. obwieszczeniu tutejszy organ poinformował, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia zawiadomienia.

Stosownie do dyspozycji ustawowej art. 59 ust. 1 pkt 1 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 *ustawy ooś* zweryfikowano *raport ooś*, wystąpiono do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wymagane ustawowo opinie/uzgodnienie oraz zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.

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

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

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku realizacyjnym III Łagiewniki – Wrocław (Magnice), realizowanym w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Budowa drogi S8 na odcinku Wrocław (Magnice) – Kłodzko”. Inwestycja ma na celu rozwinięcie sieci dróg ekspresowych i ich powiązań z innymi drogami oraz przejęcie ruchu tranzytowego, a co za tym idzie podniesienie swobody ruchu na istniejącej drodze krajowej DK8. Dodatkowe korzyści wynikające z funkcjonowania nowej drogi ekspresowej to m.in.: zmniejszenie ryzyka wypadków, skrócenie czasu podróży, zapewnienie komfortu jazdy, zapewnienie dostępu mieszkańcom pobliskich miejscowości do drogi ekspresowej S8, ograniczenie emisji spalin i hałasu, odciążenie układu dróg lokalnych od ruchu tranzytowego, przyśpieszenie rozwoju przyległych terenów oraz skrócenie czasu dojazdu służb ratunkowych.

Zadanie inwestycyjne podzielone zostało na 3 oddzielne odcinki realizacyjne. Przedmiotem niniejszego postępowania jest trzeci, ostatni odcinek realizacyjny (składający się z dwóch odcinków decyzyjnych D i E), w zakresie którego wyodrębniono cztery warianty realizacji inwestycji: WPR1, WPR2, WPR3 i WPR4 różniące się m.in. przebiegiem trasy, połączeniami z innymi drogami, rozwiązaniami technicznymi i położeniem obiektów inżynierskich, urządzeniami ochrony środowiska, infrastrukturą techniczną, oddziaływaniem na środowisko.

Do realizacji Inwestor zaproponował wariant WPR1 (w skład którego wchodzi odcinki decyzyjne: D2 (D3) i E2), obejmującego budowę odcinka drogi o długości ok. 32,6 km, od ok. km 85+465 do ok. km 118+094. Projektowana droga ekspresowa zostanie poprowadzona nowym śladem po zachodniej stronie istniejącej drogi krajowej DK8 i zlokalizowana będzie na terenie województwa dolnośląskiego, w powiatach: dzierzoniowskim i wrocławskim, na terenie gmin: Łagiewniki, Jordanów Śląski, Sobótka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce. Droga ekspresowa S8 w wariantcie WPR1 rozpocznie swój przebieg w ok. km 85+465 (początek wariantu WPR1 będzie jednocześnie końcem odcinka realizacyjnego II), po wschodniej stronie miejscowości Przystronie. Idąc w kierunku północno-zachodnim, droga w całości przebiegać będzie przez tereny rolne. W ok. km 87+020 – 87+100 droga przecinać będzie obszar oraz teren górniczy Ratajno, a w ok. km 86+960 – 87+100 przecinać będzie złoż Ratajno. Od ok. km 88+100 inwestycja przechodzić będzie w kierunku

północno-wschodnim. W ok. km 88+600 zaprojektowany został węzeł „Łagiewniki”, który będzie połączeniem drogi wojewódzkiej nr 384 z drogą ekspresową S8. Od węzła „Łagiewniki”, droga przechodzić będzie w kierunku północno-wschodnim, zachowując tym samym rezerwę terenową pod budowę trzeciego pasa ruchu. W ok. km 89+580 – 89+720 inwestycja przebiegać będzie przez otulinę Ślężańskiego Parku Krajobrazowego. W ok. km 91+105 zaprojektowany został węzeł „Trzebnik”, który będzie połączeniem drogi krajowej DK8 z drogą ekspresową S8, a pośrednio poprzez łącznik z drogą krajową DK39. Droga w wariantcie WPR1 w ok. km 91+500 – 92+000, po zachodniej stronie, omijać będzie miejscowość Radzików, zmieniając tym samym kierunek na północny i północno-zachodni. Do ok. km 94+670 droga przebiegać będzie po zachodniej stronie drogi krajowej DK8 – w odległości ok. 300 m. Na wysokości miejscowości Jordanów Śląski, po zachodniej stronie miejscowości oraz DK8 w ok. km 97+780, dla drogi S8 zaprojektowany został węzeł „Jordanów”, który pośrednio zapewni połączenie drogi krajowej DK8 z drogą ekspresową S8. Połączenie dróg odbywać się będzie poprzez drogę powiatową nr 2075D Jordanów Śląski – Świątniki. Dodatkowo węzeł zapewni połączenie z drogą powiatową nr 1989D w kierunku miejscowości Glinica. W ok. km 99+480 – 100+300 droga przecinać będzie teren górniczy Nastawice III. Wariant WPR1, przebiegając w dalszym ciągu w kierunku północno-zachodnim, po zachodniej stronie omijać będzie miejscowość Wilczkowice. W dalszym przebiegu, wariant WPR1 przechodzić będzie przez tereny rolne. Dodatkowo w ok. km 103+555 krzyżować się będzie z drogą powiatową nr 1977D. W ok. km 105+170 droga przechodzić będzie między miejscowościami Stary Zamek i Ręków. Następnie w całości droga przebiegać będzie przez tereny upraw rolnych. Od ok. km 106+500 wariant WPR1 zmieni kierunek przebiegu na północno-wschodni. W ok. km 111+540 zaprojektowany zostanie węzeł „Owsianka”, który będzie połączeniem drogi wojewódzkiej nr 346 z drogą S8. Wariant WPR1, w dalszym przebiegu przechodzić będzie przez tereny rolne, a dalej w ok. km 112+190 – 112+300 przechodzić będzie przez fragment zwartego zadrzewienia. W ok. km 113+720 projektowana droga przecinać będzie drogę gminną między miejscowościami Bąki i Królikowice. W ok. km 114+830 droga przechodzić będzie po wschodniej stronie miejscowości Nowiny, a dalej przebiegać będzie przez tereny rolne. Kierując się na północny-wschód, droga w ok. km 116+470 przechodzić będzie między miejscowościami Raclawice Wielkie oraz Chrzanów. W ok. km 117+705 zaprojektowany zostanie węzeł „Chrzanów”, który zapewni włączenie drogi krajowej DK8 oraz projektowanej drogi S8 w Autostradową Obwodnicę Wrocławia A8. Droga S8 w wariantcie WPR 1 skończy swój przebieg w ok. km 118+094.

Okres realizacji przedsięwzięcia wiązać się z powstaniem zmian struktury lokalnego krajobrazu. Bezpośrednie, negatywnie postrzegane w sensie wizualnym mogą być uciążliwości związane z pracami ziemnymi oraz realizacją obiektów inżynierskich. Krajobraz harmonijny w wyniku odsłonięcia powierzchni i realizowanych prac będzie miał cechy

krajobrazu dewastacyjnego. W ramach realizacji wariantu WPR1 nastąpi wycinka terenów leśnych oraz zwartych zadrzewień o powierzchni ok. 15 ha, a szacunkowa powierzchnia stałego zajęcia terenu pod inwestycję wyniesie ok. 264 ha. Plac budowy, z uwagi na charakter i skalę prowadzonych prac ziemnych, będzie obszarem mocno przekształconym. Uciążliwości te będą miały przejściowy charakter oraz zasięg ograniczony do najbliższej okolicy wykonywania prac.

Realizacja inwestycji będzie wiązała się z wyburzeniem obiektu garażowego zlokalizowanego na działce nr 122/3, obręb Mleczna w gminie Jordanów Śląski.

Trasa przecinać będzie użytkowaną linię kolejową nr 285 relacji Jedlina Zdrój- Wrocław Główny oraz nieczynną linię kolejową nr 310.

Projektowana droga S8 będzie przecinać liczne cieki oraz rzeki, tj.: Krzywula, Dopływ spod Łagiewnik, Dopływ z Janówka, Oleszna, Cieniawa, Barnica, Gniła, Czarna Sławka oraz Dopływ spod Raclawic Wielkich.

W granicach linii rozgraniczających, na obszarze od Łagiewnik do Wrocławia (Magnice), we wszystkich wariantach zinwentaryzowano stanowiska archeologiczne, które kolidują z planowaną inwestycją. W przypadku wariantu WPR1 istnieje możliwość ingerencji w historyczny układ ruralistyczny wsi Nowiny. W fazie budowy może dojść do chwilowego niekorzystnego oddziaływania na krajobraz kulturowy otoczenia. Związane jest to z koniecznością wykonania prac ziemnych i składowaniem materiałów budowlanych w rejonie terenu inwestycji. Oddziaływanie inwestycji będzie polegało na czasowej zmianie ukształtowania terenu, przez prowadzone wykopy oraz czasowym zajęciu terenu pod drogi dojazdowe i place budów. Zmiany te będą chwilowe, krótkotrwałe i odwracalne. Wszelkie prace będą prowadzone ze szczególną ostrożnością, a zabytki, które graniczą z planowaną inwestycją zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem i zapyleniem. W przypadku znalezienia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem, dalsze działania prowadzone będą zgodnie z regulacjami prawnymi zawartymi w *ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 710 z późn. zm.)*.

Na obszarze opracowania, w granicach linii rozgraniczających planowanej inwestycji, występuje teren górniczy o nazwie Nasławice III, rodzaj złoża: kamienie drogowe i budowlane. W obrębie terenu górniczego znajduje się obszar górniczy o nazwie Nasławice III, rodzaj złoża: kamienie drogowe i budowlane, jednocześnie obszar nie występuje w liniach rozgraniczających planowanej inwestycji. Na odcinku ok. km 87+000 występuje teren górniczy o nazwie Ratajno, rodzaj złoża: kruszywa naturalne. W obrębie terenu górniczego znajduje się obszar górniczy o nazwie Ratajno rodzaj złoża: kruszywa naturalne. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, występuje teren górniczy o nazwie Jordanów I, rodzaj złoża: kamienie drogowe i budowlane. W obrębie terenu górniczego znajduje się obszar

górnicy o nazwie Jordanów I, rodzaj złoża: kamienie drogowe i budowlane. W granicach linii rozgraniczających planowanej inwestycji, występuje złóż kruszyw naturalnych o nazwie Ratajno. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, występują złoża kamieni drogowych i naturalnych o nazwie Jordanów (część złóż Jordanów nosi nazwę Jordanów I). Następnie występują złoża kamieni drogowych i naturalnych o nazwie Nasławice.

Ze względu na charakter inwestycji ocena wpływu na krajobraz jest najbardziej istotna na etapie eksploatacji. Elementy inwestycji, które długotrwale wpłyną na krajobrazy, związane są z budową jezdni powodującym znaczne przekształcenie terenu poprzez budowę nasypów i wykopów, z obiektami inżynierskimi (mosty, wiadukty i przejścia dla zwierząt) oraz elementy techniczne drogi ekspresowej (przede wszystkim ekrany przeciwośluniowe i przeciwhałasowe). Można oczekiwać, że oddziaływanie będzie szczególnie znaczące w przypadku krajobrazów, w których działalność antropogeniczna ma charakter drugorzędny lub mocno spleciony z dynamiką przyrody. Po zakończeniu etapu budowy oddziaływanie inwestycji na krajobraz będzie stopniowo malało aż do momentu ustabilizowania się działań minimalizujących, przede wszystkim zieleni. Przekształcenie krajobrazu będzie jednak trwałe, a poszczególne jednostki krajobrazowe – należące do grupy krajobrazów przyrodniczych i przyrodniczo-kulturowych - zostaną rozcięte lub zmniejszone.

Inwestycja na omawianym odcinku przebiega głównie przez mezoregion Równina Wrocławska, który charakteryzuje się przede wszystkim krajobrazami o charakterze otwartym, zdominowanymi terenami rolnymi oraz gęsto występującymi terenami zabudowanymi o charakterze wiejskim. Równina Wrocławska jest pod względem powierzchni dużym mezoregionem, który już w stanie istniejącym jest mocno przekształcony przez człowieka. Realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na krajobraz, wzmocni jednak stopień antropogenizacji oraz fragmentacji Równiny Wrocławskiej. Poprzez realizację inwestycji wzmocniona zostanie funkcja komunikacyjna wszystkich krajobrazów leżących wzdłuż inwestycji. Pozostałe funkcje krajobrazowe będą w większej mierze jedynie tymczasowo lub miejscowo zakłócone.

Należy podkreślić, że przedmiotowa inwestycja przebiega blisko Śląskiego Parku Krajobrazowego. Warianty: WPR 1, WPR2 i WPR4 na wysokości Łagiewnik przecinają otulinę ww. Parku, natomiast warianty WPR 3 i WPR4 przecinają zabytkowy park w Kobierzycach.

Negatywne oddziaływanie inwestycji na krajobraz zostanie zniwelowane poprzez zastosowanie działań minimalizujących, tj.: poprowadzenie drogi minimalizując rozcinanie ekosystemów oraz wpływ na formy terenu ograniczając roboty ziemne, dostosowanie niwelety drogi do topografii otaczającego terenu, zaprojektowanie wszelkich obiektów inżynierskich w sposób minimalistyczny, charakteryzujący się stonowanymi kolorami, obsadzenie tras komunikacyjnych zielenią i nasadzeniami odpowiadającymi rodzimym gatunkom drzew i krzewów.

Wariantem alternatywnym do realizacji inwestycji jest Wariant WPR4 (od ok. km 90+931 do ok. 122+431). Przebieg wariantu WPR4 został wyznaczony częściowo z wariantu WPR1 oraz w części z wariantu WPR3. Wybór odcinka decyzyjnego D2 wiązał się z koniecznością doprojektowania do niego fragmentu wariantu D3, który pozwolił na uwzględnienie w projekcie zmiany przebiegu drogi krajowej DK39. Wariant WPR4 przecina istniejącą drogę krajową DK8 w ok. km 105+570. Od ok. km 118+000 do ok. km. 120+700 droga w wariacie WPR4 przebiega tym samym śladem co droga krajowa DK8. Wariant ten przebiega na zachód od miasta Łagiewniki i miejscowości Radzików. Dodatkowo, w ramach realizacji wariantu, zaprojektowano łącznik z drogą krajową DK39 w ok. km 96+500. Następnie wariant przebiega na zachód od wsi Jordanów Śląski i na wschód od miejscowości Pustków Wilczkowski i Jaszowice. Dalej droga przebiega na wschód od miejscowości Kobierzyce i tak jak pozostałe analizowane warianty, kończy swój przebieg włączając się do Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8.

Przebieg drogi w wariacie WPR2 w większości pokrywa się z przebiegiem wariantu WPR1. Różni je wykonanie łącznika z drogą krajową DK39 – w wariacie WPR2 łącznik ten zlokalizowany jest w ok. km 91+300 i odchodzi od węzła „Trzebnik”. Kompilacja wariantu WPR2 zbudowana jest z odcinków decyzyjnych D2, częściowo D3 oraz E2. Przebieg wariantu WPR2, również uwzględnia Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP Królikowice) w ok. km 113+000. Wariant ten rozpoczyna swój początek w ok. km 84+252 łącząc się tym samym z II odcinkiem realizacyjnym. Przecięcie z otuliną Ślązańskiego Parku Krajobrazowego występuje w ok. km 88+370 – 88+500. Droga w tym wariacie kończy swój przebieg w ok. km 116+881, włączając się do Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8.

Wariantem najkorzystniejszym na środowiskowo przyrodnicze jest wariant WPR3. Wariant ten przecina drogę krajową DK8 w ok. km 94+750 i dalej od ok. km 117+000 do ok. km. 119+400 wariant ten pokrywa się z trasą przebiegu drogi krajowej DK8. Droga w wariacie WPR3 (od ok. km 89+078 do ok. km 121+110) jest kompilacją dwóch wariantów decyzyjnych na odcinku D – D1 i D3 oraz na odcinku E - E1/E6. Droga przebiega na wschód od miasta Łagiewniki, a następnie przechodzi na zachodnią stronę miejscowości Radzików. Dalej wariant przebiega na zachód od wsi Jordanów Śląski i na wschód od miejscowości Pustków Wilczkowski i Jaszowice. Następnie droga przebiega na wschód od miejscowości Kobierzyce. Wariant WPR3 kończy swój przebieg w ok. km 121+110 łącząc się tym samym z Autostradową Obwodnicą Wrocławia A8.

Na podstawie analizy zgromadzonych materiałów dowodowych o planowanym przedsięwzięciu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu określił oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją, eksploatacją i ewentualną likwidacją przedmiotowej trasy komunikacyjnej wraz z planowaną do budowy infrastrukturą, jak również likwidacją kolizji z istniejącą infrastrukturą, m.in. z: napowietrznymi

liniami elektromagnetycznymi wysokiego napięcia, drogami, siecią wodociągową, stanowiących przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, a także likwidacją pozostałych kolizji z: napowietrznymi liniami elektromagnetycznymi niskiego i średniego napięcia, liniami kolejowymi, liniami telekomunikacyjnymi oraz sieciami gazowymi. Ze względu na zakres prac budowlanych związanych z ww. kolizjami, nie przewiduje się znaczącego zwiększenia oddziaływania elementów przebudowywanych sieci infrastrukturalnych na środowisko na etapie eksploatacji.

Z uwagi na kolizje skarpy nasypu drogi S8 z liniami napowietrznymi elektroenergetycznymi wysokiego napięcia w ok. km 107+677 (linia 220 kV) oraz w ok. km 107+777 (linia 110 kV) przewiduje się przebudowę ww. linii napowietrznych poprzez przesunięcie słupów poza teren pasa drogowego, tj. w obrębie terenu działek nr 72, 111 obręb 0003 Krysztalowice oraz działki nr 7/3 obręb 0010 Olbrachtowice. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że przesunięcie słupów na ww. teren przeznaczony [zgodnie z zapisami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Gminy Sobótka zatwierdzonych: *uchwałą nr XLIV/305/06 Rady Miejskiej w Sobótce z dnia 19 maja 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Sobótka z wyłączeniem obszaru miasta (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2014 r., poz. 5099) oraz uchwałą nr IX/63/15 Rady Miejskiej w Sobótce z dnia 29 czerwca 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy dla terenu położonego w obrębach: Garncarsko, Wojnarowice, Rogów Sobócki, Mirosławice, Krysztalowice i Olbrachtowice (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2015 r., poz. 3006)] m.in. pod: tereny użytkowania rolniczego, lasy lub zadrzewienia, tereny gospodarki leśnej, drogi publiczne i wewnętrzne zostanie przeprowadzone zgodnie z zapisami ww. dokumentów planistycznych. Z dokumentacji wynika, iż planowane przebudowy zostaną wykonane zgodnie z wymaganymi warunkami, a dokumentacje uzgodnione zostaną z właścicielem sieci.*

W ok. km 105+040 wystąpi kolizja projektowanej drogi z siecią wodociągową magistralną na odcinku o długości ok. 58 m, co może wiązać się z koniecznością przebudowy kolidującej infrastruktury. Prace związane z przebudową sieci wodociągowej to potencjalnie m.in.: roboty przygotowawcze, roboty rozbiórkowe – likwidacja istniejącego odcinka wodociągu, przebudowa istniejącego odcinka sieci wodociągowej, zabezpieczenie odcinka rury pod drogą, roboty ziemne.

W ramach przedmiotowej inwestycji wykonana zostanie odcinkowa regulacja cieków, wynikająca z faktu przecięcia ich projektowaną drogą S8, a tym samym koniecznością budowy nowych obiektów mostowych. Odcinkowa regulacja wykonana zostanie również w miejscach kolizji z projektowaną konstrukcją drogi (nasypem) lub jej innymi elementami, co będzie wymuszało konieczność odcinkowego przełożenia cieku (np. łącznica zjazdowa na węźle). W ramach regulacji wykonane zostanie wyprofilowanie brzegów, których minimalne

nachylenie wynosić będzie 1:2, a w miejscach o ograniczonej szerokości 1:1,5. Prace związane z profilowaniem cieku, związane będą z dostosowaniem go i przełożeniem pod obiekt, w tym m.in.: umocnienie brzegów, dostosowanie spadku skarp, koryta, itp. Skarpy zabezpieczone zostaną materiałami naturalnymi, takimi jak m.in. narzut kamienny czy materace faszynowe. Forma ubezpieczenia brzegów zależeć będzie od prędkości wody w cieku. Takie formy zabezpieczenia zapewnią ochronę brzegów przed erozją, a projektowany spadek skarp zapewni także ich stateczność. W ramach odcinkowej regulacji, w pobliżu mostów, zabezpieczone zostanie również dno koryta w celu ochrony przed zjawiskiem rozmycia w pobliżu podpór.

W ramach inwestycji zajdzie konieczność budowy/przebudowy istniejących skrzyżowań oraz budowy/przebudowy dróg niższej kategorii (krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych i pozostałych) o łącznej długości ok. 11,7 km. Kolizje z liniami kolejowymi zostaną rozwiązane za pomocą wiaduktów w ciągu drogi S8: w ok. km 91+106 oraz w ok. km 107+493.

Realizacja inwestycji będzie wymagać wycinki terenów leśnych oraz zwartych zadrzewień na łącznej powierzchni około 15 ha, w wyniku której zniszczonych zostanie około 1 ha siedliska 9170 grąd środkowoeuropejski i kontynentalny (*Gallio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), około 1,29 ha siedliska *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe oraz około 2,4 ha siedliska 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*).

Oddziaływania związane z ww. kolizjami zostały uwzględnione przy rozpatrywaniu oddziaływania związanego z budową przedmiotowej drogi.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami obszarów chronionych wymienionych w art. 6 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098). Najbliżej położone formy ochrony przyrody, tj.: Ślęzański Park Krajobrazowy zlokalizowany jest w odległości około 800 m, w odniesieniu do kilometra 87+210 drogi S8, a najbliższy obszar Natura 2000 – obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Wzgórza Niemczańskie PLH020082 zlokalizowany jest w odległości około 980 m, w odniesieniu do kilometra 85+570 drogi S8. Ponadto na odcinku drogi S8 od ok. km 89+580 do ok. km 89+720 przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w granicach otuliny Ślęzańskiego Parku Krajobrazowego, która wprawdzie nie jest formą ochrony przyrody, jednak zgodnie z art. 5 pkt. 14 *ustawy o ochronie przyrody* stanowi ona strefę ochronną graniczącą z formą ochrony przyrody i wyznaczoną indywidualnie dla formy ochrony przyrody w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka.

W buforze 5 km od przedmiotowego przedsięwzięcia zlokalizowane są dwa obszary Natura 2000, tj.: ww. obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Wzgórza Niemczańskie PLH020082, który zlokalizowany jest w odległości około 980 m oraz obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Masyw Ślęży PLH020040 znajdujący się w odległości około 3,5 km.

W odniesieniu do obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Wzgórza Niemczańskie PLH020082 w części pokrywającej się terytorialnie z terenem Nadleśnictwa Henryków zakres planu zadań ochronnych, dalej zwanym: *pzo*, zawarty jest w Planie urządzenia lasu dla Nadleśnictwa Henryków na lata 2020-2029, zatwierdzonym przez Ministra Środowiska decyzją znak DL-WGL.4100.39.2020 z dnia 23 grudnia 2020 r. Natomiast dla pozostałej części obszaru *pzo* nie został dotychczas ustanowiony. Jednocześnie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu w 2019 r. przystąpiła do opracowania *pzo* dla tego obszaru (w ramach projektu pn. „Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000”, finansowanego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 – 2020). Ustanowienie *pzo* dla tego obszaru planowane jest na 2023 r. Analizując jednak zapisy ww. planu urządzenia lasu dla Nadleśnictwa Henryków dotyczące celów działań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wzgórza Niemczańskie PLH020082, jak również biorąc pod uwagę przeprowadzoną ocenę oddziaływania inwestycji na cele i przedmioty ochrony tego obszaru – uwzględniając odległość przedmiotowej inwestycji, brak ingerencji w siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków będących przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000 – przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na przedmioty i cele ochrony ww. obszaru Natura 2000.

Plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Masyw Ślęży został ustanowiony *Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 11 lipca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Masyw Ślęży PLH020040 (Dz. Urz. Woj. Dol. poz. 3244)*. Biorąc jednak pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia względem przedmiotowego obszaru Natura 2000, brak ingerencji w siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków zwierząt stanowiących przedmioty jego ochrony – po analizie określonych w ww. *zarządzeniu* celów działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru – inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Masyw Ślęży PLH020040 i cele ich ochrony.

Potwierdzenie braku wpływu przedmiotowej inwestycji na przedmioty i cele ochrony ww. obszarów Natura 2000, ich integralność oraz spójność sieci Natura 2000, dokonane zostanie na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, która przeprowadzona będzie już po ustanowieniu planu zadań ochronnych dla pozostałej części obszaru Natura 2000 Wzgórza Niemczańskie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest głównie w obrębie terenów rolnych, przecina ono jednak tereny leśne, a także liczne cieki oraz rzeki: Krzywulę, Oleszna, Cieniawa, Barnica, Gniła, Czarna Sławka, Dopływ z Janówka, Dopływ spod Łagiewnik oraz Dopływ spod Raclawic Wielkich. Ponadto w zasięgu oddziaływania inwestycji znajdują się obszary wodno-błotne i inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe

i ujścia rzek, tj. siedlisko *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe.

Jak wynika z przedłożonego raportu ooś i jego uzupełnień w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. 2014 r., poz. 1713) siedliska przyrodnicze tj.: 9170 grąd środkowoeuropejski i kontynentalny (*Gallio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe oraz 91F0 łąkowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), a także siedliska gatunków zwierząt, tj.: pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* i różanki *Rhodeus sericeus*. W strefie oddziaływania przedmiotowej drogi stwierdzono również gatunki zwierząt objęte ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U., poz. 2183 z późn. zm.), oprócz ww., m.in. traszkę grzebieniastą *Triturus cristatus*, żabę wodną *Pelophylax esculentus*, ropuchę szarą *Bufo bufo*, żabę trawną *Rana temporaria*, jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis*, wydrę *Lutra lutra*, łożówkę *Acrocephalus palustris*, gąsiorka *Lanius collurio*, dzięcioła średniego *Dendrocoptes medius*, dzięcioła czarnego *Dendrocopos martius*, pliszki żółtej *Motacilla flava*, karlika malutkiego *Pipistrellus pipistrellus*.

Projektowana inwestycja, realizowana w wariantcie WPR1, zlokalizowana będzie w granicach zlewni dziesięciu jednostek planistycznych gospodarowania wodami – jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) znajdujących się w obszarze administrowanym przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu:

- Śleza od źródła do Księginki o kodzie PLRW600061336192. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967; dalej zwanym *Planem JCWP*) została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;
- Oleszna o kodzie PLRW60004133629. Zgodnie z zapisami *Planu JCWP* została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty;
- Śleza od Księginki do Małej Ślezy o kodzie PLRW600019133639. Zgodnie z zapisami *Planu JCWP* została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona

- nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;
- Czarna Woda od źródła do Potoku Sulistrowickiego o kodzie PLRW60004134669. Zgodnie z zapisami *Planu JCWP* została oceniona jako silnie zmieniona część wód o dobrym stanie, niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny;
 - Cieniawa o kodzie PLRW6000161336329. Zgodnie z zapisami *Planu JCWP* została oceniona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty;
 - Czarna Woda od Potoku Sulistrowickiego do Bystrzycy o kodzie PLRW60001913469. Zgodnie z zapisami *Planu JCWP* została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;
 - Barnica o kodzie PLRW6000161346749. Zgodnie z zapisami *Planu JCWP* została oceniona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty;
 - Gniła o kodzie PLRW6000161346769. Zgodnie z zapisami *Planu JCWP* została oceniona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty;
 - Czarna Sławka o kodzie PLRW6000161336589. Zgodnie z zapisami *Planu JCWP* została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty;
 - Śleza od Małej Ślezy do Odry o kodzie PLRW60001913369. Zgodnie z zapisami *Planu JCWP* została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan

chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r.) ze względu na brak możliwości technicznych.

Obszar inwestycji będzie znajdował się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 108 o kodzie PLGW6000108, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny.

Teren inwestycji nie będzie kolidował ze strefami ochronnymi ujęć wód. Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia (zarówno etap jego realizacji jak i eksploatacji) przeanalizowano w kontekście wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla części wód, w granicach których zamierzenie jest realizowane. Kluczową składową tej oceny są elementy biologiczne. Przedsięwzięcia oddziałujące w bezpośredni sposób na hydromorfologię wód, mogą pociągać za sobą zmiany zależnych od hydromorfologii i fizykochemii, biologicznych elementów. Stąd, w oparciu o przedłożony materiał dowodowy, dokonano oceny w jaki sposób zmiany parametrów hydromorfologicznych i fizykochemicznych JCWP przełożą się na zależne od nich elementy biologiczne. W celu oceny wpływu przedsięwzięcia, w perspektywie czasowej, na osiągnięcie zakładanych celów środowiskowych określonych dla JCWP przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na elementy biologiczne (oceniono wpływ na ichtiofaunę oraz możliwy wpływ na fitobentos, makrofitę, makrobezkręgowce bentosowe), hydromorfologiczne (system hydrologiczny, ciągłość rzeki, warunki morfologiczne), elementy chemiczne i fizykochemiczne jakości wód – wspierające elementy biologiczne (warunki cieplne, warunki natlenienia, zasolenie, stan zakwaszenia, warunki biogenne, zanieczyszczenia specyficzne).

Największe potencjalne oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie związane z: pracami w ciekach wodnych, przekładaniem koryt, ingerencją w koryto rzeki i jej brzegi, przekształceniem strefy brzegowej, umocnieniem zewnętrznej strefy brzegowej, a także z odprowadzaniem wód opadowych. Koryta cieków zostaną umocnione materiałami możliwie zbliżonymi do naturalnych (co zostało uwarunkowane w sentencji niniejszej decyzji). Umocnienia najczęściej wykonywane będą w obrębie obiektów mostowych oraz przed i za tymi obiektami w odległości sięgającej kilkudziesięciu metrów. Konieczność przełożenia cieków związana jest z uwarunkowaniami technicznymi, zastosowanymi rozwiązaniami projektowymi, a także kolizją z planowaną drogą. Zakres prac w obrębie cieków będzie ograniczony do niezbędnego minimum. Charakterystyki koryt przekładanych cieków będą zbliżone do stanu aktualnego oraz znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowanego koryta. Wykorzystany do umocnień materiałów - zgodnie z warunkami niniejszej decyzji - pozwoli zachować możliwie najbardziej naturalny charakter odcinka cieku. Niezmienna pozostanie objętość przepływu, a związane z przedsięwzięciem prace

nie wprowadzą istotnych zmian w funkcjonowaniu hydrologicznym i geomorfologicznym cieków. Ewentualne zaburzenie przepływu będzie obejmować strefę w rejonie prowadzonych prac i będzie polegało na lokalnej zmianie prędkości przepływu wód w cieku. Poprowadzono przeprawy przez cieki w sposób niewymagający lokalizowania podpór obiektów w korycie cieków (nie planuje się obiektów mostowych posiadających podpory w biegu cieku lub w granicach strefy brzegowej). Nastąpi częściowa, lecz odwracalna zmiana układu roślinności strefy nadbrzeżnej i struktury strefy brzegowej. Zachowanie cieku w możliwie niezmienionej formie, stosowanie naturalnych materiałów sprzyjać będzie sukcesji roślinności nadbrzeżnej i wodnej na przebudowanych odcinkach cieków.

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

Oddziaływanie na elementy fizykochemiczne będzie oddziaływaniem występującym przede wszystkim na etapie realizacji prac. Może ono dotyczyć parametrów fizykochemicznych, takich jak zawiesina ogólna lub tlen rozpuszczony w wodzie. Zjawisko to na etapie realizacji inwestycji będzie okresowe i przemijalne ze względu na ograniczony czas trwania etapu budowy oraz naturalne procesy samooczyszczanie wody w rzece. Niemniej dla ograniczenia niekorzystnych oddziaływań związanych z wprowadzeniem zawiesiny do wód powierzchniowych w sentencji niniejszej decyzji nałożono m.in. obowiązek kontroli stężenia zawiesiny w wodzie i wprowadzanie przerw w pracach w wyznaczonych miejscach, a także udział specjalistów.

W fazie eksploatacji największe zagrożenie niesie spływ zanieczyszczeń (w tym zawiesiny) z odwonienia drogi. Oddziaływanie te ograniczane będzie stosowaniem urządzeń podczyszczających i zastosowaniem odpowiedniego odwodnienia (co zostało uwarunkowane niniejszą decyzją i zostanie uszczegółowione na etapie oceny oddziaływania na środowisko prowadzonej przed wydaniem decyzji z art. 72 ust. 1 ustawy ooś).

Po dokonaniu identyfikacji oddziaływań mających wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla ww. JCWP oraz uwzględniając zakres zmian hydromorfologicznych i fizykochemicznych, uznano, że potencjalne negatywne oddziaływania na elementy biologiczne najsilniejsze będą na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Oddziaływanie na makrofity i fitobentos związane będzie m.in. ze zniszczeniem istniejącej struktury roślinności na etapie realizacji prac. Będzie to jednak oddziaływanie odwracalne, ponieważ struktura roślinności cieków odtwarzać się będzie po zakończeniu robót. Biorąc pod uwagę rodzaj stosowanego materiału, zachowanie cieków w możliwie niezmienionej formie, można uznać, iż w ciągu kilku lat po zakończeniu prac nastąpi sukcesja roślinności nadbrzeżnej i wodnej na odcinkach koryt objętych pracami. Po zakończeniu prac, wskutek sedymentacji osadów odtworzy się środowisko życia fitobentosu. Dzięki obecności nieuregulowanych odcinków oraz dryfowi, bentos będzie mógł się szybko odtworzyć. Oddziaływanie na ichtiofaunę związane będzie przede wszystkim z zamuleniem, zapiaszczeniem żerowisk oraz ze wzrostem zawiesiny. Będzie to jednak oddziaływanie odwracalne i ustąpi po zakończeniu prac. Dla zminimalizowania tego efektu, jak już wcześniej wspomniano, w sentencji niniejszej decyzji nałożono obowiązek monitorowania stężenia zawiesiny i obowiązek stosowania przerw w pracach w wyznaczonych miejscach.

Najistotniejsze oddziaływanie na odcinkach cieków objętych pracami względem elementów biologicznych związane będzie z przełożeniem koryt cieków. Ze względu jednak na zaplanowane działania minimalizujące, określone w niniejszej decyzji, negatywne oddziaływania na ww. elementy zostaną w dużym stopniu ograniczone. Po wykonaniu nowych odcinków cieków nie zostanie przerwana ciągłość morfologiczna. Należy przyjąć, iż w ciągu kilku lat po zakończeniu prac, na nowo budowanych odcinkach, dojdzie do naturalnego i samoistnego wykształcenia się ekosystemów charakterystycznych dla danego cieków i zasiedlenia nowych niszy przez przedstawicieli fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów i makrobezkręgowców bentosowych oraz ichtiofauny.

Realizacja i eksploatacja inwestycji nie powinna pogorszyć stanu jakościowego wód powierzchniowych ani stanu jakościowego i ilościowego wód podziemnych. Przewidywane oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne na etapie realizacji analizowanego przedsięwzięcia dotyczyć będą potencjalnego przedostania się zanieczyszczeń do wód i do gruntu, a za jego pośrednictwem do wód podziemnych. Negatywne oddziaływania związane z etapem realizacji inwestycji zostaną zminimalizowane przez właściwą lokalizację placu budowy, zaplecza maszynowego i składów materiałów budowlanych oraz poprzez wyposażenie miejsc składowania materiałów budowlanych w substancje wiążące zanieczyszczenia – sorbenty. Z uwagi na planowane działania w zakresie organizacji zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i urządzeń budowlanych oraz rozwiązania mające na celu ograniczenie przenikania zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, nie przewiduje się zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji, w tym przygotowania terenu pod budowę Miejsc Obsługi Podróżnych i Obwodu Utrzymania Drogi. Realizacja inwestycji nie będzie wymagała wykonania głębokich wykopów, które mogłyby stwarzać zagrożenie dla wód podziemnych. W miejscach o podwyższonym zagrożeniu

infiltracji prace prowadzone będą w taki sposób, aby zapobiec ewentualnym wyciekom substancji do środowiska gruntowo-wodnego.

Odwodnienie drogi realizowane będzie poprzez zapewnienie spadków podłużnych i poprzecznych na jezdniach dróg. W obrębie obiektów inżynierskich przewiduje się wykonanie kanalizacji deszczowej zbierającej wodę opadową z tych obiektów oraz płyt przejściowych. Wody zbierane będą w studzienki zbiorcze i wprowadzane bezpośrednio do odbiornika lub rowu drogowego/kanalizacji opadowej poprzez ścieki skarpowe lub odwodnienie wgłębne. W miejscach szczególnie narażonych na zanieczyszczanie wód podziemnych, a także na odcinkach, gdzie inwestycja będzie przebiegała w bezpośrednim sąsiedztwie pól siedlisk łągów 91E0, przewiduje się wykonanie szczelnego systemu odwodnienia.

Droga wyposażona zostanie w niezbędne urządzenia zapewniające odbiór wody opadowej poprzez korytka skarpowe i rowy do zbiorników retencyjnych na wodę opadową, które zlokalizowane zostaną wzdłuż jezdni głównej drogi. Przewiduje się, że odbiornikami będą istniejące ciekły i rowy w pobliżu przewidywanych miejsc dla zbiorników retencyjnych. W wypadku braku naturalnego odbiornika zastosowane będą zbiorniki infiltrujące, o ile sytuacja hydrogeologiczna na to pozwoli. W miejscach zagrożenia infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych stosowane będą zbiorniki szczelne. Z uwagi na fakt, że na całym odcinku drogi, zarówno dla roku 2025, jak i 2035 będą występować przekroczenia stężeń zawiesiny ogólnej, przed każdym odbiornikiem lub zbiornikiem retencyjnym umieszczony zostanie osadnik w celu ochrony środowiska wodnego przed zawiesiną. Dodatkowo w systemie odwodnienia stosowane będą separatory w celu ograniczenia stężenia substancji ropopochodnych. Umiejscowione one zostaną na odcinkach z występowaniem przekroczeń tych substancji w wodach opadowych lub roztopowych oraz w miejscach szczególnie podatnych na zanieczyszczenia wód podziemnych.

Zakłada się, że podczyszczenie realizowane będzie poprzez rowy trawiaste oraz częściowo mechanicznie z wykorzystaniem urządzeń, tj. wpusty uliczne z osadnikami i koszami na nieczystości, studnie z osadnikami, separatory substancji ropopochodnych czy piaskowniki, zainstalowanych na projektowanej kanalizacji. Wybór sposobu odwodnienia oraz jego dokładna lokalizacja będą uzależnione od panujących warunków gruntowo-wodnych.

Zakłada się, że Miejsca Obsługi Podróżnych również zostaną wyposażone w urządzenia odwadniające i podczyszczające. Dokładne ich parametry oraz lokalizacja zostaną określone na etapie zagospodarowania tych obiektów, gdyż przedmiotowa inwestycja obejmuje jedynie przygotowanie terenu pod ww. obiekty.

Zapisy warunków określonych w punktach I.3.15–I.3.21 sentencji niniejszej decyzji określają sposoby odprowadzenia i oczyszczenia wód opadowych i roztopowych. Warunki

określone w punkcie I.2.30 sentencji decyzji mają na celu zagwarantowanie sprawnego funkcjonowania systemu odwodnienia drogi.

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

Z przedłożonego *raportu o oś* i jego uzupełnień wynika również, że planowane przedsięwzięcie – przy zastrzeżeniu przestrzegania warunków wskazanych w niniejszej decyzji – nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszar Natura 2000 Wzgórza Niemczańskie PLH020082 i Ślązański Park Krajobrazowy, obszary sieci Natura 2000 oraz ciągłość i funkcjonalność lokalnych korytarzy migracyjnych, a także nie będzie miało znaczącego wpływu na krajobraz oraz czynniki mające wpływ na różnorodność biologiczną, tj.: utratę i fragmentację siedlisk, nadmierną eksploatację i niewłaściwe wykorzystanie zasobów naturalnych, zanieczyszczenia, inwazyjne gatunki obce oraz zmiany klimatu, na etapie jego realizacji oraz eksploatacji.

Warunek określony w pkt. I.2.1 ma na celu zagwarantowanie, że prace realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i zostaną wykonane w sposób minimalizujący szkody w siedliskach przyrodniczych oraz stanowiskach i siedliskach chronionych gatunków roślin i zwierząt. Obecność specjalistów ma zapewnić także właściwą reakcję w przypadku sytuacji nagłych, nieprzewidzianych na etapie planowania inwestycji, co zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na ww. elementy środowiska przyrodniczego.

Prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*, w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. umyślnego niszczenia gniazd, niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. W związku z powyższym, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z wykonywaniem wycinki drzew na ptaki w trakcie okresu rozrodczego nałożono warunki punktów I.2.2 i I.2.3. Z uwagi na fakt, iż w zwartych kompleksach leśnych, ulistnione korony drzew uniemożliwiają dostrzeżenie gatunków ptaków bytujących na drzewach, a także stwierdzenie zasiedlonych gniazd i dziupli warunkiem punktu I.2.2 wskazano, aby wycinka na określonych odcinkach wykonana została wyłącznie poza okresem lęgowym większości ptaków. Z kolei w przypadku konieczności wycinki drzew poza zwartymi kompleksami leśnymi we wskazanym terminie, tj. od 1 marca do 15 października,

w sytuacji, gdy nadzór stwierdzi lęgi ptaków na drzewach, Inwestor winien uzyskać zezwolenie właściwego organu w trybie art. 56 *ustawy o ochronie przyrody* na czynności zakazane w stosunku do gatunków chronionych (m.in. zakaz usuwania gniazd) i wstrzymać wycinkę do czasu zakończenia rozrodu (co winno zostać potwierdzone przez ornitologa). Ponadto część drzewostanu przeznaczanego do wycinki może stanowić siedliska gatunków owadów próchnożernych oraz nietoperzy. W związku z powyższym nałożono warunek pkt. I.2.4, który zobowiązuje do udziału specjalistów chiropterologa i entomologa podczas wycinki, co ma zagwarantować prawidłowe jej przeprowadzenie bez szkody dla nietoperzy i owadów - chronionych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*.

Warunki punktu I.2.5 mają na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałanie nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów.

Warunek punktu I.2.6 ma na celu ochronę przed zniszczeniem płatów siedlisk przyrodniczych zinwentaryzowanych w sąsiedztwie miejsc prowadzenia robót budowlanych wymienionych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000*, tj. *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 9170 grąd środkowoeuropejski i kontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*). Ponadto z uwagi na fakt, iż siedlisko przyrodnicze *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe jest bardzo wrażliwe na zmianę stosunków wodnych nałożono warunek punktu I.3.16.2.

Warunek punktu I.2.7 ma na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed skażeniem oraz zabezpieczenie przed niszczeniem cennych terenów (siedlisk gatunków roślin i zwierząt).

Warunek punktu I.2.8 ma na celu zachowanie korytarzy migracyjnych zwierząt, poprzez zastosowanie materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonych do naturalnych oraz wykluczenie stosowania koszy i materaców gabionowych stanowiących sztuczny element w środowisku przyrodniczym stwarzający zagrożenie dla zwierząt (utrudniają migrację, mogą doprowadzić do ich śmierci).

Warunki punktów I.2.9-I.2.11 mają na celu ochronę ichtiofauny. Warunek punktu I.2.9 wskazujący na konieczność prowadzenia prac pod nadzorem specjalisty ichtiologa ma na celu zapobieganie niekorzystnym oddziaływaniom wynikającym z braku specjalistycznej wiedzy

przyrodniczej osób wykonujących prace budowlane na występujące w rzekach ryby. Zadaniem ichtiologa będzie wskazywanie właściwego sposobu prowadzenia prac, a następnie kontrolowanie prawidłowości ich wykonania, jak również obserwowanie zachowania ichtiofauny i zapewnienie wdrożenia adekwatnych działań w sytuacjach jej zagrażających. Z uwagi na fakt, iż w rzece Oleszna stwierdzono gatunki ryb objęte ochroną na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*, tj. różanki *Rhodeus sericeus* oraz śliza *Barbatula barbatula*, wskazano warunki punktów 1.2.10 i 1.2.11. Określony w punkcie 1.2.10 zalecany termin prowadzenia prac ma na celu ochronę w okresie rozrodczym ww. gatunków ryb, tj. od 15 marca do końca czerwca. Wykluczono zatem możliwość prowadzenia prac w korycie ww. rzeki we wskazanym terminie. Ponadto wskazana w punkcie 1.2.11 kontrola stężenia zawiesiny w wodzie i wprowadzanie przerw w pracach mają minimalizować negatywne oddziaływania związane z etapem realizacji – ma to na celu zapobieżenie zmianom warunków fizykochemicznych wody oraz warunków siedliskowych dla fauny rzecznej.

Warunki określone w punktach 1.2.12-1.2.13 zostały nałożone w celu ochrony płazów w czasie ich wzmożonej migracji wiosennej oraz jesiennej wędrówki do miejsc zimowania. W miejscach stwierdzonej migracji płazów zainstalowanie szczelnych konstrukcji płotków ochronnych ma zapobiegać przed ich wkraczaniem na teren budowy. Obecność specjalisty herpetologa winna gwarantować prawidłowe wykonanie prac, a w przypadku konieczności zaproponowanie dodatkowych działań minimalizujących lub wskazanie miejsc gdzie niezbędne jest wykonanie dodatkowych wygradzeń. Podkreślić należy, że wszystkie płazy występujące w Polsce objęte są ochroną na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*. Ponadto warunek określony w punkcie 1.2.13 ma na celu ochronę miejsc rozmnażania płazów.

Warunek punktu 1.2.14 związany jest z koniecznością zminimalizowania oddziaływania inwestycji w trakcie eksploatacji na zwierzęta, w szczególności płazy. Przede wszystkim ma on na celu zapobieganie wpadaniu małych zwierząt do elementów infrastruktury technicznej, a tym samym umożliwienie im swobodnej migracji.

Określone w punktach 1.2.15-1.2.17 warunki mające na celu zachowanie lub wprowadzenie nowej roślinności w obrębie elementów infrastruktury technicznej, a także przejść dla małych zwierząt służyć będą zminimalizowaniu oddziaływania przedmiotowej drogi na zwierzęta oraz zachowanie ich lokalnych korytarzy migracyjnych.

Warunkiem zawartym w punkcie 1.2.18 wskazano szczegółowe zasady nasadzeń w strefie dojazdów do przejść dla zwierząt tak, aby zapewnić większą funkcjonalność przejść i lepsze ich wkomponowanie w otoczenie – poprzez odpowiednie przygotowanie gleby, właściwą formę nasadzeń, dobór gatunków drzew, krzewów, pnączy i traw oraz rozmieszczenie elementów biocenotycznych.

Warunek punktu I.3.1 ma na celu zmniejszenie śmiertelności ptaków wskutek zderzeń z przezroczystymi elementami infrastruktury drogowej (ekranami) na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi.

Warunek określony w punkcie I.3.2 ma na celu ograniczenie płoszenia ptaków w obrębie doliny rzeki Krzywula, która stanowi cenne miejsce ich bytowania i żerowania.

W celu zapewnienia właściwej funkcjonalności przejść dla dużych i średnich zwierząt nałożono warunki punktów I.3.3 oraz I.3.7–I.3.9. Warunkami tymi określono zalecenia dotyczące zagospodarowania terenu w świetle i w pobliżu przejścia, tj. określono zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia, wskazano wytyczne do zbiorników retencyjnych, określono rodzaj nawierzchni dróg wewnętrznych, określono parametry osłon przeciwolśnieniowych i zasady prowadzenia ogrodzeń.

Warunki określone w punktach I.3.4–I.3.6, I.3.10–I.3.12 wprowadzono w celu zminimalizowania efektu bariery, jakie może stwarzać przedmiotowa droga dla zwierząt. Wskazano przybliżony kilometraż miejsc, gdzie zostaną wykonane przejścia dla poszczególnych grup zwierząt (Tabela 1) wraz z systemem ogrodzeń naprowadzająco-ochronnych oraz określono parametry zapewniające ich funkcjonalność zarówno podczas budowy, jak i eksploatacji. W punktach I.2.19–I.2.20 wskazano konieczność dokonywania regularnych kontroli szczelności ogrodzeń oraz drożności przejść dla zwierząt, tak aby właściwie pełniły one swoją funkcję.

Warunki punktów I.2.21, II.2.3, V.1.3 pozwolą na uzyskanie organowi wydającemu decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach informacji na temat sposobu i efektywności przeprowadzonych działań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz potwierdzenie udziału właściwych specjalistów.

Wymogi punktu I.3.13 nałożono w celu minimalizacji śmiertelności zwierząt na skutek bezpośrednich zderzeń z pojazdami poruszającymi się ze stosunkowo dużą prędkością po wybudowanej drodze o statusie drogi ekspresowej.

Warunek punktu I.3.14 nałożono w celu niedopuszczenia do wprowadzenia do środowiska naturalnego i rozprzestrzeniania się w nim obcych gatunków roślin, będących często gatunkami ekspansywnymi – w miejscach zniszczonych podczas wykonywania prac budowlanych.

Z uwagi na fakt, iż w wyniku realizacji inwestycji zostaną zniszczone siedliska pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* nałożono warunek punktu II.1.1. Obowiązek dokonania nasadzeń określonych gatunków drzew, w dłuższej perspektywie czasowej, winien przyczynić się do stworzenia dogodnych siedlisk dla ww. gatunku bezkręgowca, jak również dla innych zwierząt.

Istotnym negatywnym oddziaływaniem związanym z przedmiotową inwestycją będzie wycinka drzew i krzewów, w wyniku której zniszczonych zostanie około 1 ha siedliska 9170

grąd środkowoeuropejski i kontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), około 1,29 ha siedliska *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe oraz około 2,4 ha siedliska 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*). W związku z tym nałożono obowiązek określony w punkcie II.1.2, tj. dokonanie nasadzeń na powierzchni nie mniejszej niż 3,15 ha. Celem powyższych kompensacji jest – w dłuższej perspektywie czasowej – stworzenie nowych miejsc bytowania dla gatunków zwierząt, które utraciły swoje siedliska w związku z przedmiotową wycinką. Ma to również na celu podjęcie próby odtworzenia powierzchni zniszczonych siedlisk, dlatego nasadzenia winny składać się z gatunków tworzących te siedliska.

Z uwagi na fakt, iż w celu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia dokonana będzie wycinka drzew i krzewów stanowiących zadrzewienia śródpolne, zagajniki, fragmenty większych lub mniejszych kompleksów leśnych o łącznej powierzchni około 15 ha, które również mogą stanowić siedliska ptaków nałożono warunki punktów II.1.3 i II.1.4. Realizacja tych warunków przyczynić się ma do odtworzenia miejsc dogodnych do rozrodu i bytowania tych zwierząt.

Wskazana kompensacja przyrodnicza wynika z zapisów art. 75 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 z późn. zm.), a zakres tych działań przyczyni się do zrównoważenia warunków siedliskowych powstałych po przeprowadzeniu planowanej inwestycji.

W związku z tym, że planowane prace wiązać się będą ze zniszczeniem 14 stanowisk gąsiora *Lanius collurio* nałożono określony w punkcie II.1.5 obowiązek wykonania zastępczych liniowych nasadzeń krzewów o odpowiednim dla tego gatunku składzie gatunkowym, a wskazany sposób prowadzenia działań winien zapewnić ich skuteczność.

Zapis warunku punktu II.2.1 ma na celu sprawdzenie stanu udatności wykonanych nasadzeń drzew oraz dokonanie ewentualnych uzupełnień nasadzeń, w przypadku stwierdzenia okazów, które się nie przyjęły. Natomiast warunek punktu II.2.2 ma na celu sprawdzenie stanu siedlisk przyrodniczych po zakończeniu budowy drogi oraz oceny ich tworzenia się.

Punkty V.1.1–V.1.3 nakładają obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w celu sprawdzenia prawidłowości wykonania rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej, w formie przejść dla zwierząt i rozwiązań wpływających na efektywność działania tych przejść (konstrukcje naprowadzające, nasadzenia roślinności). W sytuacji gdy podjęte działania będą niewystarczające do realizacji założonych celów. Analiza winna wskazać w jaki sposób i w jakim zakresie należy zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wprowadzić nowe.

Na każdym z etapów zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji projektowanej drogi oraz ewentualnej likwidacji będą wytwarzane odpady. W związku z realizacją planowanego

przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie następujących prac, w wyniku których zostaną wytworzone odpady: prace przygotowawcze (wycinka drzew), prace ziemne, prace rozbiórkowe i modernizacyjne, budowa i prace pomocnicze. Faza budowy, w odróżnieniu do fazy eksploatacji, charakteryzować się będzie powstawaniem znaczących ilości odpadów, przede wszystkim materiałów budowlanych oraz humusu, gleby i urobku powstałego w trakcie przygotowania powierzchni terenu pod inwestycję. Na etapie eksploatacji ilość powstających odpadów będzie mniejsza, lecz powtarzająca się w ciągu roku, przez cały czas użytkowania drogi. Powstawać będą odpady związane z pracami konserwacyjnymi i remontowymi, jak również z utrzymaniem drogi. Część odpadów będzie związana z użytkowaniem pojazdów na drodze. Powstaną zarówno w trakcie normalnego użytkowania, jak i w sytuacjach awaryjnych, w tym również z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Warunki wymienione w punktach I.2.28–I.2.29 nałożono w celu właściwego gospodarowania odpadami; wynikają one z obowiązujących przepisów oraz konieczności ochrony środowiska gruntowo-glebowego przed zanieczyszczeniem.

Charakterystyczną cechą inwestycji liniowych o charakterze dróg jest ich trwałość eksploatacyjna. Biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia ciągłości sieci komunikacyjnej w rejonie inwestycji, likwidacja projektowanej drogi wydaje się mało prawdopodobna. Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego likwidacji będzie polegać w głównej mierze na powstaniu odpadów z rozbiórki drogi.

Z uwagi na fakt, iż prace przy ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą wymagać podobnego jak na etapie budowy zaangażowania sprzętu oraz zbliżonej ilości przemieszczanych mas ziemnych, oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska na obu tych etapach przyjęto za zbliżone.

W trakcie trwania prac realizacyjnych wystąpi okresowe zanieczyszczenie atmosfery, związane głównie z pracą sprzętu i środków transportu napędzanych silnikami spalinowymi. Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego. Maszyny te napędzane olejem powodować będą negatywne oddziaływanie na środowisko w postaci emisji hałasu i spalin, jednak oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i wystąpi tylko w trakcie realizacji inwestycji. W fazie budowy należy spodziewać się w szczególności wzrostu emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO_x) zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie oraz wzrostu emisji pyłów, związanej z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia.

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne będzie tymczasowe i nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku wywołanych zanieczyszczeniem powietrza. Oddziaływanie związane z etapem budowy zakończy się wraz z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Prowadzenie prac budowlanych zgodnie z zaplanowanym harmonogramem, przy

użyciu sprawnego sprzętu w dobrym stanie technicznym i przy ograniczeniu robót z użyciem ciężkiego sprzętu (w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej) do pory dziennej (poza pracami wymagającymi ciągłości robót) w znacznym stopniu zminimalizuje uciążliwości akustyczne generowane na tym etapie. Dodatkowo, w celu ograniczenia ww. uciążliwości, baza zaplecza technicznego usytuowana będzie z dala od budynków mieszkalnych. Powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W celu zminimalizowania ww. uciążliwości akustycznych oraz oddziaływania na stan aerosanitarny najbliższego sąsiedztwa inwestycji, uwzględniając również ochronę powierzchni ziemi, nałożono warunki w punktach 1.2.22–1.2.25. Wskazane działania w zakresie ograniczania oddziaływania na jakość powietrza i emisję hałasu pozwolą na zmniejszenie potencjalnych uciążliwości mogących wystąpić w odniesieniu do mieszkańców na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Warunki punktów 1.2.26–1.2.27 nałożono w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, a zgodnie z warunkiem punktu 1.3.14 teren w sąsiedztwie drogi po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować.

Na etapie eksploatacji oddziaływanie na powietrze uzależnione będzie głównie od natężenia ruchu pojazdów, rodzajów pojazdów i ich stanu technicznego. Poruszające się po projektowanej inwestycji pojazdy będą źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza w postaci m.in.: tlenków azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla, węglowodorów i pyłów. Ponadto funkcjonowanie drogi jest źródłem emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania opon, nawierzchni drogi, klocków hamulcowych i zużywania się pracujących części mechanicznych pojazdów. W celu przeanalizowania wpływu eksploatacji przedmiotowej drogi na jakość powietrza atmosferycznego wykonano szczegółowe analizy uwzględniające takie zanieczyszczenia jak: PM_{10} , $PM_{2,5}$, SO_2 , NO_2 , CO , NH_3 , C_6H_6 , Pb , węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne. Z uwagi na znaczne natężenie ruchu na odcinku Łagiewniki – Wrocław największe oddziaływanie w zakresie wpływu na jakość powietrza atmosferycznego wystąpi w okolicach węzła „Chrzanów” (warianty WPR1 i WPR2) oraz na odcinku od węzła Wierzbice do końca opracowania (w przypadku wariantów WPR3 i WPR4). Z przeprowadzonej analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, wynika, iż w związku z realizacją inwestycji, w rejonie węzła „Chrzanów” wystąpią przekroczenia stężeń maksymalnych NO_2 . Częstość przekroczeń NO_2 poza pasem drogowym w roku 2025 (tj. w roku oddania drogi do użytkowania) wyniesie 0,03, a w roku 2035 - 0,35. Biorąc pod uwagę skalę przekroczeń, oparcie wyników o prognozy sporządzone dla nowoprojektowanego układu komunikacyjnego oraz fakt, że prognoza dla roku 2035 wykonywana została dla współczynników emisji dla roku 2030 (z powodu braku dalszych prognoz) – co może mieć wpływ na otrzymane wyniki, nie zobowiązano Inwestora do podjęcia działań minimalizujących. W celu zweryfikowania

przedstawionych danych dotyczących rozprzestrzeniania się NO₂ zobowiązano natomiast Inwestora do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, o której mowa w punktach V.3.1-V.3.3. W przypadku wystąpienia przekroczeń normatywnych wartości stężeń poza pasem drogowym (po przeprowadzeniu analizy w oparciu o faktyczne natężenie ruchu) należy zastosować odpowiednie działania minimalizujące lub formalno-prawne.

Projektowana droga w wariantcie WPR1 w przeważającej części przebiegać będzie przez tereny rolne oraz w nieznacznej części przez tereny leśne oraz tereny zabudowy mieszkaniowej. Inwestycja przebiegać będzie w sąsiedztwie m.in.: terenów zabudowy jednorodzinnej, zagrodowej, wielorodzinnej, jednorodzinnej z usługami, terenów ogródków działkowych i zieleni parkowej, terenów usług oświaty, terenów sportu i rekreacji, terenów zabudowy letniskowej i rekreacyjnej. W analizie akustycznej zawartej w raporcie oos zostały uwzględnione wszystkie tereny chronione akustycznie, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112) znajdujące się w najbliższym sąsiedztwie drogi.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia głównym źródłem emisji hałasu będą pojazdy poruszające się po projektowanym układzie drogowym. Szacuje się, iż w roku 2025, tj. w przewidywanym roku oddania inwestycji do użytkowania prognozowane natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach będzie zróżnicowane i w zależności od obciążenia ruchem wahać się będzie od około 305 poj./h do około 869 poj./h w porze dziennej oraz od około 85 poj./h do około 222 poj./h w porze nocnej.

Wyniki modelowania propagacji hałasu zawarte w raporcie oos wykazały, że na etapie eksploatacji będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną. Biorąc powyższe pod uwagę, w punkcie I.3.22 zobowiązano Inwestora do budowy ekranów akustycznych celem dotrzymania wartości dopuszczalnych na terenach objętych ochroną akustyczną. Wyniki modelowania wykazały, iż przy zastosowaniu ww. środków ochrony akustycznej nie będzie dochodzić do przekraczania dopuszczalnych poziomów hałasu na żadnym z terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych wzdłuż projektowanej drogi S8. Istotnym jest, aby ekrany zostały wykonane jako ekrany pochłaniające od strony źródła, przy dotrzymaniu wymagań pochłaniałości akustycznej zgodnie z Normą Europejską PN-EN 1793-1:2017-05 oraz wymagań izolacyjności akustycznej zgodnie z Normą Europejską PN-EN 1793-2:2018-08.

Dla terenów, na których brak jest aktualnie zagospodarowania chronionego akustycznie, należy zabezpieczyć rezerwę terenową pod ewentualne ekrany akustyczne. Dotyczy to terenów wymienionych w punkcie I.3.23 sentencji niniejszej decyzji.

W raporcie oos przeanalizowano ryzyko kumulowania się oddziaływań na etapie eksploatacji w zakresie zanieczyszczenia powietrza oraz emisji hałasu z innymi ciągami komunikacyjnymi (drogami oraz linią kolejową) znajdującymi się w rejonie inwestycji.

Z przedstawionej analizy kumulacji oddziaływań projektowanej drogi z drogą DK8 wynika, iż w rejonie wspólnego przebiegu ww. dróg nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Po zrealizowaniu drogi S8 oraz przejściu przez nią ruchu, droga DK8 przestanie być istotnym źródłem hałasu, a natężenie ruchu na tej drodze ulegnie znacznemu zmniejszeniu.

Z uwagi na znikome natężenie ruchu pociągów na linii kolejowej PKP nr 285 (2 pociągi towarowe dziennie), a także z uwagi na brak terenów podlegających ochronie akustycznej w rejonie przecięcia drogi S8 z ww. linią kolejową w zawartej w *raporcie ooś* analizie stwierdzono brak negatywnych oddziaływań skumulowanych linii kolejowej i projektowanej drogi S8.

Z uwagi na fakt, że wykonane w *raporcie ooś* analizy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny zostały oparte o prognozowane natężenie ruchu oraz o dostępne dane techniczne, w celu weryfikacji założeń przyjętych do prognozy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i oceny trafności wyboru zastosowanych rozwiązań minimalizujących, mających na celu zapewnienie ochrony terenów chronionych akustycznie przed hałasem, w punkcie warunku V.2 został nałożony obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej. W tym celu należy wykonać pomiary hałasu oraz obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu z uwzględnieniem natężenia ruchu, ukształtowania i zagospodarowania terenu. W celu sprawdzenia wyników modelownia prognozowanego poziomu hałasu zawartych w *raporcie ooś* w odniesieniu do rzeczywistego oddziaływania hałasu powodowanego eksploatacją drogi punkty kontrolne do analizy porealizacyjnej należy zlokalizować na terenach chronionych akustycznie, w szczególności w lokalizacjach określonych w punkcie V.2 niniejszej decyzji. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie należy zastosować odpowiednie środki ochrony bądź zmodyfikować zastosowane już zabezpieczenia. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Z uwagi skalę i charakter inwestycji, a także poprowadzenie drogi nowym śladem i tym samym potrzebę dostosowania się do zmiennych lokalnych warunków terenowych oraz konieczność rozwiązania licznych kolizji z istniejącą infrastrukturą oraz elementami środowiska przyrodniczego, stwierdza się konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy ooś* w zakresie określonym w warunkach III.1–III.6. Zobowiązanie Inwestora do zapisów tych warunków ma na celu doprecyzowanie wskazanych działań minimalizujących i kompensujących na środowisko przyrodnicze, zwłaszcza na chronione gatunki zwierząt, a także doprecyzowanie rozwiązań dotyczących

odprowadzania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych, regulacji cieków, a także lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych.

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdza się, iż planowana inwestycja nie będzie także przyczyniać się do zaistnienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej. Realizacja inwestycji poprzez: przeniesienie znacznej ilości pojazdów na drogę szybkiego ruchu, zmniejszenie ryzyka wypadku na istniejących drogach krajowych, całkowite wyeliminowanie z obrębu drogi ekspresowej niechronionych uczestników ruchu (piesi, rowerzyści), ograniczenie dostępności do drogi (dostępność tylko w węzłach), zapewnienie bezpiecznych manewrów wyprzedzania, zapewnienie większego komfortu jazdy, a tym samym wzrost poczucia bezpieczeństwa wśród użytkowników, odpowiednia infrastruktura drogowa wpływająca na poczucie bezpieczeństwa, odpowiednie oznakowanie pionowe i poziome, rozwiązania w rejonie skrzyżowań i węzłów, dodatkowe pasy do wyłączenia i włączenia przy zjeździe lub wjeździe, pełne wygrozdzenia drogi minimalizujące ryzyko kolizji ze zwierzętami wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na trasie Wrocław-Kłodzko, co w konsekwencji przełoży się na mniejsze ryzyko wystąpienia poważnej awarii, jak i niebezpiecznych zdarzeń w ruchu drogowym.

W fazie budowy w wyniku spalania paliw w samochodach i maszynach emitowany będzie dwutlenek węgla zaliczany do gazów cieplarnianych. Nie są to jednak emisje gazów na skalę, która wymagałaby działań minimalizujących w tym zakresie. Eksploatacja projektowanego układu komunikacyjnego stanowić będzie pomijalne źródło emisji gazów cieplarnianych, a zwiększenie płynności ruchu przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do powietrza. Nie prognozuje się zatem, aby przedsięwzięcie miało znaczący negatywny wpływ na klimat, zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej.

Przy projektowaniu przedmiotowej drogi uwzględniono takie czynniki jak: wieloletnie warunki pogodowe, ryzyko wystąpienia zjawisk atmosferycznych tj.: powódzie, wyładowania atmosferyczne, nawalne burze i silny wiatr, susze, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu oraz prognozowane zmiany klimatu i na tej podstawie dobrano materiały budowlane oraz rozwiązania technologiczne. Z dokumentacji wynika, że projektowana droga S8 będzie maksymalnie przystosowana do potencjalnych zmian klimatycznych. Zarówno konstrukcja drogi i obiektów inżynierskich, jak i zaprojektowany system odwodnienia, umożliwią ograniczenie skutków związanych z nawalnymi deszczami. Silne wiatry oraz wyładowania atmosferyczne mogą powodować krótkoterminowe utrudnienia, jednak mając na uwadze parametry projektowanej drogi klasy S oraz wymogi w zakresie zagospodarowania w obrębie pasa drogowego, ryzyko wystąpienia ww. utrudnień będzie mało prawdopodobne. Odpowiedni dobór mieszanek asfaltowych przyczyni się do podniesienia odporności nawierzchni na susze oraz ryzyko wystąpienia wysokich temperatur. Mając na uwadze powyższe, nie należy

spodziewać się wpływu ekstremalnych zjawisk klimatycznych oraz zmian klimatycznych z nimi powiązanych na projektowaną drogę S8.

Z uwagi na fakt, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w znacznej odległości od granic kraju oraz ze względu na ograniczony zasięg oddziaływania nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko od przedmiotowej inwestycji. W związku z tym nie prowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji organ ochrony środowiska jako dowód dopuścił wszystko, co mogło przyczynić się do właściwego rozstrzygnięcia sprawy, co do istoty, a podstawą do jej rozstrzygnięcia była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 7, art. 75 § 1 i art. 80 *ustawy Kpa*.

Odnosząc się do uwag, zarzutów dotyczących dokumentacji sprawy, wniosków o wskazanie do realizacji inwestycji wariantu innego niż wybrany przez Inwestora, pozostałych wniosków złożonych zarówno przez strony postępowania, jak i społeczeństwo, organ przeanalizował cały zebrany materiał dowodowy i zważył, co następuje:

Znaczna część składanych uwag dotyczyła sprzeciwu wobec wariantu wybranego do realizacji. Protestujący podważali przebieg drogi S8 w wariantcie wybranym do realizacji wskazując na jego niekorzystny wpływ na występujące w sąsiedztwie cenne uwarunkowania krajobrazowe i przyrodnicze. Wskazali m.in., że wariant E1E6 jest wariantem bardziej neutralnym niż E2 i jednocześnie preferowanym przez społeczeństwo. Zawnioskowali o: zweryfikowanie trafności i uzasadnienia wyboru proponowanego wariantu E2 wobec wariantu E1E6. Swoje stanowisko argumentowali głównie: bliskim sąsiedztwem terenów zabudowy mieszkaniowej, negatywnym wpływem na środowisko, w tym w szczególności na klimat akustyczny, na stan powietrza atmosferycznego, środowisko przyrodnicze, a także wpływ na spadek wartości terenów rolniczych.

Odnosząc się zatem do wniosków o wskazanie przez organ innego wariantu niż preferowany przez Inwestora wskazuje się, iż to Inwestor w kierowanym do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wniosku wskazał wariant, w którym zamierza realizować inwestycję. Organ prowadzący postępowanie administracyjne oraz rozpatrujący sprawę związany jest zakresem wniosku, w tym żądaniem, które zostało określone przez Inwestora. W rezultacie, w tym przypadku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, wydaje decyzję dla wariantu preferowanego przez Inwestora, tj. wariantu WPR1. Organ rozpatrujący sprawę nie może zatem samodzielnie dokonać wyboru wariantu realizacji zamierzenia inwestycyjnego, tym bardziej, iż preferowany przez Wnioskodawcę wariant, przy zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących, nie będzie istotnie negatywnie oddziaływać na środowisko. Nie oznacza to jednak, że organ

nie dokonuje analizy pozostałych wariantów alternatywnych zaprezentowanych w *raporcie* ooś. Organ prowadzący sprawę zobowiązany jest ocenić, czy w sprawie występuje „zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę” (art. 81 ust. 1 *ustawy ooś*). Zgodnie z ww. przepisem „Jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia”. Wybór wariantu najbardziej zasadnego powinien być dokonywany w oparciu o zestawienie skutków realizacji dla środowiska, a także wpływu na zagospodarowanie przestrzenne, jakość życia i zdrowia ludzi, aspekty ekonomiczne, aspekty społeczne. Odrzucenie wariantu preferowanego przez Inwestora może mieć miejsce tylko w sytuacjach wyjątkowych, np. kiedy analiza merytoryczna rozwiązania preferowanego przez Inwestora wskazuje na znacząco negatywne skutki dla środowiska. W omawianym przypadku, z analizy wielokryterialnej wynika, iż każdy z wariantów w porównywalnym stopniu może oddziaływać na środowisko, a jednocześnie w każdym przypadku możliwa jest realizacja inwestycji z punktu widzenia przepisów prawa, przy zastosowaniu działań minimalizujących i kompensujących. W tej sytuacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu nie może w oparciu o art. 81 ust. 1 *ustawy ooś* wskazać Inwestorowi innego wariantu do realizacji, aniżeli zaproponowany przez Wnioskodawcę. Pojawiające się zatem w głosach stron i społeczeństwa wnioski o wskazanie przez organ w treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariantu innego niż wariant preferowany do realizacji przez Inwestora nie mogły zostać uwzględnione. Dodatkowo należy zauważyć, iż w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji zostały wskazane liczne niezbędne działania minimalizujące i kompensujące oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, a ich przestrzeganie pozwoli dotrzymać standardy ochrony środowiska.

Ponadto, odnosząc się do uwag dotyczących zasadności wyboru wariantu realizacyjnego, należy zaznaczyć, że ów wybór został poparty analizą wielokryterialną, która oparta została o kryteria o najwyższej wartości punktowej, tj.: oddziaływanie na stanowiska chronionej fauny i flory, oddziaływanie na klimat akustyczny, oddziaływanie na korytarze ekologiczne, a także kryteria o mniejszym znaczeniu, tj.: kolizje z obszarami leśnymi, oddziaływanie na wody powierzchniowe, oddziaływanie na obszary ochronne, oddziaływanie z uwagi na morfologię i geologię, oddziaływanie na gleby i powierzchnię ziemi, oddziaływanie na chronione dobra kultury, kolizje z obiektami kubaturowymi, oddziaływanie na krajobraz, oddziaływanie na wody podziemne, oddziaływanie na obszary Natura 2000. W celu przeprowadzenia optymalnej oceny rozpatrywanych przebiegów projektowanej drogi, w analizie wielokryterialnej przyjęto dodatkowy podział inwestycji na odcinki decyzyjne

oznaczone odpowiednio: D (obwodnica Łagiewnik) z podziałem na podwarianty decyzyjne – D1, D2, D3, D4 oraz E (obwodnica Łagiewnik – włączenie do Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8 z podziałem na podwarianty decyzyjne – E1E6, E2, E3E7, E4E8). Ww. podwarianty decyzyjne posłużyły do wyznaczenia wariantów w następujący sposób:

- wariant WPR1 – D2(D3) – E2,
- wariant WPR2 – D2(D3) – E2,
- wariant WPR3 – D1/D3 – E1/E6,
- wariant WPR4 – D2(D3) – E1/E6.

Analizując wpływ przedstawionych wariantów na środowisko przyrodnicze należy zaznaczyć, iż oddziaływanie wszystkich wskazanych wariantów w tym zakresie było podobne, niemniej jednak wariantem najkorzystniejszym pod względem wpływu na warunki przyrodniczo-środowiskowe okazał się wariant WPR3. Jedynie w przypadku wariantu WPR3 przebieg drogi omija stanowisko lęgowe żółny *Merops apiaster*, gatunku objętego ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Wariant preferowany przez Wnioskodawcę, tj. wariant WPR 1, zajął drugą pozycję przy ocenie tego kryterium.

Podkreślić należy jednak, że na wybór wariantu preferowanego do realizacji znaczący wpływ miały takie kryteria, jak:

- kryterium funkcjonalno-techniczne, w którym wzięto pod uwagę elementy mające wpływ na bezpieczeństwo, funkcjonalność, przyjętą technologię realizacji i pośrednio koszty inwestycji;
- kryterium środowiskowe;
- kryterium społeczne, oszacowane na podstawie ilości wyburzeń, odległości od budynków mieszkalnych oraz opinii mieszkańców;
- kryterium ekonomiczne, uwzględniające m.in. koszty robót drogowych, koszt robót mostowych, koszty pozostałe oraz koszty utrzymania i eksploatacji.

Wariantem najlepiej ocenionym w kontekście ww. kryteriów okazał się właśnie wariant WPR1 i dlatego też został wskazany przez Wnioskodawcę do realizacji przedmiotowej inwestycji.

Odpowiadając zatem na wnioski mieszkańców gminy Kobierzyce dotyczące wskazania wariantu E1E6 jako wariantu wybranego do realizacji zaznaczyć należy, iż w ocenie kryterium funkcjonalno-technicznego podwariant E1E6, wchodzący w skład wariantów WPR3 i WPR4, wypadł najgorzej, a najlepszymi podwariantami decyzyjnymi okazały się podwarianty D2 i E2, wchodzące w skład m.in. wariantu WPR1. Ponadto, podwariant E1E6 został oceniony jako jeden z najmniej optymalnych w kontekście kryterium ekonomicznego. Dodatkowo należy zaznaczyć, że realizacja inwestycji w wariantach WPR3 czy WPR4 wiązałaby się z wyburzeniem budynku mieszkalnego w gminie Kobierzyce, co nie jest konieczne w przypadku realizacji inwestycji w wariantcie WPR1. Odnosząc się natomiast do kwestii,

iż wariant E1E6 jest wariantem społecznie preferowanym należy zaznaczyć, iż to kryterium jest tylko jednym z wielu uwzględnionych w analizie wielokryterialnej, istotnym w wyborze wariantu, ale nie decydującym. W opinii tutejszego organu analiza wielokryterialna została wykonana poprawnie. Przy ocenie wariantów omówiono ich wpływ na wszystkie istotne czynniki, zarówno z perspektywy realizacji, jak i eksploatacji inwestycji. W raporcie oś wskazano, iż każdy z proponowanych wariantów jest bardzo wrażliwy zarówno pod kątem konfliktów społecznych, jak i uwarunkowań środowiskowych. Każdy z możliwych przebiegów trasy będzie wpływać na środowisko przyrodnicze, a lokalizacja trasy budzi bardzo duże emocje społeczne. Jednocześnie droga ta jest bardzo oczekiwana przez społeczeństwo, a brak realizacji tego odcinka przyczynia się do pogarszania sytuacji komunikacyjnej na istniejącej sieci dróg relacji Wrocław-Kłodzko. Mając na uwadze powyższe oraz fakt, iż przy zastosowaniu wskazanych w niniejszej decyzji działań minimalizujących i kompensujących realizacja inwestycji nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym środowisko przyrodnicze, tutejszy organ nie ma podstaw do wskazania innego wariantu do realizacji inwestycji niż proponowany przez Wnioskodawcę.

Odnosząc się do kwestii poprowadzenia drogi po nowym śladzie zamiast poszerzenia istniejącego ciągu komunikacyjnego należy wyjaśnić, iż dla przyjętych założeń dla projektowanej drogi klasy drogi ekspresowej wymagane są minimalne parametry wszystkich elementów geometrycznych przebiegu projektowanej trasy. Z dokumentacji wynika, iż realizacja inwestycji w wariantcie polegającym na dostosowaniu istniejącej drogi krajowej DK8 do założeń projektowej drogi ekspresowej wiązałoby się z koniecznością znacznej ilości wyburzeń oraz zastosowania ekranów akustycznych w znacznie większej ilości niż w przyjętym do realizacji wariantcie WPR1. Ponadto, z uwagi na utrudnienia terenowe, droga poprowadzona z uwzględnieniem stanu istniejącego nie spełniałaby wymagań drogi ekspresowej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Odnosząc się natomiast do braku informacji o planowanym przebiegu inwestycji zaznaczyć należy, że - jak wynika z przedstawionej w raporcie oś analizy możliwych konfliktów społecznych - konsultacje związane z realizacją planowanej inwestycji trwały od kilku lat i były podzielone na kilka etapów. Pierwszym z nich była akcja informacyjna w lokalnych gazetach oraz poprzez plakaty rozwieszane na terenie gmin, wskazujące wszystkie uprzednio analizowane warianty przebiegu S8. Spotkania w poszczególnych gminach składały się z 2 części. Pierwsza część spotkań obejmowała kilkugodzinny dyżur projektanta, podczas którego prezentowane były papierowe wersje planów sytuacyjnych oraz mapy lokalizacyjne. Podczas dyżuru była możliwość pobrania ankiet oraz mapy poglądowej, a także dokładne zapoznanie się ze szczegółowymi rozwiązaniami projektowymi każdego z analizowanych wariantów i dyskusji z projektantami w zakresie tych rozwiązań. Druga część spotkania polegała na podsumowaniu całego dnia spotkań w postaci multimedialnej

prezentacji przeprowadzonej w obecności przedstawicieli Zamawiającego. Jak wskazano w raporcie o oś, w trakcie prezentacji przedstawiono i omówiono m.in.: bieżący etap projektowy, ankiety, terminy składania wniosków i ankiet, miejsca składania ankiet itp. Podczas trwania prezentacji, omówiony i przedstawiony został każdy wariant na terenie każdej gminy/miasta. Spotkania informacyjne w gminach: Łagiewniki, Jordanów Śląski, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce miały miejsce na przełomie maja i czerwca 2019 r. i zostały na nich omówione m.in. zagadnienia, tj.: ochrona mieszkańców przed negatywnymi skutkami budowy drogi, ochrona szlaków i żerowisk dzikich zwierząt, ochrona środowiska przyrodniczego, zachowanie większej odległości od zabudowań mieszkalnych, rozwiązania techniczne w zakresie kolizji oraz szczegółowe rozwiązania dotyczące przebiegu oraz parametrów drogi w poszczególnych miejscowościach.

Ponadto, w odniesieniu do uwagi dotyczącej braku informacji o przebiegu drogi w rejonie miejscowości Ręków i Olbrachtowic, należy wskazać, że (jak wynika z informacji przekazanych przez Inwestora w piśmie z dnia 25 czerwca 2021 r.) zasięg projektowanej drogi szybkiego ruchu został uwzględniony w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obrębów: Olbrachtowice, Stary Zamek oraz Ręków.

W kwestii wpływu inwestycji na teren pałacowo-parkowy w Mirosławicach należy wyjaśnić, iż w przedłożonych uwagach nie wskazano dokładnej lokalizacji ww. terenu, natomiast po weryfikacji przebiegu inwestycji względem miejscowości Mirosławice tutejszy organ uznał, iż można domniemywać, że zgłaszającemu uwagi chodziło o teren pałacowo-parkowy zlokalizowany w Mirosławicach przy ulicy Kryształowickiej 2B. Odnosząc się zatem do obaw dotyczących oddziaływania projektowanej drogi względem ww. terenu należy wskazać, że z przedłożonej dokumentacji, w tym załączników graficznych, nie wynika, aby ww. teren pałacowo-parkowy znajdował się w zakresie realizacji przedmiotowej drogi bądź w zasięgu jej oddziaływania.

Odnosząc się do uwagi dotyczącej ograniczeń w zakresie zagospodarowania działek należy zaznaczyć, że z dokumentacji wynika, iż co prawda ww. działki mieszczą się w zakresie realizacji przedmiotowej inwestycji, jednak zlokalizowane są w odległości około 160-230 m od osi planowanej drogi S8. W obrębie wskazanych działek planowana jest przebudowa drogi gminnej 1959D (Żerniki Małe – Chrzanów), która krzyżować się będzie z projektowaną drogą S8. Obecnie nie są znane ostateczne granice planowanego pasa drogowego. Podział poszczególnych nieruchomości celem wyznaczenia pasa drogowego będzie ustalany na etapie postępowania w sprawie uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Wskazanie ograniczeń w zakresie zagospodarowania terenu w sąsiedztwie planowanej inwestycji nie jest przedmiotem postępowania prowadzonego przez tutejszy organ ani nie mieści się w kompetencjach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

we Wrocławiu. Dodatkowo należy zaznaczyć, że w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania akustycznego dla omawianego terenu zaprojektowano wykonanie ekranu akustycznego E15.

Odnosząc się do kwestii braku zaprojektowania ekranu akustycznego po stronie Raclawic Wielkich (na odcinku od miejscowości Nowiny aż do węzła Chrzanów W1-11 wraz z tym węzłem) oraz braku zinwentaryzowania nowopowstałej zabudowy jednorodzinnej powstałej na terenach MN w Raclawicach Wielkich wskazać należy, że z analizy akustycznej zawartej w *raporcie ooś* wynika, iż we wskazanej lokalizacji znajdują się tereny podlegające ochronie akustycznej (oznaczone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako MN), natomiast nie są one zabudowane. Mając na uwadze wielkość oddziaływania inwestycji oraz możliwość zagospodarowania tych terenów w przyszłości, dla terenów podlegających ochronie akustycznej obecnie niezagospodarowanych, w tym w rejonie Raclawic Wielkich, wskazano konieczność zapewnienia rezerwy terenowej pod ewentualne ekrany akustyczne, do czego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu zobowiązał Inwestora w punkcie I.3.23 sentencji niniejszej decyzji. Zaplanowana rezerwa terenowa R14, ujęta w *Tabeli 4. Zestawienie odcinków drogi pod rezerwę terenową* pod pozycją nr 9 umożliwi zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń akustycznych, w sytuacji kiedy tereny te zostaną zagospodarowane zgodnie z ich przeznaczeniem, a wielkość oddziaływania akustycznego będzie wymagać konieczności zastosowania środków minimalizujących. Dodatkowo, w sentencji niniejszej decyzji, warunkiem punktu III.4 zobowiązano Inwestora do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy ooś* w zakresie lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych. Ocena ta zostanie przeprowadzona z uwzględnianym aktualnego sposobu zagospodarzona terenu na moment wykonywania wskazanej oceny. Ponadto przeprowadzona analiza porealizacyjna, do której tutejszy organ zobowiązał Inwestora w punkcie V.2 sentencji niniejszej decyzji, pozwoli na zweryfikowanie faktycznego oddziaływania inwestycji, także w kontekście nowopowstałych zabudowań bądź terenów podlegających ochronie akustycznej, a w sytuacji, w której dopuszczalne poziomy hałasu nie zostaną dotrzymane umożliwi zobowiązanie Inwestora do zastosowania odpowiednich działań minimalizujących, a w przypadku ich braku podjęcie działań mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W kwestii braku przeanalizowania oddziaływania skumulowanego z projektowanymi drogami A4 oraz S5 wyjaśnienia wymaga fakt, iż analiza oddziaływania skumulowanego zawarta w *raporcie ooś* została przeprowadzona pod kątem możliwej kumulacji oddziaływań z innymi inwestycjami liniowymi znajdującymi się w rejonie inwestycji, natomiast (jak wynika z pisma Inwestora z dnia 25 czerwca 2021 r.) dla ww. dróg wyznaczono dopiero korytarze

terenowe ich przebiegu. Z uwagi na wczesny etap projektowania i brak informacji dotyczących dokładnych tras przebiegu ww. dróg oraz ich parametrów niemożliwe jest uwzględnienie ww. planowanych ciągów komunikacyjnych w analizie oddziaływania skumulowanego z projektowaną drogą S8. Odnosząc się natomiast do obawy dotyczącej braku przeanalizowania oddziaływania skumulowanego dla wszystkich ww. dróg wyjaśnić należy, iż w przypadku chęci wybudowania innych ciągów komunikacyjnych w sąsiedztwie drogi S8 już po jej zrealizowaniu, w dokumentacji sporządzanej dla nowo planowanej inwestycji liniowej należy przeanalizować ryzyko ewentualnego oddziaływania skumulowanego z przedmiotową drogą S8.

Odnosząc się natomiast do kwestii braku przeanalizowania oddziaływania skumulowanego z hałasem pochodzącym ze strefy przemysłowej, znajdującej się po zachodniej części wsi Żerniki Małe należy wyjaśnić, iż zawarta w *raporcie o oś* analiza akustyczna uwzględnia aspekt skumulowanego oddziaływania akustycznego w odniesieniu do istnych źródeł hałasu liniowego, tj. z innymi ciągami komunikacyjnymi (drogami oraz linią kolejową) znajdującymi się w rejonie inwestycji – w omawianym przypadku przeanalizowano oddziaływanie projektowanej drogi z drogą krajową DK8 oraz linią kolejowej PKP nr 285. Przeanalizowanie oddziaływania projektowanej drogi w połączeniu z oddziaływaniem z wszystkich możliwych źródeł jest niemożliwe do wykonania, ze względu zarówno na odmienne metodyki określania jego poziomu, jak i różne wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w zależności od źródła dźwięku.

Odnosząc się do kwestii dostosowania symulacji hałasu na całym odcinku planowanej drogi S8 do projektu nowelizacji *ustawy Prawo ochrony środowiska* w związku z koniecznością transpozycji *Dyrektywy Komisji (UE) 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustalenia metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku* należy wyjaśnić, iż na dzień dzisiejszy nowelizacja ww. ustawy nie weszła jeszcze w życie, a proces legislacyjny projektu nowelizacji nie został zakończony. Podkreślić należy, że tutejszy organ przeanalizował oddziaływanie inwestycji w kontekście przepisów i norm obowiązujących na dzień składania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

Odnosząc się do zapewnienia mieszkańcom Raclawic Wielkich, Chrzanowa, Żernik Małych oraz Nowin regularnego pomiaru natężenia hałasu przez najbliższe 10 lat, począwszy od dnia uruchomienia nowego odcinka S8 oraz zapobiegania jego negatywnym skutkom, również po zakończeniu rozbudowy S8, wyjaśnić należy, że Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, na potrzeby wykonania map akustycznych, zobowiązany jest przepisami prawa do wykonania co 5 lat okresowych pomiarów hałasu w ramach Generalnego Pomiaru Hałasu dla dróg krajowych o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów na rok. Na podstawie ww. map akustycznych aktualizowany jest Program ochrony środowiska przed

hałasem, za pomocą którego można określić potrzeby i kolejność podejmowania działań mających na celu przywrócenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W celu zweryfikowania wielkości prognozowanego poziomu hałasu z rzeczywistym oddziaływaniem, warunkiem V.2 wskazanym w sentencji niniejszej decyzji zobligowano Inwestora do wykonania, po upływie 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania, analizy porealizacyjnej. Ponadto warunkiem tym Inwestor został zobowiązany do zastosowania odpowiednich środków ochrony w przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych. Na późniejszym etapie eksploatacji drogi, w uzasadnionym przypadku, zweryfikowanie rzeczywistego oddziaływania akustycznego możliwe będzie poprzez przeprowadzenie ewentualnego przeglądu ekologicznego.

W kwestii zagwarantowania wybudowania ekranów akustycznych po obu stronach MOP Królikowice należy wyjaśnić, iż w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji przewiduje się wyłącznie przygotowanie terenu pod realizację Miejsc Obsługi Podróżnych. O ostatecznym sposobie ich zagospodarowania zdecydują ich dzierżawcy. Zaznaczyć należy, że w przypadku chęci zrealizowania na terenie MOP-u przedsięwzięcia wymienionego w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, konieczne będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu konieczne będzie zastosowanie odpowiednich działań minimalizujących. Na wypadek zaistnienia potrzeby zastosowania działań minimalizujących negatywne oddziaływanie akustyczne w postaci w rejonie ww. MOP-ów została zapewniona rezerwa terenowa pod ewentualne ekrany akustyczne.

Odnosząc się do uwagi dotyczącej przecięcia siedlisk ptaków w rejonie Olbrachtowic należy zaznaczyć, iż na potrzeby planowanego przedsięwzięcia została wykonana pełna inwentaryzacja przyrodnicza, w tym ornitologiczna. Jej wyniki nie potwierdzają występowania w tym rejonie żurawia oraz sów. Należy zaznaczyć, iż ptaki są gatunkami mobilnymi i obecność poszczególnych gatunków mogła nie zostać stwierdzona podczas inwentaryzacji. Mając jednakże na względzie, iż zadrzewienia i inne tereny w obrębie wariantu WPR1 mogą stanowić siedliska ptaków, w niniejszej decyzji nałożono warunki, które mają na celu zminimalizowanie oddziaływania inwestycji na te zwierzęta, w tym na gatunki ptaków m.in. dzięcioły, kruki.

Odnosząc się do zarzutu braku wskazania odpowiedniego zabezpieczenia przed intensywnymi wiatrami przenoszącymi znaczne oddziaływanie akustyczne oraz związki chemiczne należy wyjaśnić, iż z raportu ooś wynika, iż zasięg oddziaływania hałasu wyznaczony został na podstawie obliczeń z wykorzystaniem opracowanego trójwymiarowego modelu emisji hałasu, w którym uwzględniono wszystkie elementy wpływające w istotny sposób na rozchodzenie się dźwięku w środowisku. Do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu i izolinii stężeń dla poszczególnych zanieczyszczeń podczas

etapu budowy i eksploatacji inwestycji użyto programu Operat FB zarejestrowanego na firmę Ansee Consulting Michał Jaśkiewicz (licencja numer 691/OW/14) i posiadającego pozytywną opinię Instytutu Ochrony Środowiska w Warszawie. Z dokumentacji wynika, że model referencyjny wykorzystywany do oceny rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń (model smugi Gaussa) wykorzystuje do obliczeń, oprócz danych dotyczących emisji, statystyki stanów równowagi atmosfery według klasyfikacji Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej oraz rozkład kierunków i prędkości wiatrów. Zaznaczyć należy, że dla przedmiotowego odcinka drogi, ocenę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń przeanalizowano w oparciu o dane meteorologiczne, w tym różę wiatrów ze stacji meteorologicznej Wrocław. W raporcie oś wskazano, że z uwagi na przeważający kierunek wiatru z zachodu i ukształtowanie terenu (pasmo Sudetów ciągnące się w kierunku z północnego zachodu na południowy wschód), obszar inwestycji znajduje się w dużej mierze w strefie o obniżonej prędkości wiatru. Z uwagi na orientację Kotliny Kłodzkiej w osi północ-południe, są to dominujące kierunki wiatru na tym obszarze. Średnia prędkość wiatru na terenie inwestycji dla stycznia wynosi od 3,6 do 3,7 m/s, a dla czerwca 2,5 do 2,6 m/s.

Ponadto, odnosząc się do przenoszenia związków chemicznych w powietrzu, należy wyjaśnić, że jak już wskazano w treści niniejszej decyzji, w celu przeanalizowania wpływu eksploatacji przedmiotowej drogi na jakość powietrza atmosferycznego wykonano szczegółowe analizy uwzględniające takie zanieczyszczenia jak: PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂, NO₂, CO, NH₃, C₆H₆, Pb, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne. Z przeprowadzonej analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wynika, iż w związku z realizacją inwestycji, w rejonie węzła „Chrzanów” wystąpią przekroczenia stężeń maksymalnych NO₂. Biorąc pod uwagę skalę przekroczeń, oparcie wyników o prognozy sporządzone dla nowoprojektowanego układu komunikacyjnego oraz fakt, że prognoza dla roku 2035 wykonywana została dla współczynników emisji dla roku 2030 (z powodu braku dalszych prognoz), co może mieć wpływ na otrzymane wyniki, nie zobowiązano Inwestora do podjęcia działań minimalizujących, natomiast w celu zweryfikowania przedstawionych danych dotyczących rozprzestrzeniania się NO₂ zobowiązano Inwestora do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, o której mowa w punktach V.3.1-V.3.3. W przypadku wystąpienia przekroczeń normatywnych wartości stężeń poza pasem drogowym (po przeprowadzeniu analizy w oparciu o faktyczne natężenie ruchu) Inwestor zobowiązany będzie do podjęcia odpowiednich działań minimalizujące lub formalno-prawne.

Odnosząc się do kwestii dotyczącej podziału terenów rolnych, działek rekreacyjnych i budowlanych, wskazania ograniczeń w zakresie zagospodarowania działek znajdujących się w sąsiedztwie inwestycji, utrudnień wynikających z częściowego zagospodarowania działki nr 186, obręb Raławice Wielkie, należy stwierdzić, iż są to kwestie wykraczające poza niniejsze postępowanie i nie pozostają w kompetencji tutejszego organu.

Odnosząc się do kwestii wpływu na teren lasu zlokalizowanego na obszarze działek nr 36/3 i 36/4, obręb Chrzanów należy wyjaśnić, że w sąsiedztwie inwestycji, na terenie obrębu Chrzanów, nie ma działek o takich numerach. Po przeanalizowaniu załączników graficznych przedstawiających zakres realizacji inwestycji oraz zasięg jej oddziaływania tutejszy organ stwierdził, iż można domniemywać, że wnoszący ww. uwagi miał na myśli teren leśny zlokalizowany na terenie działek 36/3 i 36/4, obręb Raclawice Wielkie, będący w zasięgu oddziaływania inwestycji. W kwestii wpływu na kierunek migracji dzikiej zwierzyny, braku konieczności budowy przejść dla zwierząt w rejonie miejscowości Chrzanów, w tym w rejonie terenu leśnego (działki nr 36/3 i 36/4, obręb Raclawice Wielkie), jak wspomniano już wyżej w niniejszej decyzji, na potrzeby planowanego przedsięwzięcia została wykonana pełna inwentaryzacja przyrodnicza, która obejmowała tereny zlokalizowane w sąsiedztwie przedmiotowej drogi oraz zinwentaryzowała trasy migracji zwierząt. Na podstawie jej wyników zostały wskazane konieczne do wykonania przejścia dla zwierząt. Zatem odnosząc się do kwestii wykonania przejść dla zwierząt w rejonie ww. miejscowości stwierdzić należy, że zostały one tam zaplanowane i ich lokalizacja została wskazana w sentencji niniejszej decyzji.

W kwestii wprowadzania związków metali ciężkich do gleb oraz cieków w obrębie ww. terenu leśnego należy wyjaśnić, że z przedłożonego *raportu oos*, nie wynika, aby skutek realizacji, eksploatacji czy też likwidacji inwestycji doszło do znaczącego negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji zaproponowano szereg działań związanych z prowadzeniem robót budowlanych oraz organizacją placu budowy i zaplecza budowlanego mających na celu zapobieżenie ewentualnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Na etapie użytkowania drogi oddziaływanie związane z odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych do środowiska gruntowo-wodnego zostanie zminimalizowane poprzez wykonanie sprawnego systemu odprowadzającego wody opadowe oraz zastosowanie urządzeń podczyszczających.

Odnosząc się do kwestii oddalenia drogi S8 od miejscowości Chrzanów, a w szczególności od działki nr należy wyjaśnić, że - jak wynika z informacji uzyskanych od Inwestora - zmiana przebiegu drogi w obrębie miejscowości Chrzanów nie jest możliwa ze względu na bliskie sąsiedztwo analizowanego odcinka drogi z jej włączeniem do Autostradowej Obwodnicy Wrocławia i koniecznością zachowania odpowiedniego promienia łuku, który wynika z geometrii istniejącej Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Zaproponowany przebieg analizowanego odcinka drogi został zaprojektowany w sposób zapewniający spełnienie podstawowej funkcji drogi z zachowaniem warunków bezpieczeństwa drogowego, obowiązujących przepisów prawa w zakresie projektowania dróg ekspresowych, jak również z uwzględnieniem urządzeń ochrony środowiska zapewniających

dotrzymanie określonych przepisami prawa standardów jakości środowiska. Jak wynika z informacji przekazanych przez Inwestora w piśmie z dnia 3 lutego 2021 r., próba zmiany trasy drogi ekspresowej S8 w preferowanym wariantcie WPR1, na odcinku przebiegającym w rejonie Chrzanowa, oprócz wygenerowania konieczności przebudowy istniejącego odcinka Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, spowodowałby także zajęcie znacznego obszaru terenu w obrębie miejscowości Raclawickie Wielkie, w tym przeznaczonego pod zabudowę mieszkaniową, jak również zbliżenie trasy drogi do istniejącej zabudowy mieszkaniowej miejscowości Raclawice Wielkie oraz miejscowości Nowiny.

Odnosząc się do próby wybudowania ekranów dźwiękochłonnych w rejonie działki nr należy zaznaczyć, iż zgodnie z analizą oddziaływania akustycznego zawarta w *raporcie ooś*, ww. działka zlokalizowana jest na terenie oznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego symbolem MN/U, dla którego dopuszczalne wartości poziomu hałasu nie mogą przekraczać w porze dnia poziomu 65 dB oraz w porze nocy 56 dB. W celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na ww. terenach objętych ochroną akustyczną wykonany zostanie ekran akustyczny E15 na odcinku od ok. km 115+940 do ok. km 117+160 o wysokości 4 m, do wykonania którego tutejszy organ zobowiązał Inwestora warunkiem określonym w punkcie I.3.22 (pozycja 9 w Tabeli 3. Zestawienie ekranów akustycznych) sentencji niniejszej decyzji. Ponadto, w celu sprawdzenia wyników modelownia prognozowanego poziomu hałasu zawartych w *raporcie ooś* w odniesieniu do rzeczywistego oddziaływania hałasu powodowanego eksploatacją drogi, Inwestor zobowiązany został do wykonania analizy porealizacyjnej, zgodnie z zapisem warunku punktu V.2 niniejszej decyzji. Odnosząc się do kwestii możliwości zaokrąglenia ekranów w rejonie działki nr 65/2 w miejscowości Chrzanów z informacji uzyskanych od Inwestora wynika, iż ostateczne parametry oraz kształt ekranów zostaną określone na etapie projektowania.

Odnosząc się do kwestii wpływu na krajobraz i cenne siedliska przyrodnicze na terenie gminy Kobierzyce należy zaznaczyć, iż w ramach niniejszej decyzji nałożono warunki, które mają na celu zminimalizowanie oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym zwierzęta i rośliny. Ponadto w rejonie miejscowości Raclawice Wielkie i Chrzanów zaplanowano trzy przejścia dla zwierząt, które mają na celu umożliwienie migracji zwierząt. Dodatkowo w niniejszej decyzji wskazano konieczność dokonania nowych nasadzeń drzew i krzewów, co winno przyczynić się do ograniczenia oddziaływania inwestycji na otaczający krajobraz, a w dłuższej perspektywie czasowej stworzenie dogodnych miejsc do rozrodu i bytowania tych zwierząt.

Dnia 4 września 2020 r., działając w oparciu o art. 108 § 1 *ustawy Kpa*, Inwestor, przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu

o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji. W uzasadnieniu wniosku wskazano, że realizacja inwestycji jest istotna ze względu na interes społeczny jakim jest zapewnienie sprawnej i bezpiecznej komunikacji. Budowa drogi o wysokim standardzie, jaką będzie droga ekspresowa S8, pozwoli na poprawę bezpieczeństwa oraz warunków ruchowych poprzez budowę dwupoziomowych węzłów, budowę bezpiecznych dróg z ograniczonym dostępem, kompleksowe rozwiązania w zakresie migracji zwierząt mające na celu zmniejszenie lub wyeliminowanie wypadków i kolizji drogowych.

Jak wskazano w piśmie z dnia 30 listopada 2020 r., ze względu na geometrię drogi oraz dużą liczbę i długość odcinków z łukami poziomymi i pionowymi, możliwości wyprzedzania na trasie istniejącej drogi krajowej DK8 są ograniczone. Zlokalizowane bezpośrednio przy drodze przystanki komunikacji zbiorowej często nie posiadają wymaganej infrastruktury zapewniającej bezpieczne przemieszczanie się pieszych. Powyższe przy uwzględnieniu dużego natężenia ruchu, w tym dużego udziału pojazdów ciężarowych, stwarza duże zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co ma odzwierciedlenie w dotychczasowej statystyce wypadków. Z posiadanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad klasyfikacji pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego (za lata 2016 – 2018) wynika, że na większości odcinków droga krajowa DK8 ze względu na poziom akceptacji ryzyka zagrożeń (ryzyko społeczne) została zaklasyfikowana do klasy bezpieczeństwa E, tj. na poziomie nieakceptowanym.

Biorąc pod uwagę powyższe, a także mając na uwadze, że przedmiotowa inwestycja została ujęta w Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz w *rozporządzeniu Rady Ministrów z 24 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. poz. 1819)*, konieczne jest niezwłoczne przystąpienie do realizacji przedmiotowej drogi. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędne do zrealizowania ww. programu, jak i rozporządzenia. Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do osiągnięcia celu, jakim jest usprawnienie systemu krajowej i międzynarodowej komunikacji drogowej. Inwestycja wpłynie korzystnie na poprawę przepustowości oraz prędkości ruchu tranzytowego.

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

Biorąc pod uwagę powyższe tutejszy organ, zgodnie z art. 108 § 1 *ustawy Kpa*, w punkcie VI sentencji niniejszej decyzji nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

W przypadku niemożliwych do uniknięcia kolizji ze stanowiskami roślin, zwierząt lub grzybów gatunków chronionych na mocy *rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409)*, z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt oraz z dnia 9 października

2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408), w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. rozporządzeniach, przed rozpoczęciem prac należy uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody, a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Integralną część decyzji stanowią załączniki, tj. charakterystyka przedsięwzięcia oraz wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

Pouczenie

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

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

Na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1546 z późn. zm.) Inwestor jest zwolniony z opłaty za wydanie niniejszej decyzji.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu
Wojciech Rejman

Otrzymują:

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
w imieniu i na rzecz których działa:
Jacek Dzikowski – p.o. Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu, ul. Powstańców Śląskich 186, 53-139 Wrocław
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy Kpa

Do wiadomości:

1. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu, ul. Marii Curie-Skłodowskiej 73/77, 50-950 Wrocław
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. C. K. Norwida 34, 50-950 Wrocław



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 30 sierpnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.35, dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie drogi S8 na odcinku Kłodzko – Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki – Wrocław (Magnice) w wariantcie WPR1**

CHARAKTERYSTKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi ekspresowej S8 na odcinku realizacyjnym III Łagiewniki – Wrocław (Magnice), realizowanym w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Budowa drogi S8 na odcinku Wrocław (Magnice) – Kłodzko”. Inwestycja realizowana będzie w wariantcie WPR1 (w skład którego wchodzi odcinki decyzyjne: D2 (D3) i E2), w ramach którego planuje się budowę odcinka drogi o długości ok. 32,6 km, od ok. km 85+465 do ok. km 118+094. Projektowana droga ekspresowa S8 zostanie poprowadzona nowym śladem po zachodniej stronie istniejącej drogi krajowej DK8 i zlokalizowana będzie na terenie województwa dolnośląskiego, w powiatach: dzierzoniowskim i wrocławskim, na terenie gmin: Łagiewniki, Jordanów Śląski, Sobótka, Kąty Wrocławskie i Kobierzyce.

Projektowana droga ekspresowa S8 będzie mieć połączenia z drogami krajowymi, wojewódzkimi oraz wybranymi drogami powiatowymi. Wszystkie połączenia projektowanej drogi S8 z siecią dróg niższej kategorii realizowane będą poprzez węzły drogowe.

Inwestycja obejmie także budowę dróg obsługujących teren inwestycji, a także przebudowę dróg niższej kategorii.

Zakres prac:

- budowa odcinka drogi S8 od ok. km 85+465 do ok. 118+094,
- budowa dróg obsługujących (DOT) dla terenów sąsiadujących oraz pieszych i rowerzystów,
- budowa/przebudowa istniejących skrzyżowań,
- budowa łącznika z drogą DK39,
- budowa nowych połączeń drogowych w postaci węzłów,
- budowa/przebudowa obiektów inżynierskich: wiaduktów, przepustów, mostów i estakady,

- budowa/przebudowa odwodnienia oraz oświetlenia drogi,
- przebudowa infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją,
- budowa kanałów technologicznych,
- budowa obiektów inżynierskich pełniących funkcję ekologiczną,
- budowa/przebudowa chodników, ścieżek rowerowych, przejść dla pieszych wynikających z zapotrzebowania w terenie,
- budowa Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) i Obwodu Utrzymania Drogi (OUD) poprzez przygotowanie korpusu ziemnego i przyłączy (bez projektu zagospodarowania),
- budowa/przebudowa obiektów drogowych w ciągu drogi ekspresowej, dróg poprzecznych i dróg dojazdowych,
- budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu (oznakowanie pionowe, poziome, bariery ochronne),
- budowa ogrodzenia drogi ekspresowej i ogrodzeń naprowadzających dla zwierząt,
- prace rozbiórkowe obiektów kubaturowych kolidujących z inwestycją.

Przebieg inwestycji:

Projektowana droga ekspresowa zostanie poprowadzona nowym śladem po zachodniej stronie istniejącej drogi krajowej DK8 i zlokalizowana będzie na terenie województwa dolnośląskiego, w powiatach: dzierzoniowskim i wrocławskim, na terenie gmin: Łagiewniki, Jordanów Śląski, Sobótka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce. Droga ekspresowa S8 w wariantcie WPR1 rozpocznie swój przebieg w ok. km 85+465 (początek wariantu WPR1 będzie jednocześnie końcem odcinka realizacyjnego II), po wschodniej stronie miejscowości Przystronie. Idąc w kierunku północno-zachodnim, droga w całości przebiegać będzie przez tereny rolne. W ok. km 87+020 – 87+100 droga przecinać będzie obszar oraz teren górniczy Ratajno, a w ok. km 86+960 – 87+100 przecinać będzie złoż Ratajno. Od ok. km 88+100 inwestycja przechodzić będzie w kierunku północno-wschodnim. W ok. km 88+600 zaprojektowany został węzeł „Łagiewniki”, który będzie połączeniem drogi wojewódzkiej nr 384 z drogą ekspresową S8. Od węzła „Łagiewniki”, droga przechodzić będzie w kierunku północno-wschodnim, zachowując tym samym rezerwę terenową pod budowę trzeciego pasa ruchu. W ok. km 89+580 – 89+720 inwestycja przebiegać będzie przez otulinę Ślezańskiego Parku Krajobrazowego. W ok. km 91+105 zaprojektowany został węzeł „Trzebnik”, który będzie połączeniem drogi krajowej DK8 z drogą ekspresową S8, a pośrednio poprzez łącznik z drogą krajową DK39. Droga w wariantcie WPR1 w ok. km 91+500 – 92+000, po zachodniej stronie, omijać będzie miejscowość Radzików, zmieniając tym samym kierunek na północny i północno-zachodni. Do ok. km 94+670 droga przebiegać będzie po zachodniej stronie drogi krajowej DK8 – w odległości ok. 300 m. Na wysokości miejscowości Jordanów Śląski, po zachodniej stronie miejscowości oraz DK8 w ok. km 97+780, dla drogi S8 zaprojektowany został węzeł „Jordanów”, który pośrednio zapewni połączenie drogi krajowej DK8 z drogą ekspresową S8. Połączenie dróg odbywać się będzie poprzez drogę powiatową nr 2075D Jordanów Śląski – Świątniki. Dodatkowo węzeł zapewni połączenie z drogą powiatową nr 1989D w kierunku miejscowości Glinica. W ok. km 99+480 – 100+300 droga przecinać

będzie teren górniczy Nasławice III. Wariant WPR1, przebiegając w dalszym ciągu w kierunku północno-zachodnim, po zachodniej stronie omijać będzie miejscowość Wilczkowice. W dalszym przebiegu, wariant WPR1 przechodzić będzie przez tereny rolne. Dodatkowo w ok. km 103+555 krzyżować się będzie z drogą powiatową nr 1977D. W ok. km 105+170 droga przechodzić będzie między miejscowościami Stary Zamek i Ręków. Następnie w całości droga przebiegać będzie przez tereny upraw rolnych. Od ok. km 106+500 wariant WPR1 zmieni kierunek przebiegu na północno-wschodni. W ok. km 111+540 zaprojektowany zostanie węzeł „Owsianka”, który będzie połączeniem drogi wojewódzkiej nr 346 z drogą S8. Wariant WPR1, w dalszym przebiegu przechodzić będzie przez tereny rolne, a dalej w ok. km 112+190 – 112+300 przechodzić będzie przez fragment zwartego zadrzewienia. W ok. km 113+720 projektowana droga przecinać będzie drogę gminną między miejscowościami Bąki i Królikowice. W ok. km 114+830 droga przechodzić będzie po wschodniej stronie miejscowości Nowiny, a dalej przebiegać będzie przez tereny rolne. Kierując się na północny-wschód, droga w ok. km 116+470 przechodzić będzie między miejscowościami Raclawice Wielkie oraz Chrzanów. W ok. km 117+705 zaprojektowany zostanie węzeł „Chrzanów”, który zapewni włączenie drogi krajowej DK8 oraz projektowanej drogi S8 w Autostradową Obwodnicę Wrocławia A8. Droga S8 w wariantcie WPR 1 skończy swój przebieg w ok. km 118+094. Przebieg wariantu WPR1 w większości będzie realizowany na terenach niezabudowanych.

Odwodnienie drogi realizowane będzie poprzez zapewnienie spadków podłużnych i poprzecznych na jezdniach dróg. W obrębie obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty), przewiduje się wykonanie kanalizacji deszczowej zbierającej wodę opadową z tych obiektów oraz płyt przejściowych. Wody zbierane będą w studzienki zbiorcze i wprowadzane bezpośrednio do odbiornika lub rowu drogowego/kanalizacji opadowej poprzez ścieki skarpowe lub odwodnienie wgłębne. Ponadto zastosowane będą urządzenia podczyszczające, zbiorniki retencyjne oraz odcinkowo szczelny system odwodnienia.

Wariant WPR1 drogi S8 będzie przecinać liczne cieki oraz rzeki, t.j.: Krzywula, Dopływ z Janówka, Dopływ spod Łagiewnik, Oleszna, Cieniawa, Barnica, Gniła, Czarna Sławka oraz Dopływ z Raclawic Wielkich. W ramach przedmiotowej inwestycji wykonana zostanie odcinkowa regulacja cieków, wynikająca z faktu przecięcia ich projektowaną drogą S8, a tym samym koniecznością budowy nowych obiektów mostowych. Odcinkowa regulacja wykonana zostanie również w miejscach kolizji z projektowaną konstrukcją drogi (nasypem) lub jej innymi elementami, co będzie wymuszało konieczność odcinkowego przełożenia cieku (np. łącznica zjazdowa na węźle).

Parametry projektowanej drogi S8:

- przekrój 2x2 z możliwością rozbudowy do przekroju 2x3 (zapewniona rezerwa terenu pod trzeci pas ruchu w pasie rozdziału) na odcinku od Łagiewnik do Wrocławia,
- klasa techniczna – S (droga ekspresowa),
- kategoria drogi: droga krajowa,
- kategoria ruchu: KR6,

- prędkość projektowa V_p – 100 km/h (w terenie zabudowanym 70 km/h),
- prędkość miarodajna V_m – 110 km/h (w terenie zabudowanym 90 km/h),
- szerokość pasa dzielącego – zmienna min. 4 m – dla przekroju z możliwością rozbudowy do 2x3 min. 11 m,
- szerokość opasek wewnętrznych – 0,5 m,
- szerokość pasów ruchu jedni głównej – 3,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego – 2,5 m,
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś,

Droga wyposażona będzie w:

- obiekty inżynierskie (mosty, przepusty, wiadukty, estakadę, przejścia ekologiczne)
- urządzenia ochrony środowiska (ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt, ogrodzenia trasy),
- infrastrukturę techniczną,
- obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu.

Zestawienie planowanych obiektów inżynierskich w wariantcie WPR1:

- 8 mostów, pełniących również, w zależności od obiektu, funkcję przejść dla zwierząt:
 - PZDd – przejście dolne dla zwierząt dużych,
 - PZDs – przejście dolne dla zwierząt średnich,
 - PZM – przejście dla małych zwierząt
- estakada w okolicy miejscowości Bąki, ok. km 113+656 – 113+727, pełniąca funkcję:
 - PZDd: przejście dolne dla dużych zwierząt
- 21 wiaduktów (15 WG – wiaduktów drogowych nad S8 oraz 6 WD – wiaduktów drogowych w ciągu projektowanej S8), pełniących również, w zależności od obiektu, funkcję przejść dla zwierząt:
 - PZDs – przejście dolne dla zwierząt średnich,
- 17 przepustów (w tym na drodze serwisowej), pełniących również, w zależności od obiektu, funkcję przejść dla zwierząt:
 - PZM – przejście dolne dla zwierząt małych,
 - PZDs – przejście dolne dla zwierząt średnich,
 - PZŁ – przejście (przepust) dla płazów.

Węzły drogowe:

- w ok. km 88+600 węzeł „Łagiewniki” – połączenie z drogą wojewódzką nr 384,
- w ok. km 91+105 węzeł „Trzebnik” – połączenie z drogą krajową DK8 i drogą krajową DK39,
- w ok. km 97+780 węzeł „Jordanów” połączenie z drogą krajową DK8 oraz drogami DP2075D oraz DP1989D,
- w ok. km 111+540 węzeł „Owsianka” połączenie z drogą wojewódzką nr 346,
- w ok. km 117+705 węzeł „Chrzanów” połączenie z drogą krajową DK8 oraz z Autostradą Obwodnicą Wrocławia A8.

W celu zapewnienia bezkolizyjnego przejazdu w poprzek projektowanej drogi ekspresowej S8, bez możliwości wjazdu na nią, przewiduje się przejazdy drogowe w ciągu dróg powiatowych m.in. droga nr 2028D, 3020D, 1966D, 2075D, 1989D, 1986D, 1987D, 1977D, 1982D, 1980D, 1978D, 1977D, dróg gminnych oraz pozostałych.

W ok. km 107+496 droga przecinać będzie użytkowaną linię kolejową nr 285 relacji Jedlina Zdrój – Wrocław Główny, natomiast w ok. km 91+106 nieczynną linię kolejową nr 310.

Dla zapewnienia obsługi terenów położonych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej, przewidziano realizację dróg obsługujących teren inwestycji o łącznej długości ok. 13,05 km.

W ramach inwestycji przewidziano przygotowanie terenu pod Miejsca Obsługi Podróżnych i Obwód Utrzymania Drogi (OUD):

- w ok. km 114+280 – MOP Królikowice – strona prawa i lewa,
- w ok. km 97+700 – OUD Jordanów.

Projektowana droga ekspresowa S8 na odcinku Łagiewniki – Wrocław (Magnice), wymagać będzie przebudowy istniejących sieci elektroenergetycznych w zakresie korekty lokalizacji słupa. Przebudowa linii napowietrznych zostanie wykonana w zakresie terenu realizacji inwestycji, zachowując dotychczasowe parametry techniczne linii:

- ok. km 107+677 – linia WN 220 kV (docelowo 400 kV) – potencjalna kolizja istniejącego słupa ze skarpą nasypu,
- ok. km 107+777 – linia WN 110 kV – potencjalna kolizja istniejącego słupa ze skarpą nasypu.

Dodatkowo, w ok. km 105+040 wystąpi kolizja projektowanej drogi z siecią wodociągową magistralną na odcinku o długości ok 58 m, co może wiązać się z koniecznością przebudowy kolidującej infrastruktury.

W związku z zakresem prac realizacji inwestycji wiązać się będzie z wyburzeniem obiektu garażowego zlokalizowanego na działce nr 122/3, obręb Mleczna w gminie Jordanów Śląski.

Szacunkowa powierzchnia stałego zajęcia terenu pod inwestycję wyniesie ok. 264 ha.

Realizacja inwestycji będzie wiązać się również z koniecznością wycinki terenów leśnych oraz zwartych zadrzewień o powierzchni ok. 15 ha.

Szacuje się, że czas trwania etapu budowy inwestycji będzie trwał minimum 27 miesięcy. Planowany termin oddania inwestycji do użytkowania to rok 2025.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW**

Załącznik nr 2 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 30 sierpnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.41.2020.JS.35 dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie drogi S8 na odcinku Kłodzko – Wrocław (Magnice) odcinek realizacyjny III Łagiewniki – Wrocław (Magnice) w wariantcie WPR1.**

**Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających
na wycince drzew i krzewów**

Lp.	Nr działki	Obręb	TERYT	Gmina	Powiat
1.	153	0010	022307_5	Sobótka	wrocławski
2.	98/2	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
3.	99/2	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
4.	100/2	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
5.	261	0006	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
6.	157/3	0006	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
7.	747	0006	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
8.	127/3	0003	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
9.	123	0004	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
10.	120/40	0004	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
11.	121/39	0004	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
12.	141	0003	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
13.	242/2	0006	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
14.	291	0008	022307_5	Sobótka	wrocławski
15.	298	0008	022307_5	Sobótka	wrocławski
16.	311	0008	022307_5	Sobótka	wrocławski
17.	321/1	0008	022307_5	Sobótka	wrocławski
18.	226	0012	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
19.	151	0012	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
20.	152/2	0012	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski

21.	24	0012	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
22.	182	0012	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
23.	181	0012	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
24.	13/4	0012	022307_5	Sobótka	wrocławski
25.	13/5	0012	022307_5	Sobótka	wrocławski
26.	13/1	0012	022307_5	Sobótka	wrocławski
27.	46	0012	022307_5	Sobótka	wrocławski
28.	525/1	0008	022307_5	Sobótka	wrocławski
29.	534	0008	022307_5	Sobótka	wrocławski
30.	20	0012	022307_5	Sobótka	wrocławski
31.	23	0012	022307_5	Sobótka	wrocławski
32.	107	0015	022307_5	Sobótka	wrocławski
33.	44	0012	022307_5	Sobótka	wrocławski
34.	179	0015	022307_5	Sobótka	wrocławski
35.	3	0010	022307_5	Sobótka	wrocławski
36.	7/3	0010	022307_5	Sobótka	wrocławski
37.	7/4	0010	022307_5	Sobótka	wrocławski
38.	7/5	0010	022307_5	Sobótka	wrocławski
39.	22	0006	022304_5	Kąty Wrocławskie	wrocławski
40.	49	0006	022304_5	Kąty Wrocławskie	wrocławski
41.	50	0006	022304_5	Kąty Wrocławskie	wrocławski
42.	68	0006	022304_5	Kąty Wrocławskie	wrocławski
43.	69/1	0006	022304_5	Kąty Wrocławskie	wrocławski
44.	70	0030	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
45.	11	0030	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
46.	64/47	0030	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
47.	284	0017	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
48.	285	0017	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
49.	283	0017	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
50.	139	0017	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
51.	138	0017	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
52.	281	0017	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
53.	285	0017	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
54.	286	0017	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
55.	63	0016	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
56.	62/2	0016	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
57.	32/10	0020	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
58.	36/5	0020	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
59.	178	0004	022305_2	Kobierzyce	wrocławski

60.	28	0020	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
61.	10/1	0004	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
62.	218	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
63.	94/1	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
64.	93/1	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
65.	95/4	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
66.	95/7	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
67.	96/1	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
68.	97/1	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
69.	73/1	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
70.	92/1	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
71.	204	0007	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
72.	108/1	0007	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
73.	165	0003	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
74.	35/1	0006	022303_2	Jordanów Śląski	wrocławski
75.	165	0004	022305_2	Kobierzyce	wrocławski
76.	390	0008	020206_2	Łagiewniki	dzierżoniowski



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman