



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w OPOLU**

WOOS.420.2.2.2019.ES.90

Opole, dnia 20 sierpnia 2021 r.

**DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 ppt a) oraz art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, dziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2021, poz. 247) zwanej dalej ustawą ooś, a także § 2 ust. 1 pkt 31 oraz rozporządzenia Rady Ministrów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019, poz. 1839) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2021 r. poz. 735) zwanej dalej Kpa, po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, działającej przez Pełnomocników Pana Rafała Pydycha oraz Pana Marcina Bronkiewicza i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

**u s t a l a m**

środowiskowe uwarunkowania dla **przedsięwzięcia pn. cyt. „Budowa drogi ekspresowej S11 kępno-A1 na odcinku Kępno – granica województwa (z wyłączeniem obwodnicy Olesna)”, w wariancie 2B(v3)** w następujący sposób:

**Określam:**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S11 Kępno-A1, na odcinku Kępno-granica województwa opolskiego (z wyłączeniem obwodnicy Olesna) o długości 45 796 m.

Położenie administracyjne inwestycji:

- woj. opolskie, powiat kluczborski, gminy: Lasowice Wielkie, Kluczbork, Byczyna,
- woj. łódzkie, powiat wierszowski, gmina Bolesławiec,
- woj. wielkopolskie, powiat kępiński, gminy: Łęka Opatowska, Baranów.

Parametry drogi

- klasa drogi: S,
- prędkość projektowa:  $V_p = 100$  km/h,
- prędkość miarodajna:  $V_m = 110$  km/h,
- przekrój: dwujezdniowy: 2x2,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- szerokość pasa dzielącego: min. 5,0 m
- kategoria ruchu: KR6,
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś,
- rodzaj konstrukcji nawierzchni: twarda.

W ciągu drogi ekspresowej S11 będą realizowane również: mosty i wiadukty, przejścia dla zwierząt, przepusty, urządzenia odwadniające i odprowadzające wody opadowe i roztopowe, sieci i urządzenia teletechniczne.

W ramach inwestycji przewiduje się ponadto:

- przebudowę istniejących dróg o klasie technicznej Z i G oraz prędkości projektowej  $V_p=40\div 50$  km/h;
- utworzenie Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) - budowę jednej pary MOP, pomiędzy węzłami Kluczbork Północ i Kluczbork Południe;
- utworzenie Obwodu Utrzymania Drogi (OUD);
- przebudowę i budowę infrastruktury, w tym między innymi: linii 110kV, sieci wodociągowych, sieci gazowej, urządzeń melioracyjnych, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci i urządzeń teletechnicznych

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

1. Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (np. wylewanie betonu).
2. Przy wszystkich wyjazdach z placu budowy, na utwardzoną drogę publiczną, przewidzieć niecki z wodą.
3. W okresach suchych bezdeszczowych, tj. przy temperaturze powyżej 20°C utrzymującej się przez 5 dni bezdeszczowych, w okresie występowania wiatrów o prędkościach umożliwiających porywanie pyłu - powyżej 5,4 m/s, zraszać drogi technologiczne.
4. Prace związane z przebudową cieków i rowów melioracyjnych, ograniczyć do niezbędnego minimum. Ograniczać lub minimalizować wszelkie ingerencje (np. manewrowanie ciężkim sprzętem) w fizyczną strukturę koryta rzeki oraz jego bezpośrednią otulinę. Prace w korytach cieków będących w kolizji z planowanym przedsięwzięciem, w tym we wskazanych poniżej lokalizacjach:
  - a) rzeka Pomianka w km 5+640,
  - b) rzeka Prosna w km 14+156 i 16+586,
  - c) rzeka Prątnica w km 13+565 i 28 +195,
  - d) rzeka Stobrawa w km 44+588,
  - e) rzeka Łada w km około 18+036prowadzić w sposób minimalizujący zakres przekształceń, tj. miejscowo i krótkoodcinkowo (zminimalizować obszar ingerencji do jak najkrótszych odcinków powyżej i poniżej miejsca kolizji).
5. W przypadku ingerencji obiektów mostowych przekraczających rzeki w ich koryto, do umocnienia koryta cieków użyć materiałów naturalnych, takich jak faszyna lub narzut kamienny, a luki pomiędzy kamieniami wypełnić ziemią i obsiać mieszanką traw i bylin. Przy wysypywaniu narzutu nie niszczyć w strefie brzegowej rosnących tam zanurzonych i pływających hydrofitów, które mogą stanowić siedliska dla ikry i narybku.
6. Zapewnić swobodny przepływ wód w korytach cieków i rowów melioracyjnych oraz nie doprowadzić do zaburzeń stosunków wodnych na modernizowanych odcinkach cieków oraz rowów melioracyjnych poprzez:
  - a) czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód (tzw. przebudowa cieków pod osłoną gródź) lub
  - b) wykonanie tzw. kanału obiegowego, tj. prowadzonego w korycie rzeki lub
  - c) wykonanie tzw. kanału zastępczego, tj. prowadzonego równoległe do koryta cieków lub rowów.

7. Ewentualny urobek z cieków i wykoszoną roślinność składować tak, by wykluczyć ich zmycie do sąsiednich akwenów (np. przy opadach, wezbraniach).
8. W trakcie wykonywania robót w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków i rowów, w otoczeniu gruntów niestabilnych, ograniczyć stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego.
9. Zlokalizowane w obszarze inwestycji kanały drenarskie, przebudować lub zabezpieczyć, a nieczynne zlikwidować. Napotkane podczas budowy zbieracze i sączki melioracyjne podłączyć do rurociągów głównych, połączonych z najbliższymi odbiornikami naturalnymi.
10. Ograniczyć do niezbędnego minimum szerokość i głębokość wykopów. W trakcie prac na otwartych wykopach zastosować:
  - igłofiltry lub przegrody pionowe (ścianki szczelne) - w przypadku wykopów pod obiekty inżynierskie,
  - drenaże drogowe, w przypadku wykopów liniowych.Prace na otwartych wykopach skrócić do niezbędnego minimum.
11. W sąsiedztwie ujęcia wód podziemnych, usytuowanego w Ligocie Zameckiej (na terenie Zakładu Plastmet), ograniczyć do niezbędnego minimum, głębokość koniecznych wykopów i dążyć do nieprzekraczania poniższych wartości:
  - 1,5 m, pod projektowane rowy drogowe,
  - 2,0 m, pod projektowany szczelny zbiornik wód deszczowych ZB87 przewidziany w odległości 125 m.Podpory obiektu WD-30 przewidzianego w odległości ok. 110 m od ujęcia, posadzić z zachowaniem ww. warunków, a w razie braku możliwości ich dochowania przewidzieć działania kompensujące.
12. Odwadnianie wykopów prowadzić bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych.
13. Wody odpompowywane z wykopów gromadzić w tymczasowych zbiornikach ziemnych, izolowanych od podłoża np. matami foliowymi, gliną lub innym gruntem nieprzepuszczalnym.
14. Zaplecza budowy lokalizować (w miarę możliwości) w pasie drogowym.
15. Zaplecza budowy oraz bazy materiałowo - sprzętowe, w tym miejsca magazynowania odpadów zlokalizować poza:
  - a) km 3+260 - 4+400 strona L/P;
  - b) km 5+100 - 5+900;
  - c) km 7+300 - 7+830 strona P;
  - d) km 13+550 - 14+510 strona L/P;
  - e) km 16+360 - 17+050 strona L/P;
  - f) km 28+150 - 28+730 strona L/P;
  - g) km 33+050 - 33+400 strona L/P;
  - h) km 34+950 - 35+050 strona L/P;
  - i) km 39+700 - 39+950 strona L/P;
  - j) km 44+400 - 45+040 strona L/P;
  - k) dolinami cieków (odległość min. 50 m od cieków);
  - l) obszarami zagrożonymi powodzią;
  - m) terenami leśnymi;
  - n) zinventaryzowanymi płacami siedlisk przyrodniczych mających znaczenie dla Wspólnoty (w zał. 6 do raportu oos- Raport końcowy z inwentaryzacji przyrodniczej, dalej Raport końcowy);
  - o) terenami chronionymi akustycznie i w odległości nie mniejszej niż 100 m od nich.
16. Tereny zapleczy budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsca magazynowania odpadów, uszczelnić w sposób uniemożliwiający migrację pionową substancji niebezpiecznych do gruntu (np. poprzez wyłożenie płytami betonowymi).

17. Tereny zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsca magazynowania odpadów oraz miejsca prowadzonych prac budowlanych wyposażać w odpowiedni rodzaj i odpowiednią ilość łatwo dostępnych sorbentów.
18. Bieżącą konserwację sprzętu technicznego oraz tankowanie sprzętu drobnego prowadzić wyłącznie w wyznaczonych strefach zaplecza budowy, które zostaną wyłożone matami izolacyjnymi. Uzupelnianie paliwa w maszynach i urządzeniach prowadzić w odległości nie mniejszej niż 50 m od ciekłu lub zbiornika wodnego.
19. Płyny eksploatacyjne (smary, paliwa, itp.) oraz substancje chemiczne przechowywać w szczelnych zbiornikach/pojemnikach, poza bezpośrednim sąsiedztwem koryt rzek. Wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
20. Na wypadek wycieku płynów eksploatacyjnych z użytkowanego sprzętu technicznego opracować i stosować procedurę postępowania w takich sytuacjach.
21. Wszelkie materiały sypkie, np. kruszywo, ziemię z wykopów, gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia, na skutek odpływu wód opadowych.
22. Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych prowadzić poza terenem zaplecza budowy a tankowanie pojazdów i maszyn w przeznaczonych do tego celu, odpowiednio przygotowanych miejscach.
23. Tereny utwardzeń i dróg, w obrębie MOP oraz OUD wyprofilować w sposób zapewniający odprowadzenie wód opadowych do wpustów drogowych kanalizacji deszczowej.
24. W miejscach, gdzie zlewnia z terenu sąsiedniego będzie ciążyła na drogi technologiczne, wzdłuż tych dróg wykonać tymczasowe rowy drogowe.
25. Pobór wody na cele socjalne pracowników, utrzymania właściwej wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania betonów, do zwilżania walców przy układaniu nawierzchni bitumicznych oraz do prac porządkowych, realizować z istniejących sieci wodociągowych, na zasadach określonych przez właściciela sieci lub poprzez dowóz wody beczkownikami.
26. Na przecięciach planowanej drogi z terenami leśnymi maksymalnie zawęzić pas drogowy (tj. pas wycinek drzewostanów).
27. Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus. Zdjęty humus składować oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów, w wydzielonej części pasa montażowego, w rejonie wykopu, w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych i zapobiegający jego przesuszaniu lub mieszaniu z innymi gruntami. Humus wykorzystać do rekultywacji terenu w rejonie jego pozyskania, w szczególności przy formowaniu powierzchni nasypów i przejść dla zwierząt.
28. Prace przygotowawcze, ingerujące w pokrycie glebowe, przeprowadzić poza okresem lęgowym większości ptaków, tj. w terminie od 15 października do końca lutego. Dopuszcza się przeprowadzenie ww. prac w innym okresie, jednakże każdorazowo należy przeprowadzić, w ramach nadzoru ornitologicznego, kontrolę pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione. W przypadku stwierdzenia lęgów ptaków na danym terenie, prace powinno się rozpocząć po stwierdzeniu przez specjalistę ornitologa zakończenia lęgów.
29. Prace budowlane, w sąsiedztwie zinwentaryzowanych w Raporcie końcowym płatów siedlisk mających znaczenie dla Wspólnoty, prowadzić pod nadzorem botanicznym.
30. Przed przystąpieniem do prac budowlanych nadzór botaniczny oznakuje granice zasięgu występowania zinwentaryzowanych płatów siedlisk przyrodniczych mających znaczenie dla Wspólnoty, znajdujących się w sąsiedztwie pasa drogowego.
31. Na odcinku, gdzie występują, zinwentaryzowane w Raporcie końcowym, siedliska mające znaczenie dla Wspólnoty, teren budowy ograniczyć do pasa drogowego.
32. Drogi dojazdowe do placu budowy zorganizować poza, zinwentaryzowanymi w Raporcie końcowym, płatami siedlisk przyrodniczych mających znaczenie dla Wspólnoty.

33. Prace budowlane w obrębie koryt Proсны, Pratwy i Kujakowickiego Potoku oraz w bezpośrednim sąsiedztwie tych cieków prowadzić pod nadzorem ichtiologicznym.
34. Prace budowlane w obrębie koryt i skarp brzegowych Proсны, Pratwy i Kujakowickiego Potoku prowadzić, w terminie od 1 lipca do 31 marca, tj. poza okresem tarła występujących w nich chronionych gatunków ichtiofauny.
35. Przy prowadzeniu robót ziemnych w korycie rzeki ograniczać mętnienie wody, poprzez stosowanie lżejszego sprzętu tam, gdzie to tylko możliwe oraz skrócić do minimum okres prowadzenia tych robót, z uwzględnieniem przerw (szczególnie w okresie wysokich temperatur) pomiędzy kolejnymi zamąceniami wody; kontrolować stężenia zawiesin. Prace w korytach cieków prowadzić pod nadzorem ichtiologa, który będzie decydował o przerwaniu prac.
36. Prace budowlane na całym budowanym odcinku prowadzić pod nadzorem herpetologicznym.
37. Zastosować czasowe ogrodzenia zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac w następujących lokalizacjach:

Tabela nr 1

Lp.	Lokalizacja [km]	Strona
1.	2+500 – 4+150	lewa i prawa
2.	5+450 – 5+950	lewa i prawa
3.	14+000 – 17+600	lewa i prawa
4.	28+150 – 28+550	lewa i prawa
5.	34+900 – 35+300	lewa i prawa
6.	41+300 – 46+000	lewa i prawa

38. Przed rozpoczęciem prac budowlanych nadzór herpetologiczny powinien ustalić, czy nie zachodzi konieczność zastosowania czasowych ogrodzeń zabezpieczających przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac w innych niż ww. lokalizacjach, co mogłoby wynikać z uwarunkowań środowiskowych specyficznych dla sezonu, w którym będą rozpoczynać się prace.
39. Czasowe ogrodzenia zabezpieczające wykonać z folii, brezentu, geotkaniny lub geowłókniny. Łączenia sąsiednich pasów materiału powinny być szczelne. Część nadziemna ogrodzenia powinna posiadać wysokość nie mniejszą niż 50 cm. Ogrodzenie należy wkopać w grunt na głębokość minimum 10 cm. Górna krawędź ogrodzenia zabezpieczającego powinna być odgięta w kierunku przeciwnym od grodzonego terenu pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o szerokości minimum 5 cm. Ogrodzenie wesprzeć na metalowych słupkach lub drewnianych palikach długości 80-120 cm i rozstawie 150-250 cm. Zakończenie ogrodzenia powinno posiadać kształt litery „U” i powodować zawracanie przemieszczających się wzdłuż niego zwierząt. Ogrodzenie wykonać pod kontrolą nadzoru herpetologicznego przed rozpoczęciem robót ziemnych i przed okresem sezonowej aktywności płazów (tj. przed 15 lutego). Ogrodzenie musi pozostać funkcjonalne do października każdego roku, po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzenia na okres zimowy, przed 15 lutego (a w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej, bezpośrednio po jej stopnieniu) nadzór herpetologiczny powinien dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń.
40. W przypadku stwierdzenia przez nadzór herpetologiczny istotnego utrudnienia migracji płazów w kierunku miejsc rozrodu, spowodowanego przez tymczasowe ogrodzenia zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac, nadzór herpetologiczny może stwierdzić konieczność umieszczenia pułapek na płazy (zagłębionych w gruncie wiader) wzdłuż ogrodzeń tymczasowych. Osoby pełniące nadzór herpetologiczny powinny regularnie uwalniać złowione zwierzęta w sąsiedztwie miejsc istotnych dla płazów, w kierunku których zwierzęta te mogły przemieszczać się. Miejsca te oraz częstotliwość kontroli pułapek powinien określić nadzór herpetologiczny.

41. W okresie od 15 lutego do 31 października, codziennie przed rozpoczęciem robót sprawdzić z udziałem herpetologa teren budowy pod kątem obecności płazów. Znalezione osobniki powinny zostać przeniesione przez nadzór herpetologiczny poza obszar budowy.
42. W okresie od 15 lutego do 31 października nadzór herpetologiczny powinien kontrolować codziennie, przynajmniej w godzinach porannych, elementy mogące stanowić pułapki dla płazów i systematycznie uwalniać znajdujące się tam zwierzęta. Uwolnione zwierzęta mają zostać przeniesione przez nadzór herpetologiczny poza obszar budowy.
43. Wszystkie obiekty odwodnieniowe odpowiednio zabezpieczyć przed przedostawaniem się zwierząt do ich wnętrza:
  - a) studnie i komory separatorów zabezpieczyć szczelnymi pokrywami górnymi z betonu z dopasowanymi szczelnymi włazami rewizyjnymi,
  - b) studnie wpadowe, które w szczególnych przypadkach, zlokalizowane będą przed ogrodzeniem ochronnym dla małych zwierząt, zabezpieczyć na wszystkich potencjalnych drogach przenikania płazów do ich wnętrza.
44. Usuwanie drzew i krzewów przeprowadzić w okresie od 15 października do 31 stycznia, tj. poza okresem lęgowym chronionych gatunków ptaków, gniazdujących na terenach leśnych. Dopuszcza się wycinkę zadrzewień w terminie od 1 sierpnia do 15 października, jednakże planowaną wycinkę należy poprzedzić, przeprowadzoną bezpośrednio przed wycinką, kontrolą ornitologiczną, stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny, obecny przy procesie wycinkowym, winien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wnioskodawca winien wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.
45. W przypadku konieczności przystąpienia do prac budowlanych w rejonie projektowanego przejścia drogi przez Prosnę w terminie od 1 marca do 31 lipca, przeprowadzić kontrolę ornitologiczną, mającą na celu ustalenie, czy fragment koryta Prozny 100 m w każdą stronę od miejsca kolizji z projektowaną drogą w km 16+050 został zasiedlony przez zimorodka. W razie zasiedlenia rzeki przez ten gatunek, prace budowlane w obrębie koryta i w jego sąsiedztwie wykonać po 31 lipca.
46. Wykonać nasadzenia zieleni naprowadzającej, złożone z krzewów i drzew gatunków rodzimych, w postaci nasadzeń wielowarstwowych, rzędowych, wzdłuż osłon przeciwolśnieniowych i ogrodzeń oraz kępowych w obszarach najść do przejść, w następujących lokalizacjach:

Tabela nr 2

Lp.	Oznaczenie obiektu	Lokalizacja [km] (prawa strona)	Lokalizacja [km] (lewa strona)
1.	PZM-1.0	0+100- 1+110	0+100- 1+110
2.	PZDs-2.6	2+510 -2+770	2+600 -2+770
3.	WS-3 (PZDd)	3+475 -3+720	3+490 -3+720
4.	PZMz-4.2	4+135- 4+275	4+135 - 4+275
5.	MS-5 (PZDd)	5+545 - 5+880	5+545 - 5+880
6.	PZMz-6.7	6+632 - 6+732	6+632 - 6+732
7.	PZMz-7.4	7+336 - 7+456	7+336 - 7+456
8.	P	7+770 - 7+880	7+770 - 7+880
9.	PZMz-8.9	8+865 - 8+995	8+865 - 8+995
10.	MS-12 (PZDd)	13+514 - 13+624	13+514 - 13+624
11.	P i MS-14 (PZDd)	14+065 -14+380	14+060 -14+385
12.	P, P i MS-16 (PZDd)	16+490 - 16+843	16+743 - 16+843
13.	PMzc-16.9	16+850 – 17+055	16+850 – 17+055
14.	MS-18 (PZDd)	18+025 -18+190	18+025 -18+195
15.	PZMz-19.5	19+435 -19+575	19+440 -19+580
16.	PZM-21.0	20+960 -21+090	20+960 -21+090
17.	PZDs-25.9	25+810 – 26+000	25+810 – 26+000
18.	PZMz-26.7	25+595 - 26+670	25+595 - 26+670

Lp.	Oznaczenie obiektu	Lokalizacja [km] (prawa strona)	Lokalizacja [km] (lewa strona)
19.	PZDsz-28.2	28+085 -28+270	28+085 -28+270
20.	PZMz-28.7	28+655 -28+730	28+655 -28+740
21.	PZMz-29.9	29+830 -29+950	29+830 -29+950
22.	PZDs-31.2	31+113 -31+283	31+113 -31+283
23.	PZDsz-33.4	33+280 -33+450	33+280-33+450
24.	PZMz-33.9	33+840 -33+980	33+840 -33+980
25.	PZMz-35.0	34+905 -35+050	34+905 -35+050
26.	PZMz-37.0	36+995 -37+120	37+005 -37+120
27.	PZMz-38.7	38+695 -38+805	38+695 -38+810
28.	PZMz-42.0	41+960 -42+080	41+960 -42+060
29.	WS-32 (PZDd)	42+895 -43+100	42+895 -43+105
30.	PZMz-43.8	43+755 -43+805	43+755 -43+810
31.	MS-35 (PZDd)	44+460 -44+705	44+550 -44+780
32.	PZM-45.0	44+935 -45+045	44+940 -45+050

Na odcinkach drogi, gdzie zaprojektowano przejścia dolne dla małych zwierząt (poza przepustami dla płazów i przepustami melioracyjnymi), pasy zieleni powinny mieć długość minimum 50 m w każdą stronę od osi przejścia. Na odcinkach drogi, gdzie zaprojektowano przejścia dolne dla dużych i średnich zwierząt, pasy zieleni powinny mieć długość minimum 80 m w każdą stronę od osi przejścia.

47. Na terenach leśnych oraz w miejscach przecięcia inwestycji z Prosną, do oświetlenia terenu budowy należy używać lamp niskosodowych lub ledowych, o kierunkowym strumieniu światła.
48. Wykonać, w porozumieniu z właściwym terytorialnie Nadleśnictwem, nasadzenia ekotonowej zieleni dogęszczającej z rodzimych gatunków drzew i krzewów w następujących lokalizacjach:

Tabela nr 3

Lp.	Lokalizacja [km]	Strona
1.	1+995 - 2+116	prawa
2.	2+775 - 3+270	prawa
3.	3+625 - 4+245	prawa
4.	25+125 - 25+441	prawa
5.	41+725 - 43+970	prawa
6.	44+056 - 44+225	prawa
7.	44+722 - 44+972	prawa
8.	45+061 - 45+647	prawa
9.	25+117 - 25+398	lewa
10.	41+270 - 44+150	lewa
11.	44+188 - 44+687	lewa
12.	45+045 - 45+545	lewa

49. Wykonać nasadzenia pasów zieleni osłonowo-krajobrazowej - zwartej, piętrowej (krzewy i drzewa) o szerokości minimum 5 m, w następujących lokalizacjach:

Tabela nr 4

Lp.	Lokalizacja [km]	Strona
1.	22+627 - 24+665	prawa
2.	41+165 - 42+835	prawa
3.	22+628 - 24+649	lewa
4.	41+931 - 42+382	lewa

50. W rejonie projektowanego przebiegu drogi ekspresowej przeprowadzić nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów, wyciętych poza terenami leśnymi, z wykorzystaniem drzew i krzewów rodzimych gatunków. Zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski. Nasadzenia wykonać zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą, rośliny produkowane w pojemnikach można sadzić przez cały rok, przy czym zaleca się wykonywać nasadzenia w okresie bezlistnym (jesień lub wczesna wiosna). Rośliny z balotowaną bryłą korzeniową lub z odkrytym korzeniem sadzić

wiosną po rozmarznięciu gleby (zalecany termin od 15 marca do 15 maja) lub jesienią (zalecany termin od 30 sierpnia do 30 listopada). Zaleca się sadzić rośliny w dni wilgotne, pochmurne i chłodne. Nie powinny być sadzone w warunkach utrudniających przyjęcie się roślin, np. w upalne dni. Sadzone drzewa należy ustabilizować palikami i taśmami (każdy palik musi być sztywno i stabilnie osadzony pionowo w gruncie). W przypadku pnączy roślinę przymocować do palika za pomocą taśmy, a następnie zabezpieczyć osłoną (zabezpieczenie przed skoszeniem). Po posadzeniu każdą roślinę należy obficie podlać (co najmniej 20 l na drzewo, 10 l na krzew lub pnącze, pierwsze podlanie nie później niż 2 h po posadzeniu, w dni ciepłe i słoneczne nie później niż 30 minut po posadzeniu). Nasadzenia pielęgnować i regularnie podlewać przez okres minimum 3 lat. W projekcie nasadzeń należy zastosować następujący sposób ich wyliczenia:

- a) za każde wycięte drzewo o obwodzie pierśnicy do 100 cm należy posadzić 1 nowe drzewo, za każde wycięte drzewo o obwodzie pierśnicy od 101 cm do 200 cm należy posadzić 2 drzewa, za każde wycięte drzewo o obwodzie pierśnicy powyżej 200 cm należy posadzić 3 drzewa;
- b) za 1 m<sup>2</sup> usuwanych odrostów i krzewów nasadzić 1 m<sup>2</sup> nowych krzewów albo za każde 5 m<sup>2</sup> usuwanych odrostów i krzewów posadzić 1 pnącze lub 1 drzewo.

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

1. wody opadowe i roztopowe przed zrzutem do ostatecznego odbiornika, jak ciek naturalne i rowy, podczyszczać z zawieszin i substancji ropopochodnych, do parametrów dopuszczalnych, określonych w odrębnych przepisach.
2. Osadniki i separatory poddawać kontroli i czyszczeniu, z częstotliwością co najmniej 2 razy w roku.
3. Wodę na potrzeby MOP i OUD pobierać z istniejącej sieci wodociągowej.
4. Ścieki bytowe z obiektów zlokalizowanych na terenie MOP i OUD odprowadzać, za pomocą projektowanej pompowni ścieków i kanału tłoczego, do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej.
5. Na obszarach leśnych i w miejscu przecięcia drogi z Prosną, w przypadku konieczności oświetlania pasa drogowego, stosować lampy niskosodowe lub ledowe, o możliwie niskim natężeniu światła i posiadające kierunkowe klosze, skupiające światło w obszarze pasa drogowego.
6. W ciągu całego roku prowadzić kontrole drożności przejść dla zwierząt (w tym dwa razy w roku przed okresami wiosennych i jesiennych migracji płazów, tj. w lutym i lipcu), w trakcie których będą usuwane wszystkie przeszkody ograniczające możliwości korzystania z nich przez zwierzęta. Okresowym kontrolom podawać także stan techniczny elementów umożliwiających migracje zwierząt w obiektach mostowych i w przepustach (stan półek, najść do przepustów).
7. Prowadzić kontrole integralności ogrodzeń naprowadzających płazy i szczelności ich połączeń z przejściami dla zwierząt dwa razy w roku, przed okresami wiosennych i jesiennych migracji płazów, tj. w lutym i lipcu. Dokonywać bieżących napraw wykrytych usterek.
8. Prowadzić kontrole szczelności ogrodzeń ochronno-naprowadzających przynajmniej dwa razy w roku, w trakcie pieszych kontroli wzdłuż zewnętrznych krawędzi ogrodzeń, na całej ich długości. Szczególnie należy uwzględnić połączenia ogrodzeń z przejściami dla zwierząt, zabezpieczeń w miejscach przekraczania rowów oraz zabezpieczeń bram i furtek. Dokonywać bieżących napraw wykrytych usterek.



#### IV. Wymagania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczenie oddziaływania na środowisko

1. Zainstalować ekrany akustyczne o parametrach wskazanych w poniższej tabeli:

Tabela nr 5

Oznaczenie ekranów	Strona S11	Kilometraż początku i końca ekranu	Długość [m]	Wysokość [m]	Typ ekranu
województwo wielkopolskie					
E1_W2B.3	prawa	2+355-2+549	194,2	5	pochlaniający
E2_W2B.3	lewa	4+420-4+700	276,1	4	pochlaniający
E3_W2B.3	prawa	8+931- 9+104	173,6	4	pochlaniający
województwo opolskie					
E5_W2B.3	lewa	16+878-17+278	400,0	4	pochlaniający
	lewa	17+278-17+506	227,4	5	pochlaniający
E6_W2B.3	lewa	28+111-28+352	240,0	4	pochlaniający
E7_W2B.3	prawa	34+365-34+485	119,3	3	pochlaniający
E8_W2B.3	prawa	36+130-36+281	150,6	3	pochlaniający
E9_W2B.3	prawa	40+133-40+952	819,5	4	pochlaniający
E10_W2B.3	prawa	40+255-40+352 *	139,8	5	pochlaniający
E11_W2B.3	prawa	40+259-40+367 *	135,8	5	pochlaniający
E12_W2B.1	prawa	42+172-42+372	200,0	4	pochlaniający
E13_W2B.1	lewa	44+522-44+693	168,5	4	pochlaniający
E14_W2B.1	lewa	45+560-45+734	173,3	4	pochlaniający
RAZEM			3418,1		

\*- ekran zagięty, przy węźle Kluczbork Południe

#### V. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy z ooś

1. Przewidzieć montaż ekranów akustycznych, o parametrach wskazanych w poniższej tabeli:

Tabela nr 6

Oznaczenie ekranów	Strona S11	Kilometraż początku i końca ekranu	Długość [m]	Wysokość [m]	Typ ekranu
województwo wielkopolskie					
E1_W2B.3	prawa	2+355-2+549	194,2	5	pochlaniający
E2_W2B.3	lewa	4+420-4+700	276,1	4	pochlaniający
E3_W2B.3	prawa	8+931- 9+104	173,6	4	pochlaniający
województwo opolskie					
E5_W2B.3	lewa	16+878-17+278	400,0	4	pochlaniający
	lewa	17+278-17+506	227,4	5	pochlaniający
E6_W2B.3	lewa	28+111-28+352	240,0	4	pochlaniający
E7_W2B.3	prawa	34+365-34+485	119,3	3	pochlaniający
E8_W2B.3	prawa	36+130-36+281	150,6	3	pochlaniający
E9_W2B.3	prawa	40+133-40+952	819,5	4	pochlaniający
E10_W2B.3	prawa	40+255-40+352 *	139,8	5	pochlaniający
E11_W2B.3	prawa	40+259-40+367 *	135,8	5	pochlaniający
E12_W2B.1	prawa	42+172-42+372	200,0	4	pochlaniający
E13_W2B.1	lewa	44+522-44+693	168,5	4	pochlaniający
E14_W2B.1	lewa	45+560-45+734	173,3	4	pochlaniający
RAZEM			3418,1		

\*- ekran zagięty, przy węźle Kluczbork Południe

2. Zapewnić szczelne, dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych z podłożem, na którym będą wybudowane oraz z elementami konstrukcji, w tym

zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.

3. Przewidzieć rezerwę terenową, po stronie prawej drogi S11, na odcinku od km 12+346 do km 12+460, umożliwiającą posadowienie ekranu akustycznego o wysokości 4m, w późniejszych latach eksploatacji S11.
4. W przypadku montażu ekranów akustycznych o powierzchni przezroczystej zastosować na całej ich powierzchni czarne pionowe pasy o szerokości 2 cm, rozmieszczone co 10 cm od siebie (mogą być również utworzone z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych) lub poziomo zatopione czarne włókna poliamidowe rozmieszczone co 28 mm, których szerokość nie może być mniejsza niż 2 mm lub zastosować na ekranach wzór w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm.
5. Na całej długości projektowanej drogi (wraz z obszarami węzłów) przewidzieć ogrodzenie o wysokości 2,4 m, wkopane na głębokość 0,1 m, ze zmienną wielkością oczek zmniejszającą się ku dołowi (wymiary maksymalnie dopuszczalne: na wysokości 0-50 cm - oczka 2,5 x 15 cm; na wysokości 50-100 cm – oczka 5 x 15 cm; na wysokości ponad 100 cm – oczka 15 x 15 cm). Ogrodzenie powinno w sposób szczelny łączyć się z ekranami przeciwołnieniowymi i przejściami dla zwierząt. W miejscach przekraczania otwartych rowów zapewnić szczelność w całym przekroju koryta przez wprowadzenie odpowiednich rozwiązań dogęszczających, odpornych na uszkodzenia w wyniku naporu wody. Ogrodzenia prowadzić w planie wzdłuż długich odcinków prostych i unikać pojedynczych załamań przebiegu większych niż 15° (zwłaszcza w strefach naprowadzania zwierząt do przejść).
6. Przewidzieć stałe ogrodzenia naprowadzające płazy w następujących lokalizacjach:

Tabela nr 7

Lp.	Lokalizacja [km]	Strona
1.	0+710 – 0+880	prawa
2.	0+910 – 1+150	prawa
3.	2+410 – 5+190	prawa
4.	5+230 – 5+950	prawa
5.	6+110 – 6+360	prawa
6.	6+570 – 6+880	prawa
7.	7+275 – 7+490	prawa
8.	7+625 – 8+050	prawa
9.	8+730 – 9+110	prawa
10.	9+320 – 9+580	prawa
11.	9+790 – 9+990	prawa
12.	10+300 – 10+885	prawa
13.	13+360 – 13+670	prawa
14.	13+700 - 14+130	prawa
15.	14+200 – 14+700	prawa
16.	16+100 – 16+540	prawa
17.	16+610 – 17+190	prawa
18.	17+750 – 18+305	prawa
19.	18+970 – 19+145	prawa
20.	19+390 – 19+725	prawa
21.	20+910 – 21+120	prawa
22.	22+000 – 22+260	prawa
23.	22+620 – 22+720	prawa
24.	22+800 – 23+070	prawa
25.	24+550 – 24+820	prawa
26.	25+690 – 26+000	prawa
27.	26+440 – 26+820	prawa
28.	27+950 – 28+270	prawa
29.	28+510 – 28+730	prawa
30.	28+770 – 28+960	prawa
31.	29+390 – 29+630	prawa
32.	29+685 – 30+070	prawa
33.	30+100 – 30+455	prawa
34.	31+090 – 31+395	prawa

Lp.	Lokalizacja [km]	Strona
35.	31+570 – 31+910	prawa
36.	32+200 – 32+450	prawa
37.	33+140 – 33+455	prawa
38.	33+710 – 34+100	prawa
39.	34+400 – 34+655	prawa
40.	34+865 – 35+200	prawa
41.	35+460 – 35+710	prawa
42.	36+010 – 36+260	prawa
43.	36+890 – 37+140	prawa
44.	38+065 – 38+300	prawa
45.	38+540 – 38+965	prawa
46.	39+180 – 39+400	prawa
47.	39+710 – 39+970	prawa
48.	40+490 – 40+750	prawa
49.	40+300 – 41+550	prawa
50.	41+915 – 42+265	prawa
51.	42+890 – 43+100	prawa
52.	43+400 – 43+980	prawa
53.	44+130 – 45+090	prawa
54.	44+245 – 45+530	prawa
55.	0+000 – 0+170	lewa
56.	0+910 – 1+150	lewa
57.	2+410 – 5+195	lewa
58.	5+230 – 5+950	lewa
59.	6+460 – 6+860	lewa
60.	7+195 – 7+495	lewa
61.	7+620 – 7+965	lewa
62.	8+730 – 9+025	lewa
63.	9+330 – 9+590	lewa
64.	9+790 – 9+990	lewa
65.	10+290 – 10+870	lewa
66.	10+905 – 11+120	lewa
67.	12+310 – 12+560	lewa
68.	13+350 – 13+680	lewa
69.	13+720 – 14+120	lewa
70.	14+180 – 14+690	lewa
71.	16+200 – 16+570	lewa
72.	16+635 – 17+220	lewa
73.	17+960 – 18+305	lewa
74.	18+970 – 19+130	lewa
75.	19+390 – 19+740	lewa
76.	20+910 – 21+120	lewa
77.	22+000 – 22+250	lewa
78.	22+605 – 22+670	lewa
79.	22+800 – 23+060	lewa
80.	24+565 – 24+830	lewa
81.	25+690 – 26+020	lewa
82.	26+550 – 26+820	lewa
83.	27+950 – 28+260	lewa
84.	28+605 – 28+740	lewa
85.	29+770 – 29+980	lewa
86.	30+225 – 30+470	lewa
87.	31+090 – 31+280	lewa
88.	32+200 – 32+450	lewa
89.	33+190 – 33+455	lewa
90.	33+800 – 34+000	lewa
91.	34+860 – 35+210	lewa
92.	35+450 – 35+720	lewa
93.	36+560 – 36+730	lewa
94.	36+930 – 37+320	lewa
95.	38+565 – 38+950	lewa
96.	40+520 – 40+610	lewa
97.	40+290 – 41+550	lewa

Lp.	Lokalizacja [km]	Strona
98.	41+920 – 42+240	lewa
99.	42+890 – 43+100	lewa
100.	43+660 – 44+025	lewa
101.	44+165 – 45+270	lewa

Ogrodzenie połączyć szczelnie z wylotem przejść pełniących funkcję przejścia dla płazów. Część nadziemna ogrodzenia powinna posiadać wysokość nie mniejszą niż 50 cm. Ogrodzenie należy wkopać w grunt na głębokość minimum 10 cm. Górna krawędź ogrodzenia naprowadzającego powinna być odgięta w kierunku przeciwnym do drogi pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o szerokości minimum 5 cm. Zakończenie ogrodzenia powinno posiadać kształt litery „U” i powodować zawracanie przemieszczających się wzdłuż niego zwierząt. Dopuszcza się wykonanie ogrodzeń ochronno-naprowadzających ze szczelnie zmontowanych elementów z tworzyw sztucznych, betonu oraz z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm. Ogrodzenie ochronno-naprowadzające z siatki stalowej jest dopuszczalne jedynie w miejscach przekraczania rowów odwodnieniowych. Ogrodzenie ochronno-naprowadzające wyposażyć w bieżnię, która ułatwia wędrówkę płazów wzdłuż ogrodzenia oraz ogranicza przerastanie ogrodzenia przez roślinność zielną. Przy bramach wjazdowych i furtkach dla obsługi zastosować dodatkowe rozwiązania w postaci montażu ruchomych odcinków ogrodzeń na skrzydłach bram i furtek, dociskanych (przy zamykaniu) do krawężników oporowych (np. uszczelki gumowe na styku ogrodzeń i krawężników).

- Przepusty hydrologiczne w poniższych lokalizacjach zaprojektować z funkcją przejścia dla płazów:

Tabela nr 8

Lp.	Lokalizacja [km]	Parametry obiektu (średnica) [mm]	Parametry obiektu (minimalna szerokość x minimalna wysokość) [m]
1.	3+272	1500	-
2.	4+381	1200	-
3.	5+027	-	2,00 x 1,50
4.	5+830	1200	-
5.	7+800	-	3,50 x 1,50
6.	14+066	1200	-
7.	14+308	1400	-
8.	16+786	1200	-
9.	30+265	1500	-
10.	31+330	1500	-
11.	31+754	1500	-
12.	35+536	1400	-
13.	39+220	1200	-
14.	39+777	1800	-

Przepusty przystosować do pełnienia funkcji przejścia dla płazów, poprzez zaprojektowanie w przepustach obustronnych półek. Półki te powinny posiadać szerokość minimum 0,5 m, zostać pokryte warstwą gruntu oraz zostać wyprowadzone z przepustów bezpośrednio na suchy teren położony za rowami drogowymi.

- W systemie odwodnienia przy najściach do przejść dla małych zwierząt stosować rowy o nachyleniu nie większym niż 1:3 lub stosować zarurowanie rowu.
- Zaprojektować zbiorniki retencyjne (zbiorniki wód deszczowych) o przynajmniej jednej skarpie o pochyleniu 1:2. Ogrodzenie każdego zbiornika retencyjnego wykonać tak, aby umożliwić dostęp do zbiornika małych zwierząt (minimalna wielkość oczek w dolnej części powinna wynosić 4 x 4 cm), jednakże od strony drogi ogrodzenie powinno spełniać parametry ogrodzeń zabezpieczających dla płazów, tj. zostać wykonane z siatki

metalowej o oczkach o maksymalnych wymiarach 0,5 x 0,5 cm. Część nadziemna ogrodzenia powinna posiadać wysokość nie mniejszą niż 50 cm. Ogrodzenie należy wkopać w grunt na głębokość minimum 10 cm. Górna krawędź ogrodzenia zabezpieczającego powinna być odgięta w kierunku zbiornika pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o szerokości minimum 5 cm. Sąsiednie arkusze siatki powinny być łączone szczelnie elementami łącznymi. Ogrodzenie zabezpieczające powinno zostać wsparte na siatce i konstrukcji ogrodzenia głównego i połączone z nim za pomocą elementów łącznych.

10. Zaprojektować w poniższych lokalizacjach przejścia dla zwierząt:

Tabela nr 9

Lp.	Oznaczenie obiektu	Lokalizacja [km]	Parametry obiektu (minimalna szerokość x minimalna wysokość) [m]
1.	PZM-1.0	1+044	2,00 x 2,00
2.	PZDs-2.6	2+640	10,00 x 2,50
3.	WS-3 (PZDd)	3+580	15 x 4
4.	PZMz-4.2	4+240	3,50 x 1,50
5.	MS-5 (PZDdz)	5+640	7 po każdej stronie cieku x 5
6.	PZMz-6.7	6+677	3,50 x 1,50
7.	PZMz-7.4	7+385	3,50 x 1,50
8.	PZMz-8.9	8+922	3,50 x 1,50
9.	PZM-9.9	9+892	2,00 x 2,00
10.	MS-12 (PZMz)	13+556	2 po każdej stronie cieku x 2,5
11.	MD-12A (PZMz)	13+609	2 po każdej stronie cieku x 2,0
12.	MS-14 (PZDdz)	14+157	20 po każdej stronie cieku x 5
13.	MS-16 (PZDdz)	16+590	20 po każdej stronie cieku x 5
14.	PZMz-17.1	16+976	7,00 x 2,00
15.	MS-18 (PZDdz)	18+108	5 po każdej stronie cieku x 5
16.	PZMz-19.5	19+495	3,50 x 1,50
17.	PZM-21.0	21+015	2,00 x 2,00
18.	PZDsz-25.9	25+899	10,00 x 3,50
19.	PZMz-26.7	26+654	3,50 x 1,50
20.	PZDsz-28.2	28+158	10,00 x 3,00
21.	PZMz-28.7	28+707	3,50 x 1,50
22.	PZMz-29.9	29+875	3,50 x 1,50
23.	PZDs-31.2	31+186	10,00 x 2,50
24.	PZDsz-33.4	33+350	10,00 x 3,00
25.	PZMz-33.9	33+900	3,50 x 1,50
26.	PZMc-35.0	34+966	4,50 x 1,50
27.	PZMz-35.0	35+008	4,50 x 1,50
28.	PZMz-37.0	37+037	3,50 x 1,50
29.	PZMz-38.7	38+738	3,50 x 1,50
30.	PZMz-42.0	42+027	3,50 x 1,50
31.	WS-32 (PZDd)	42+992	15 x 4
32.	PZM-43.8	43+759	3,50 x 1,50
33.	PZM-43.8a	43+772	3,50 x 1,50
34.	MS-35 (PZDdz)	44+645	9 po każdej stronie cieku x 5
35.	PZM-45.0	44+985	2,00 x 2,00

Obiekty powinny zostać pokryte wyrównaną warstwą mineralnego gruntu lub posiadać przekrój otwarty (z otwartym dnem). Obiekty powinny pozostać nieoświetlone. Powierzchnia stref dla zwierząt powinna zostać pokryta gruntem. W otoczeniu przejścia (w strefach naprowadzania) powinna zostać odtworzona warstwa gruntu urodzajnego, zapewniająca rozwój pokrywy zielonej. W ramach kształtowania warunków siedliskowych w otoczeniu przejścia (w strefach naprowadzania) wykonać nasadzenia drzew i krzewów w formie kęp oraz obszar stref naprowadzania obsiać mieszanką traw. W strefach naprowadzania wyłożyć karpy korzeniowe i głązy. Teren w obrębie przejść i przepustów dla zwierząt zagospodarować pod nadzorem przyrodniczym.

11. Przewidzieć ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości 2,4 m w postaci szczelnego parkanu z materiału nieprzeźroczystego, przy przejściach dla zwierząt średnich i dużych, w następujących lokalizacjach.

Tabela nr 10

Lp.	Oznaczenie ekranu	Oznaczenie obiektu	Lokalizacja [km]	Strona	Długość [m]
1.	EPO1L	PZDs-2.6	2+587	lewa	108
2.	EPO1P	PZDs-2.6	2+587	prawa	108
3.	EPO2L	WS-3 (PZDd)	3+520	lewa	120
4.	EPO2P	WS-3 (PZDd)	3+520	prawa	120
5.	EPO3L	MS-5 (PZDdz)	5+576	lewa	128
6.	EPO3P	MS-5 (PZDdz)	5+576	prawa	128
7.	EPO4L	MS-14 (PZDdz)	14+065	lewa	168
8.	EPO4P	MS-14 (PZDdz)	14+079	prawa	168
9.	EPO5L	MS-16 (PZDdz)	16+520	lewa	168
10.	EPO5P	MS-16 (PZDdz)	16+495	prawa	168
11.	EPO6L	MS-18 (PZDdz)	18+047	lewa	120
12.	EPO6P	MS-18 (PZDdz)	18+047	prawa	120
13.	EPO7L	PZDsz-25.9	25+845	lewa	108
14.	EPO7P	PZDsz-25.9	25+845	prawa	108
15.	EPO8L	PZDsz-28.2	28+104	lewa	108
16.	EPO8P	PZDsz-28.2	28+104	prawa	108
17.	EPO9L	PZDs-31.2	31+132	lewa	108
18.	EPO9P	PZDs-31.2	31+132	prawa	108
19.	EPO10L	PZDsz-33.4	33+297	lewa	108
20.	EPO10P	PZDsz-33.4	33+297	prawa	108
21.	EPO11L	WS-32 (PZDd)	42+932	lewa	120
22.	EPO11P	WS-32 (PZDd)	42+932	prawa	120
23.	EPO12L	MS-35 (PZDdz)	44+584	lewa	132
24.	EPO12P	MS-35 (PZDdz)	44+583	prawa	132

Ekranu zlokalizować obustronnie wzdłuż jezdni drogi, na długości przejścia oraz minimum 50 m poza jego granicami, w obu kierunkach. Ekranu powinny w sposób szczelny łączyć się z ogrodzeniem ochronnym.

12. Przewidzieć odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z korony drogi bezpośrednio do otwartych rowów drogowych/przydrożnych lub ujmować te wody za pomocą wpustów deszczowych i kolektorów deszczowych, skierowanych do zbiorników na wody opadowe i roztopowe, zwanych dalej zbiornikami wód deszczowych lub bezpośrednio do odbiorników.
13. Przewidzieć szczelne systemy odwodnienia (rowy szczelne), w niżej wskazanych lokalizacjach:
  - a) 3+600 - 3+750, strona L
  - b) 3+900 – 3+910, strona L

- c) 13+700 – 14+080, strona L/P
- d) 16+600 - 16+800, strona L/P
- e) 28+180 - 28+280, strona L
- f) 38+660 do km 39+200 strona L/P
- g) na odcinkach, sąsiadujących bezpośrednio z płatami siedlisk mających znaczenie dla Wspólnoty, zinwentaryzowanymi w Raporcie końcowym, (lub przecinających te płaty).

14. Przewidzieć zespół zbiorników wód deszczowych w poniższej lokalizacji:

Tabela nr 11

Lp.	Droga	Strona drogi	Lokalizacja (km)	Pojemność użytkowa [m <sup>3</sup> ]	Odpływ ze zbiornika
1	DK11	L	0+050	563	grawitacyjny/pompownia
2	S11	L	0+060	547	grawitacyjny
3	S11	P	0+830	1177	grawitacyjny/pompownia
4	S11	P	0+980	926	grawitacyjny/pompownia
5	S11	L	0+980	686	grawitacyjny/pompownia
6	S11	L	2+540	1963	grawitacyjny
7	S11	P	3+200	777	grawitacyjny
8	S11	P	4+100	1257	grawitacyjny
9	S11	P	4+450	636	grawitacyjny
10	S11	P	4+830	665	grawitacyjny/pompownia
11	S11	P	5+260	670	grawitacyjny/pompownia
12	S11	P	5+890	984	grawitacyjny/pompownia
13	S11	P	6+240	570	grawitacyjny/pompownia
14	S11	L	6+760	315	grawitacyjny
15	S11	P	6+760	238	grawitacyjny
16	S11	L	7+300	701	grawitacyjny/pompownia
17	S11	L	7+700	562	grawitacyjny/pompownia
18	S11	L	7+850	515	grawitacyjny/pompownia
19	S11	P	7+940	441	grawitacyjny/pompownia
20	S11	L	8+840	761	grawitacyjny/pompownia
21	S11	P	8+840	583	grawitacyjny/pompownia
22	S11	P	9+030	682	grawitacyjny/pompownia
23	S11	P	9+460	1335	grawitacyjny/pompownia
24	S11	L	9+460	977	grawitacyjny/pompownia
25	S11	L	10+580	1524	grawitacyjny/pompownia
26	S11	L	10+730	182	grawitacyjny
27	S11	L	10+970	1015	grawitacyjny
28	S11	L	12+080	563	grawitacyjny
29	S11	L	12+080	679	grawitacyjny
30	S11	L	12+400	1363	grawitacyjny
31	S11	L	13+430	1098	grawitacyjny
32	S11	L	13+880	1053	grawitacyjny/pompownia
33	S11	L	14+590	998	grawitacyjny
34	S11	P	14+590	827	grawitacyjny
35	S11	P	16+280	1374	grawitacyjny
36	S11	P	17+080	920	grawitacyjny/pompownia
37	S11	L	17+120	589	grawitacyjny/pompownia
38	S11	P	17+880	292	grawitacyjny
39	S11	L	18+180	550	grawitacyjny/pompownia

Lp.	Droga	Strona drogi	Lokalizacja (km)	Pojemność użytkowa [m <sup>3</sup> ]	Odływ ze zbiornika
40	S11	P	18+200	605	grawitacyjny/pompownia
41	S11	L	19+070	908	grawitacyjny/pompownia
42	S11	P	19+120	716	grawitacyjny/pompownia
43	S11	P	19+620	1296	grawitacyjny/pompownia
44	S11	L	19+620	1648	grawitacyjny/pompownia
45	S11	P	22+120	1580	grawitacyjny/pompownia
46	S11	L	22+120	1227	grawitacyjny/pompownia
47	S11	P	22+660	2071	grawitacyjny
48	S11	L	22+640	1092	grawitacyjny
49	S11	P	22+900	724	grawitacyjny
50	S11	L	22+920	929	grawitacyjny
51	S11	L	24+400	617	grawitacyjny
52	S11	P	24+700	970	grawitacyjny
53	S11	L	24+700	996	grawitacyjny
54	S11	P	25+800	881	grawitacyjny
55	S11	L	25+800	977	grawitacyjny
56	S11	P	26+550	1492	grawitacyjny/pompownia
57	S11	P	26+740	353	grawitacyjny/pompownia
58	S11	L	26+720	186	grawitacyjny
59	S11	P	28+040	1018	grawitacyjny
60	S11	L	28+040	992	grawitacyjny
61	S11	P	28+600	733	grawitacyjny
62	S11	P	28+830	803	grawitacyjny
63	S11	P	29+500	1004	grawitacyjny/pompownia
64	S11	P	29+780	653	grawitacyjny/pompownia
65	S11	P	29+950	402	grawitacyjny/pompownia
66	S11	P	30+190	180	grawitacyjny/pompownia
67	S11	P	30+360	747	grawitacyjny/pompownia
68	S11	L	30+350	592	grawitacyjny
69	S11	P	31+250	675	grawitacyjny/pompownia
70	S11	P	31+380	108	grawitacyjny/pompownia
71	S11	P	31+660	470	grawitacyjny/pompownia
72	S11	P	31+800	319	grawitacyjny/pompownia
73	S11	P	32+350	924	grawitacyjny/pompownia
74	S11	L	32+350	967	grawitacyjny/pompownia
75	S11	P	33+260	1223	grawitacyjny/pompownia
76	S11	P	33+820	752	grawitacyjny/pompownia
77	S11	P	34+000	562	grawitacyjny/pompownia
78	S11	P	34+530	1551	grawitacyjny/pompownia
79	S11	P	35+080	281	grawitacyjny
80	S11	L	35+100	325	grawitacyjny
81	S11	P	35+580	308	grawitacyjny/pompownia
82	S11	P	36+120	1484	grawitacyjny/pompownia
83	S11	L	36+670	529	grawitacyjny
84	DD30B	P	0+240	984	grawitacyjny/pompownia
85	S11	P	36+960	1156	grawitacyjny/pompownia
86	S11	L	37+160	1483	grawitacyjny
87	S11	P	38+220	712	grawitacyjny
88	S11	L	38+640	1359	grawitacyjny/pompownia



Lp.	Droga	Strona drogi	Lokalizacja (km)	Pojemność użytkowa [m <sup>3</sup> ]	Odływ ze zbiornika
89	S11	L	38+840	655	grawitacyjny
90	S11	P	38+860	299	grawitacyjny
91	S11	P	39+270	854	grawitacyjny/pompownia
92	S11	P	39+850	1349	grawitacyjny/pompownia
93	S11	L	40+560	657	grawitacyjny
94	S11	P	40+640	840	grawitacyjny
95	S11	P	41+420	551	grawitacyjny/pompownia
96	S11	L	41+420	1194	grawitacyjny/pompownia
97	S11	L	42+110	824	grawitacyjny
98	S11	P	42+130	739	grawitacyjny
99	S11	P	43+600	1546	grawitacyjny/pompownia
100	S11	P	43+870	316	grawitacyjny/pompownia
101	DK 11 odc.1	L	0+570	243	grawitacyjny
102	S11	L	44+440	568	grawitacyjny/pompownia
103	S11	P	44+810	1306	grawitacyjny/pompownia
104	S11	L	45+180	1100	grawitacyjny

15. Przewidzieć system urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe ujmowane z korony drogi (osadniki zawieszin, separatory), w poniższej lokalizacji:

Tabela nr 12

Lp.	Urządzenia podczyszczające	Lokalizacja (km)	Strona	Droga	Odbiornik
1	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 0+100	L	DK11	Rów drogowy
2	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 0+020	L	S11	Rów drogowy
3	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 0+860	P	S11	Zbiornik w km ok. 2+560 (strona lewa)
4	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 1+000	P	S11	Zbiornik w km ok. 2+560 (strona lewa)
5	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 1+000	L	S11	Zbiornik w km ok. 2+560 (strona lewa)
6	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 2+560	L	S11	Zbiornik w km ok. 3+200 (strona prawa)
7	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 3+200	P	S11	Zbiornik w km ok. 4+115 (strona prawa)
8	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 4+115	P	S11	Zbiornik w km ok. 4+440 (strona prawa)
9	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 4+420	P	S11	Zbiornik w km ok. 4+800 (strona prawa)
10	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 4+800	P	S11	Rów 5+025
11	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 5+275	P	S11	Rów Laskowski 5+600
12	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 5+885	P	S11	Rów 5+830
13	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 6+240	P	S11	Dopływ spod Janówki (Rów Rakowski)
14	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 6+730	L	S11	Dopływ spod Janówki (Rów Rakowski)
15	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 6+740	P	S11	Dopływ spod Janówki (Rów Rakowski)
16	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 7+315	L	S11	Rów Lipie 7+780
17	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 7+740	L	S11	Rów Lipie 7+780
18	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 7+870	L	S11	Rów Lipie 7+780
19	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 7+920	P	S11	Rów Lipie 7+780
20	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 8+860	L	S11	Rów 8+926
21	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 8+860	P	S11	Rów 8+926
22	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 8+980	P	S11	Rów 8+926
23	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 9+460	P	S11	Zbiornik w km ok. 8+980 (strona prawa)
24	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 9+460	L	S11	Zbiornik w km ok.

Lp.	Urządzenia podczyszczające	Lokalizacja (km)	Strona	Droga	Odbiornik
					8+890 (strona prawa)
25	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 10+575	L	S11	Zbiornik w km ok. 9+460 (strona lewa)
26	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 11+000	L	S11	Zbiornik w km ok. 10+570 (strona lewa)
27	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 12+100	L	S11	Zbiornik w km ok. 12+430 (strona lewa)
28	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 12+130	P	S11	Zbiornik w km ok. 12+430 (strona lewa)
29	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 12+430	L	S11	Zbiornik w km ok. 13+420 (strona lewa)
30	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 13+440	L	S11	rzeka Pratwa
31	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 13+900	P	S11	Rów 14+065
32	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 14+600	L	S11	Rów W 14+310
33	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 14+600	P	S11	Rów W 14+400
34	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 16+300	P	S11	Rzeka Proсна
35	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 17+070	P	S11	rzeka Debrzyca
36	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 17+100	L	S11	rzeka Debrzyca
37	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 17+870	P	S11	Rów R-E2
38	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 18+195	P	S11	rzeka Łada
39	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 18+195	L	S11	rzeka Łada
40	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 19+090	L	S11	rzeka Łada cz. II
41	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 19+090	P	S11	rzeka Łada cz. II
42	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 19+580	P	S11	rzeka Łada cz. II
43	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 19+580	L	S11	rzeka Łada cz. II
44	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 22+120	P	S11	Zbiornik w km ok. 19+580 (strona prawa)
45	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 22+120	L	S11	Zbiornik w km ok. 19+580 (strona lewa)
46	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 22+660	P	S11	Zbiornik w km ok. 22+120 (strona prawa)
47	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 22+630	L	S11	Zbiornik w km ok. 22+120 (strona prawa)
48	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 22+950	P	S11	Zbiornik w km ok. 22+660 (strona prawa)
49	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 22+950	L	S11	Zbiornik w km ok. 22+630 (strona lewa)
50	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 24+670	P	S11	Zbiornik w km ok. 24+670 (strona lewa)
51	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 24+670	L	S11	Zbiornik w km ok. 25+800 (strona lewa)
52	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 25+840	P	S11	Rów R-V 25+900
53	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 25+840	L	S11	Rów R-V 25+900
54	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 26+590	P	S11	Rów R-V3 26+655
55	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 26+695	P	S11	Rów R-V3 26+655
56	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 26+695	L	S11	Rów R-V3 26+655
57	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 28+070	L	S11	rzeka Pratwa
58	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 28+070	P	S11	rzeka Pratwa
59	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 28+630	P	S11	Dopływ w Chudobie
60	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 28+830	P	S11	Dopływ w Chudobie

Lp.	Urządzenia podczyszczające	Lokalizacja (km)	Strona	Droga	Odbiornik
61	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 29+530	P	S11	rzeka Struga (Rów R-C)
62	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 29+815	P	S11	rzeka Struga (Rów R-C)
63	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 29+930	P	S11	rzeka Struga (Rów R-C)
64	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 30+210	P	S11	Rów R-C 10
65	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 30+340	P	S11	Rów R-C 10
66	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 30+340	L	S11	Zbiornik w km ok. 30+340 (strona prawa)
67	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 31+285	P	S11	Rów R-B 2
68	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 31+690	P	S11	Rów R-B 2
69	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 31+800	P	S11	Rów R-B 2
70	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 32+320	P	S11	Zbiornik w km ok. 32+320 (strona prawa)
71	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 32+320	L	S11	Zbiornik w km ok. 32+320 (strona prawa)
72	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 33+260	P	S11	rzeka Baryczka
73	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 33+835	P	S11	Rów R-D
74	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 33+990	P	S11	Rów R-D
75	Osadnik, zbiornik wód deszczowych ZP3	ok. 34+550	P	S11	Kujakowicki Potok 34+974
76	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 35+110	L	S11	Kujakowicki Potok 34+974
77	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 35+070	P	S11	Kujakowicki Potok 34+974
78	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 35+570	P	S11	Rów R-3 35+543
79	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 36+130	P	S11	Rów R-3 35+543
80	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 36+690	L	S11	Zbiornik w km ok. 36+980 (strona prawa)
81	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 0+200	L	DD 30B	Rów
82	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 36+980	P	S11	Zbiornik w km ok. 0+200 DD30B
83	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 37+120	P	S11	Zbiornik w km ok. 0+200 DD30B
84	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 38+195	P	S11	Zbiornik w km ok. 38+660 (strona lewa)
85	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 38+660	L	S11	rów R-K 38+746
86	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 38+820	L	S11	rów R-K 38+746
87	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 38+860	P	S11	rów R-K 38+746
88	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 39+270	P	S11	rów R-K3 39+228
89	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 39+845	P	S11	rów R-K3 39+228
90	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 40+570	L	S11	Zbiornik w km ok. 39+845 (strona prawa)
91	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 40+610	P	S11	Zbiornik w km ok. 39+845 (strona prawa)
92	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 41+415	P	S11	Rów 42+020
93	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 41+415	L	S11	Rów 42+020
94	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 42+110	L	S11	Zbiornik w km ok. 43+600 (strona prawa)
95	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 42+110	P	S11	Zbiornik w km ok. 43+600 (strona prawa)
96	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 43+640	P	S11	Zbiornik w km ok. 43+860 (strona prawa)

Lp.	Urządzenia podczyszczające	Lokalizacja (km)	Strona	Droga	Odbiornik
97	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 0+560	L	DK11	Zbiornik w km ok. 44+450 (strona lewa)
98	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 43+840	P	S11	Zbiornik w km ok. 44+450 (strona lewa)
99	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 44+450	L	S11	Rów R-P
100	Osadnik, separator, zbiornik wód deszczowych	ok. 44+800	P	S11	rz. Stabrawa
101	Osadnik, zbiornik wód deszczowych	ok. 0+670	P	DK11	Zbiornik w km ok. 44+800 (strona lewa)

16. Za osadnikami zawieszin oraz za zestawami urządzeń podczyszczających osadnik i separator (wskazanymi w Tabeli nr 12), przewidzieć studnie z zastawką, umożliwiające awaryjne odcięcie odpływu do odbiornika.
  17. Na terenie każdego MOP-u, przewidzieć stanowisko do zrzutu nieczystości z autokarów, wyposażone w studnię z kratą, z której ścieki, przy pomocy pompowni oraz kanału tłoczego będą kierowane do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej sieci kanalizacyjnej MOP-u.
  18. Nawierzchnię stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne przewidzieć jako utwardzoną, nienasiąkliwą oraz zapobiegającą przenikaniu substancji niebezpiecznych do gruntu, urządzeń wodnych i wód.
  19. Na stanowisku postojowym dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne przewidzieć wpust, umożliwiający przejęcie substancji niebezpiecznych i odprowadzenie ich do szczelnego zbiornika, zlokalizowanego przy stanowisku. Przekierowanie substancji niebezpiecznych do zbiornika umożliwić poprzez zastosowanie, na kanale odprowadzającym ścieki z wpustu, studni z zasuwami.
  20. Przewidzieć odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, ze stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, w trybie normalnej pracy, poprzez separator zintegrowany z osadnikiem, do sieci kanalizacyjnej, odwadniającej MOP.
  21. W obrębie OUD przewidzieć:
    - a) separator ropopochodnych, dla pomieszczeń magazynowych smarów, olejów oraz kwasu akumulatorowego,
    - b) neutralizator kwasów, dla pomieszczenia magazynowego akumulatorów oraz pomieszczeń magazynowych smarów, olejów i kwasu akumulatorowego.
  22. Przewidzieć separatory substancji ropopochodnych służące do podczyszczania wód opadowych i roztopowych z terenów potencjalnie zanieczyszczonych stacji paliw zlokalizowanych w obrębie MOP.
  23. Przewidzieć separatory tłuszczu, służące do usuwania tłuszczów ze ścieków pochodzących ze stacji paliw oraz budynków gospodarczych, zlokalizowanych w obrębie MOP-ów, przed ich odprowadzeniem do sieci kanalizacyjnej.
- VI. Wyrażam stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 pkt 10 cyt. wyżej ustawy ooś**
1. **Przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga 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 celu doprecyzowania przyjętych rozwiązań, związanych w szczególności z jego oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne, tj.:**
    - a) sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi, w tym rozwiązań dotyczących odwodnienia dróg tymczasowych – km, rodzaje,

- zastosowanie urządzeń podczyszczających (np. osadników-wirowe czy pionowe o przepływie poziomym);
- b) rodzaju zbiorników retencyjnych przewidzianych w układzie odwodnienia (szczelne czy nieszczelne);
  - c) sposobu odprowadzania ścieków ze stanowiska do zrzutu nieczystości z autokarów (do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej lub do lokalnej oczyszczalni ścieków);
  - d) zastosowanych zabezpieczeń ujęcia wód podziemnych, usytuowanego w Ligocie Zameckiej (na terenie Zakładu Plastmet), w związku z planowanymi wykopami pod rowy drogowe, oraz pod projektowany zbiornik wód deszczowych ZB87 i podpory obiektu WD-30.

**2. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga 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) ww. ustawy.**

**VII. Nakładam obowiązek prowadzenia monitoringu, tj.:**

1. W pierwszym i trzecim roku użytkowania odcinka drogi prowadzić całoroczny monitoring funkcjonalności i użytkowania przejść dla zwierząt w następujących lokalizacjach

Tabela nr 13

Lp.	Oznaczenie obiektu	Lokalizacja [km]
1.	WS-3 (PZDd)	3+600
2.	WS-32 (PZDd)	42+999
3.	PZM-21.0	21+022
4.	PZM-45.0	44+992
5.	PZDs-31.2	31+193

- 1.1. Monitoring powinien polegać na:
    - 1.1.1. identyfikacji tropów na pasach piaszczystych (należy utworzyć i utrzymać trzy pasy piaszczyste na każdym z przejść),
    - 1.1.2. identyfikacji śladów żerowania i odchodów na całej powierzchni przejścia i w jego otoczeniu,
    - 1.1.3. weryfikacji obecności i lokalizacji elementów małej architektury, roślinności, elementów pochodzenia antropogenicznego w obrębie przejścia i jego otoczeniu,
    - 1.1.4. analizie aktywności ludzi na przejściu i jego bezpośrednim sąsiedztwie (odciski butów, opon, ślady aktywności, pozostawione przedmioty);
  - 1.2. Monitoring prowadzić zgodnie z harmonogramem:
    - 1.2.1. w przypadku przejść dla zwierząt dużych i średnich, w okresie od marca do września jedna kontrola miesięcznie oraz od października do lutego minimum jedna kontrola co 14 dni.
    - 1.2.2. w przypadku przejść dla zwierząt małych, w okresach od marca do maja oraz od września do listopada minimalnie jedna kontrola co 7 dni (w czasie wzmożonej migracji płazów), a od grudnia do lutego oraz od czerwca do sierpnia minimalnie jedna kontrola co 30 dni.
  - 1.3. Wyniki monitoringu należy przedstawić Regionalnym Dyrektorom Ochrony Środowiska w: Opolu i Poznaniu, w terminie 3 miesięcy od jego wykonania.
2. W pierwszym i trzecim roku użytkowania odcinka drogi prowadzić monitoring skuteczności zabezpieczeń studni wpadowych i separatorów:

- 2.1. monitoring przeprowadzić w 10 wybranych losowo obiektach na 1 cykl obserwacji w obszarach wysokiej aktywności płazów. Identyfikację obecności płazów wewnątrz studni/separatorów przeprowadzać przez otwory techniczne, ewentualne otwarcie pokryw w obecności służb utrzymania.
- 2.2. monitoring prowadzić w 2 cyklach w roku, w okresach od 20 kwietnia do 10 maja oraz od 15 do 30 sierpnia
- 2.3. Wyniki monitoringu, należy przedstawić Regionalnym Dyrektorom Ochrony Środowiska w: Opolu, Poznaniu i Łodzi, w terminie 3 miesięcy od jego wykonania.

**VIII. W celu porównania oddziaływania budowy dróg, wskazanego w raporcie ooś, z rzeczywistym jej oddziaływaniem na środowisko, nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie:**

**1. Wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny na terenach prawnie chronionych przed hałasem.**

1.1. Analiza powinna być oparta o wyniki pomiarów:

- 1.1.1. natężenia hałasu w środowisku, przeprowadzonych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. (Dz. U. z 2011r. nr 140 poz. 824);
- 1.1.2. wykonanych na granicy terenów normowanych akustycznie, we wskazanych w punktach pomiarowych, wymienionych poniżej w punkcie 1.2.

1.2. Lokalizacja punktów pomiarowych:

Tabela nr 14

Lp.	Nazwa punktu pomiarowego	Kilometraż drogi	Strona drogi (P/L)	Współrzędne Prostokątne 2000 strefa 6	
				X	Y
województwo wielkopolskie					
1	P7	2+446	P	6502417	5677266
2	M1	2+940	L	6502945	5677128
3	P50	8+551	L	6503850	5675819
4	P82	9+018	P	6507201	5673030
5	M2	12+210	L	6510377	5672462
6	P90	12+228	L	6510339	5672466
województwo opolskie					
7	P103	17+100	L	6513687	5668866
8	P130	28+247	L	6515115	5659058
9	P151	34+420	P	6514194	5652995
10	P157	36+210	P	6514683	5651294
11	P163	40+266	P	6517907	5648900
12	P167	40+282	P	6517862	5648814
13	P167a	40+258	P	6517808	5648812
14	P169	40+739	P	6518212	5648531
15	P171	42+306	P	6519661	5647832
16	P173	44+620	L	6521709	5646776
17	P177	45+645	L	6522218	5645856

- 1.3. Analizę we wskazanym zakresie wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania objętego przedsięwzięciem odcinka drogi S11 do użytkowania i przedstawić Regionalnym Dyrektorom Ochrony Środowiska w: Opolu i Poznaniu oraz Marszałkom Województwa: Opolskiego i Wielkopolskiego, w terminie 18 miesięcy od jej wykonania.

**2. Skuteczności przejść dla zwierząt**

- 2.1. Analizę przeprowadzić w oparciu o wyniki monitoringu o którym mowa w pkt VII.1.
- 2.2. Analizę wykonać nie później niż czwartym roku użytkowania odcinka drogi.

- 2.3. W przypadku braku skuteczności zabezpieczeń w analizie uwzględnić plan działań naprawczych.
- 2.4. Analizę przedstawić Regionalnym Dyrektorom Ochrony Środowiska w: Opolu, Poznaniu i Łodzi, w terminie 3 miesięcy od jej wykonania.

### **3. Skuteczności zabezpieczeń studni wpadowych i separatorów**

- 3.1. Analizę przeprowadzić w oparciu o wyniki monitoringu o który mowa w pkt VII.2.
- 3.2. Analizę wykonać nie później niż w czwartym roku użytkowania odcinka drogi.
- 3.3. W przypadku braku skuteczności zabezpieczeń, uwzględnić w niej plan działań naprawczych.
- 3.4. Analizę przedstawić Regionalnym Dyrektorom Ochrony Środowiska w: Opolu, Poznaniu i Łodzi w terminie 3 miesięcy od jej wykonania.

## **IX. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**

## **X. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.**

### **UZASADNIENIE**

Pan Rafał Pydych, działając z upoważnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wnioskiem nr O.Op.I-2.5301.S11.Kępno-gr.woj.19.2019.TW z 14.11.2019r., zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. cyt. „Budowa drogi ekspresowej S11 kępno-A1 na odcinku Kępno –granica województwa (z wyłączeniem obwodnicy Olesna)”.

Zgodnie z treścią art. 74 ust. 1 pkt 1 cyt. ustawy z ooś, do wniosku dołączono:

- Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, opracowany przez Trakt Sp. z o.o., S.k., Katowice, sierpień 2019r.,
- poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie ono oddziaływać w wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę;
- załącznik graficzny przedstawiający teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie ono oddziaływać w wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę;
- wypisy z rejestru gruntów dla części działek obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (załącznik elektroniczny);
- wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów;
- urzędowo poświadczone odpisy udzielonych pełnomocnictw.

Zgodnie z treścią art. 75 ust. 1 pkt 1a) ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu).

Po analizie treści ww. wniosku, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.1 z 21.11.2019r., działając na podstawie art. 64 § 2 Kpa, w związku z art. 74 ust. 1, ust 3a ustawy ooś, wezwano Pełnomocnika Inwestora, do przekazania map ewidencyjnych opatrzonych informacją o ich skali i numerze arkusza mapy oraz dostarczenia ich wersji elektronicznej.

Uzupełnienie w ww. zakresie przekazano przy piśmie nr O.Op.I-2.5301.S11.Kępno-gr.woj.20a.2019.TW z 04.12.2019r.

Dla przedsięwzięć, dla których organem prowadzącym postępowanie jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku. Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, nie dotyczy to wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi publicznej. W związku z zapisami cytowanego wyżej art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, organ nie dokonał, wskazanej w art. 80 ust. 2 tej ustawy, analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Informację o wniosku oraz o raporcie ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal); nr kart odpowiednio: 526/2019, 527/2019. Ponadto informację, o której mowa wyżej oraz raport ooś, uzgodnienia i opinie organów biorących udział w postępowaniu umieszczono w Bazie Ocen Oddziaływania na Środowisko.

Planowane przedsięwzięcie, na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 (autostrady i drogi ekspresowe) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839), należy do planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Ponadto, w ramach inwestycji będą realizowane przedsięwzięcia kwalifikujące się do § 3 ust. 2 pkt 2) ww. rozporządzenia, (przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone) w związku z:

- § 3 ust. 1 pkt 7) (napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6);
- § 3 ust. 1 pkt 31) (instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko);
- § 3 ust. 1 pkt 71) (rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową).

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 10, to zgodnie z brzmieniem art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś, o wszystkich etapach prowadzonego postępowania, w tym o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów (art. 10 Kpa), strony informowane były w formie zawiadomień.

Zawiadomienie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.2 z 10.12.2019r. r., o wszczęciu postępowania, wywieszane zostało:

- na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ Opole, RDOŚ Poznań, RDOŚ Łódź oraz w Urzędzie Gminy Łęka Opatowska, Urzędzie Gminy Baranów, Urzędzie Gminy Bolesławiec, Urzędzie Gminy Lasowice Wielkie, Urzędzie Miejskim Byczyna, Urzędzie Miejskim Kluczbork,
- w pobliżu miejsca realizacji inwestycji tj. w obrębach: Baranów, Słupia pod Kępem, Zmyślona Słupska, Stogniew, Kuźnica Słupska, Łęka Opatowska, Raków, Siemianice (powiat kępiński), Chróscin (powiat wieruszowski), Ciecierzyn, Gołkowice, Jaśkowice, Byczyna, Roszkowice, Paruszowice, Biskupice, Sarnów, Kostów, Krzywizna, Łowkowice, Gotartów, Kujakowice Dolne, Kluczbork, Ligota Zamecka, Ligota Górna, Bąków, Chocianowice, Ciarka (powiat kluczborski);



oraz opublikowane zostało w Biuletynie Informacji Publicznej (dalej BIP) na stronie podmiotowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ).

W zawiadomieniu tym wskazano, że zgodnie z art. 49 ww. Kpa, zawiadomienie stron o kolejnych etapach prowadzonego postępowania następować będzie w formie publicznego obwieszczenia, przez udostępnienie każdego następnego zawiadomienia wyłącznie w BIP na stronie podmiotowej RDOŚ.

W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.11 z 13.12.2019r. tut. organ poinformował Pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do ponaglenia do do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (dalej GDOŚ).

Po analizie treści przedłożonego raportu ooś, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.12 z 10.01.2020r., wezwano do jego uzupełnienia oraz poinformowano o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu WOOŚ.420.2.2.2019.ES.13 z 10.01.2020r.

W związku z poinformowaniem stron o wszczęciu postępowania, do RDOŚ w Opolu przekazane zostały uwagi i wnioski, m.in. od mieszkańców miejscowości Chróścina (woj. łódzkie), Sołtysa Wsi Siemianice, Gminy Łęka Opatowska (woj. wielkopolskie). W związku z tym, że uwagi i wnioski dot. głównie flory i fauny terenu, przez który ma przebiegać droga S11, wystąpiono do RDOŚ w Łodzi (pismo nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.14 z 22.01.2020r.) oraz do RDOŚ w Poznaniu (pismo nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.15 z 24.01.2020r.) o ewentualną weryfikację przedstawionych informacji dotyczących wartości przyrodniczych województwa łódzkiego i wielkopolskiego.

W związku z kolejnymi uwagami i wnioskami, które przekazane zostały przez: Sołtysa Wsi Siemianice, Sołtysa Wsi Chróscin, mieszkańców Chróscina, Gminę Bolesławiec, Sołtysa Wsi Jaśkowice, mieszkańców Buczyny, w ślad za wezwaniem WOOŚ.420.2.2.2019.ES.12 z 10.01.2020r., w pismach: nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.16 z 31.01.2020r. oraz WOOŚ.420.2.2.2019.ES.17 z 20.02.2020r. organ wezwał do uzupełnienia dokumentacji w kwestiach objętych tymi uwagami i wnioskami.

Do uwag i wniosków, które wpłynęły w ramach prowadzonego postępowania organ odniósł się w dalszej części decyzji.

Pełnomocnik Inwestora, w piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.1a.2020.TW z 17.02.2020r., poinformował o zmianie terminu, w którym przedłoży uzupełnienie do raportu ooś.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.18 z 20.02.2020r.

W piśmie, nr WOOŚ.400.2.2020.EGr z 20.02.2020r., RDOŚ w Łodzi przekazał uwagi i wnioski mieszkańców Chróscina, dotyczące budowy drogi ekspresowej S11, a w piśmie nr WOOŚ.400.2.2020.EGr.4 z 20.02.2020r., wskazał, że dokonanie merytorycznej oceny raportu ooś, uwzględniającej między innymi walory przyrodnicze, nastąpi po wystąpieniu przez RDOŚ w Opolu, o wydanie stanowiska w trybie art. 75 ust. 5 ustawy ooś.

W piśmie nr WOO-II.070.30.2020.ZG.1 z 16.03.2020r., RDOŚ w Poznaniu poinformował Sołtysa Sołectwa Siemianice, iż przystąpienie do analizy raportu ooś i weryfikacja przedstawionych danych dotyczących gatunków chronionych występujących na terenie przewidzianym pod przedsięwzięcie oraz w jego sąsiedztwie, jak również weryfikacja przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na te gatunki oraz formy ochrony przyrody, nastąpi po wystąpieniu RDOŚ w Opolu o wyrażenie opinii w trybie art. 75 ust. 5 ustawy ooś (pismo przesłane do RDOŚ w Opolu do wiadomości).

Pełnomocnik Inwestora, w piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.11.2020.TW z 13.03.2020r., ponownie poinformował o zmianie terminu, w którym przedłoży uzupełnienie do raportu ooś.

Z uwagi na wpływ kolejnych uwag i wniosków, m.in. od: p. P. Paczkowskiego, p. M. Kempa-Zgubilat, mieszkańców Słupi pod Kępem, w ślad za wezwaniem

WOOŚ.420.2.2.2019.ES.12 z 10.01.2020r., w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.19 z 20.03.2020r., organ wezwał do uzupełnienia dokumentacji w zakresie dotyczącym kwestii poruszanych w tych uwagach i wnioskach. O powyższym, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.20 z 20.03.2020r., poinformowano przedstawiciela mieszkańców Słupi pod Kępem.

Pełnomocnik Inwestora, w piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.14.2020.TW z 28.04.2020r. ponownie poinformował o zmianie terminu, w którym przedłoży uzupełnienie do raportu ooś.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.21 z 05.05.2020r.

Pełnomocnik Inwestora, w piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.15.2020.TW z 29.06.2020r., ponownie poinformował o zmianie terminu, w którym przedłoży uzupełnienie do raportu ooś, a przy piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.17.2020.TE z 29.06.2020r. przedłożył tekst jednolity raportu ooś. Informację o raporcie umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) nr karty 289/2020.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.22 z 07.07.2020r.

Po analizie przedłożonego raportu ooś, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.23 z 17.08.2020r., po raz kolejny wezwano do jego uzupełnienia.

Z uwagi na przekazanie do tutejszego urzędu kolejnych uwag i wniosków, dotyczących przebiegu drogi S11 przez złożę kruszywa naturalnego, w ślad za wezwaniem WOOŚ.420.2.2.2019.ES.23 z 17.08.2020r., w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.24 z 07.09.2020r. organ wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia dokumentacji w zakresie dotyczącym ww. uwag i wniosków. Pismem nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.27 z 08.10.2020r., po wyjaśnieniach udzielonych przez Pełnomocnika Inwestora, poinformowano stronę postępowania o braku możliwości korekty przebiegu drogi, w sposób pozwalający na uniknięcie kolizji z działką, na której zidentyfikowano złoża kopaliny.

W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.25 z 23.09.2020r. zwrócono się do Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, dalej OWKZ, o wyrażenie opinii co do wartości historycznej/zabytkowej terenu pola bitwy pod Byczyną oraz możliwości przecięcia, przez planowaną drogę ekspresową S11, proponowanych jego granic, jak również przekazanie ewentualnych informacji na temat ww. terenu, w tym dotyczących prowadzenia badań terenowych.

Przy piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.23.2020.TE z 28.09.2020r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył tekst jednolity raportu ooś. W treści ww. pisma wskazał, że zmiany wprowadzone w planowanej inwestycji, uwzględnione w dokumentacji przekazanej przy piśmie z 29.06.2020r. oraz z 28.09.2020r., wynikają z korekty rozwiązań drogowych, dokonanych po spotkaniach informacyjnych Inwestora z mieszkańcami, które odbyły się w lutym 2020 r., czyli już po złożeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na spotkaniach tych prezentowano rozwiązania projektowe dla wariantu 2B(v3), dla którego złożono wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z uwagami mieszkańców Inwestor podjął decyzję o dokonaniu wskazanych niżej zmian projektowych, tj.:

- korekcie przebiegu trasy w km 2+520 - 5+160 - zmianie przebiegu drogi ekspresowej w kierunku obszarów leśnych, maksymalnie o około 100 m;
- rezygnacji z budowy przejazdu w ciągu DG 863037 oraz obiektu WD-7 w km 6+900, przy jednoczesnym wprowadzeniu drogi dojazdowej od km 6+000 -6+600 str. L;
- uzupełnieniu układu drogowego o podłączenie starodroża DK-11 do północnego ronda na węźle Siemianice. Dodatkowo, w rejonie południowego ronda, wprowadzono drogę dojazdową, celem zapewnienia dostępności do nieruchomości. Dowiązano także projektowane ciągi pieszo-rowerowe do istniejącej infrastruktury oraz przeprowadzono ciąg pieszo rowerowy po wschodniej stronie węzła;
- odstąpieniu od budowy Miejsc Obsługi Podróżnych w następujących lokalizacjach: ok. km 8,5, ok. km 15,0, ok. km 26,9;

- rezygnacji z budowy przejazdu w ciągu drogi DG oraz obiektu WD-17 w km 17+950 wraz z korektą podłączenia układu dróg dojazdowych;
- rezygnacji z budowy przejazdu w ciągu drogi powiatowej DP 13060 oraz obiektu WD-20 w km 21+800 oraz budowa odcinka drogi klasy Z od km 21+800 - 22+590 dł. 940 m z włączeniem do wsch. ronda w. Byczyna;
- rezygnacji z budowy przejazdu w ciągu DP 13090 oraz obiektu WD-22 w km 23+250 oraz budowa odcinka drogi klasy Z od km 23+250 - 24+450 (1350 m);
- zmianie kąta krzyżowania S11 z drogą powiatową DP 13110 w km 24+350/skrócenie odcinka przebudowy drogi powiatowej;
- wprowadzeniu korekty układu drogowego prowadzenia DK-11 w km 34+350 -36+150 obejmującej:
  - rezygnację z budowy przełożenia DK-11 na odcinku ok. 2000 m,
  - budowę odcinka DK-11 (G) wraz z budową ronda w km 34+400 str. L (600 m),
  - budowę obiektu w km 34+372 - WD-27,
  - budowę drogi dojazdowej o dł. 1620 m (w miejscu przełożeniu DK-11),
  - rezygnację z budowy drogi klasy Z (DP 13120) km 35+600 - 36+150 oraz obiektu w km 36+180 (WS-27),
  - budowę odcinka przełożenia DK-11 (G) wraz z podłączeniem do węzła Kluczbork Północ.

Zweryfikowane rozwiązanie zakłada większe wykorzystanie starodroża DK-11 i wprowadzenie przejazdu w km 34+370 (WD-27).

- wprowadzeniu korekty układu węzła drogowego Kluczbork Północ obejmującej:
  - przesunięcie ronda (5 wlotowego) w kierunku północno - wschodnim – oddalenie od zabudowy Gotartowa,
  - rezygnację z realizacji korekty podłączenia Miejskiej Obwodnicy Kluczborka (pozostawienie włączenia do ul. Byczyńskiej - rondo im. Powstańców Warszawskich). Zrezygnowano z bezpośredniego podłączania MOK do projektowanego układu drogowego.
  - rezygnację z budowy przejścia podziemnego WD-28A,
  - wprowadzenie ronda (4 wlotowego) po stronie północnej z podłączeniem drogi powiatowej DP 13110 (400 m),
  - rezygnację z budowy przejazdu w ciągu drogi DP 13110 oraz obiektu WD-29 w km 36+950.
- uciążeniu drogi dojazdowej pomiędzy węzłami Kluczbork Północ i Kluczbork Południe - zapewniającego możliwość poruszania się sprzętu rolniczego wzdłuż S11 na wysokości m. Kluczborka,
- wprowadzeniu dodatkowego obiektu WS-36 w km 44+670 - uciążenie przejazdu DP 13280 obejmujące:
  - budowę odcinka drogi klasy Z (210 m)
  - rezygnację z budowy odcinka drogi klasy Z (w kierunku Olesna ) o dł. 1600 m.

Wprowadzone korekty spowodowały zmiany w granicach terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz terenu, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, nie spowodowały jednak wyjścia poza wskazane wyżej obręby, w których zostały wywieszone zawiadomienia, informujące o wszczęciu postępowania dla przedmiotowej inwestycji.

Informację o tekście jednolitym raportu oś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) nr karty 349/2020.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.26 z 01.10.2020r.

OWKZ, w piśmie nr ZA.020.2.2020.GM z 20.10.2020r., poinformował m.in., że Instytut Archeologii Uniwersytetu Wrocławskiego przeprowadzi nieinwazyjne badania archeologiczne, mające na celu określenie miejsca bitwy pod Byczyną oraz wyznaczenie obszaru pola bitewnego.

W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.28 z 27.11.2020r., poinformowano wnioskodawcę o zmianie terminu załatwienia sprawy oraz o możliwości wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.29 z 10.12.2020r. wystąpiono do OWKZ o udostępnienie wyników badań dot. pola bitwy pod Byczyną, przeprowadzonych przez Instytut Archeologii Uniwersytetu Wrocławskiego. OWKZ, przy piśmie nr ZA.020.2.2020.GM z 10.12.2020r., przekazał opracowanie pn. *„Wyniki poszukiwań i badań archeologicznych w rejonie pola bitwy pod Byczyną realizowanych w związku z wykonaniem uzupełnienia Studium Historyczno- Konserwatorskiego m. Byczyna”*. Ponadto w ww. piśmie wskazał, że Gmina Byczyna wszczęła starania o objęcie obszaru pola bitwy oraz miasta Byczyna ochroną, poprzez utworzenie parku kulturowego.

W związku z powyższym, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.30 z 17.12.2020r., wystąpiono do Burmistrza Byczyny z zapytaniem o etap postępowania ws. utworzenia parku kulturowego, a w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.31 z 17.12.2020r. wezwano Pełnomocnika Inwestora do dokonania szczegółowej analizy oddziaływania przedmiotowej inwestycji na ww. pole bitwy.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.32 z 21.12.2020r.

Burmistrz Byczyny, w piśmie nr OŚ.6727.2.2020.SK z 23.12.2020r., poinformowała, że podjęcie działań w kierunku powołania Byczyńskiego Parku Kulturowego będzie możliwe dopiero, gdy zostanie potwierdzona lokalizacja pola bitwy.

Przy piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.33.2020.TE z 29.12.2020r. przedłożono uzupełnienie raportu ooś, w zakresie obejmującym oddziaływanie inwestycji na pole bitwy pod Byczyną.

Pełnomocnik Inwestora, w piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.34.2020.TE z 30.12.2020r., wskazał na potrzebę szybkiego zakończenia postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

W toku postępowania jedna ze stron zgłosiła (e-mail z 28.12.2020r., 06.01.2021r.) sprzeciw wobec budowy, w ramach inwestycji, łącznika między ul. Nasalską a ul. Paruszowicką w Byczynie, wprowadzonego do rozwiązań projektowych, w trakcie trwającego postępowania, wskazując równocześnie na inną możliwość połączenia tych dróg. Z uwagi na to, iż z przedstawionych dokumentów wynikało, że Burmistrz Byczyny była inicjatorem takiego rozwiązania, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.33 z 31.12.2020r. oraz nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.34 z 07.01.2021r. zwrócono się do organu gminy o potwierdzenie tej informacji oraz o ustosunkowanie się do rozwiązań przedstawionych przez stronę postępowania.

W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.35 z 07.01.2021r. poinformowano stronę postępowania o tym, że organ odniesie się do złożonych uwag i wniosków, w treści decyzji.

Burmistrz Byczyny, w piśmie nr OŚ.7226.3.2020.ŁG z 05.01.2021r., odniosła się do powyższej kwestii wskazując, że połączenie, obwodnicą, ulic Nasalskiej i Paruszowickiej w obrębie Byczyny jest uwzględnione w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, jednocześnie poinformowała, że Gmina nie ingerowała w przedstawiony przez Inwestora przebieg dróg. W piśmie nr OŚ.7226.3.2020.ŁG z 09.02.2021r. Burmistrz Byczyny podtrzymała swoje stanowisko.

Wnioskiem z 07.01.2021r., działając w trybie art. 31 §1 pkt 2 kpa, Stowarzyszenie „Wizna 1939”, wystąpiło o dopuszczenie do udziału w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony. W postanowieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.37 z 14.01.2021r., organ dopuścił Stowarzyszenie do udziału na prawach strony, w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi ekspresowej S11.

Przy piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.35.2021.TE z 13.01.2021r., Pełnomocnik Inwestora, przekazał dodatkowe wyjaśnienia do treści raportu ooś, przesłanego przy piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.23.2020.TE z 28.09.2020r. W piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.2.2021.TE z 14.01.2021r. Pełnomocnik Inwestora odniósł się do uwag Protea Sp. z o.o., dotyczących dojazdu, do zakładu zlokalizowanego przy węźle Kluczbork Południe.

Zgodnie z art. 6 a) ustawy ooś, jeżeli przedsięwzięcie, dla którego jest wydawana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma być realizowane na terenie położonym na obszarze właściwości miejscowej dwóch lub więcej organów opiniujących lub uzgadniających, orzekanie w imieniu tych organów należy do organu, na obszarze właściwości miejscowej którego znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w obszarze działania:

- ✓ Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (dalej OWIS), Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego
- ✓ Państwowego Gospodarstwa Wodnego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu (dalej RZGW w Poznaniu) oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach.

Największa/większa część inwestycji znajduje się w obszarze właściwości:

- ✓ OWIS oraz
- ✓ RZGW w Poznaniu

W związku z powyższym:

- ✓ w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.38 z 18.01.2021r., na podstawie zapisów art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, wystąpiono o opinię do OWIS,
- ✓ w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.39 z 18.01.2021r., na podstawie zapisów art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, wystąpiono o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do RZGW w Poznaniu.

Równocześnie, z uwagi na przebieg inwestycji przez województwa: opolskie, wielkopolskie oraz łódzkie, na podstawie art. 75 ust 5 ustawy ooś, wystąpiono:

- ✓ w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.40 z 18.01.2021r., do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej RDOŚ w Poznaniu;
- ✓ w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.41 z 18.01.2021r., do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, dalej RDOŚ w Łodzi

z prośbą o wyrażenie opinii dla części inwestycji zlokalizowanych w granicach tych województw.

Ponadto, działając w myśl zapisów art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.42 z 18.01.2021r., organ podał do publicznej wiadomości informację o:

- wszczęciu postępowania,
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana,
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu,
- możliwości składania uwag i wniosków,
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków,
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło w formie zawiadomień:

- na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu, RDOŚ Poznań, RDOŚ Łódź oraz w Urzędzie Gminy Łęka Opatowska, Urzędzie Gminy Baranów, Urzędzie Gminy Bolesławiec, Urzędzie Gminy Lasowice Wielkie, Urzędzie Miejskim Byczyna, Urzędzie Miejskim Kluczbork oraz opublikowane zostało na stronie Biuletynu Informacji Publicznej ww. urzędów;
- w pobliżu miejsca realizacji inwestycji tj. obręby: Baranów, Słupia pod Kępem, Zmyślona Słupska, Stogniew, Kuźnica Słupska, Łęka Opatowska, Raków, Siemianice (powiat kępiński), Chróścín (powiat wieruszowski), Ciecierzyn, Gołkowice, Jaśkowice, Byczyna, Roszkowice, Paruszowice, Biskupice, Sarnów, Kostów, Krzywizna, Łowkowice,

Gotartów, Kujakowice Dolne, Kluczbork, Ligota Zamecka, Ligota Górna, Bąków, Chocianowice, Ciarka (powiat kluczborski);

– w prasie: lokalne dodatki Gazety Wyborczej w woj. opolskim, wielkopolskim i łódzkim.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwa do dokumentacji sprawy, w ww. zawiadomieniu podano link, pod którym zamieszczono raport ooś wraz z uzupełnieniami.

W trakcie trwania postępowania z udziałem społeczeństwa, do tutejszego urzędu wpłynęły uwagi i wnioski Pana D. Woźniakowskiego dot. pola bitwy pod Byczyną.

W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.54 z 27.01.2021r. tut. organ poinformował Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

GDOŚ, przy piśmie nr DOOŚ-WAPiS.052.2.2021.MT z 19.01.2021r., przekazał do RDOŚ w Opolu, uwagi i wnioski dot. przebiegu, planowanej do realizacji, drogi S11 przez pole bitwy pod Byczyną. W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.55 z 28.01.2021r. tut. organ poinformował składającego uwagi i wnioski, że zostaną one rozpatrzone w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.57 z 28.01.2021r.

Strona postępowania (pismo/e-mail z 14.01.2021r., 17.01.2021r., 19.01.2021r., 22.01.2021r.) wniosła kolejne uwagi i wnioski, dotyczące zajęcia pod planowaną drogę ekspresową złoża kruszywa naturalnego. W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.51 z 25.01.2021r., skierowanym do strony postępowania, organ odniósł się do zarzutów i wniosków. Równocześnie, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.52 z 25.01.2021r., zwrócono się do Pełnomocnika Inwestora o ustosunkowanie się do zarzutów poruszanych przez stronę dot. budowy, w ramach przedmiotowej inwestycji, w miejscowości Byczyna, łącznika między ul. Nasalską a ul. Paruszowicką. Strona po raz kolejny złożyła uwagi i wnioski (e-mail z 22.01.2021r.), do przedmiotowego postępowania. W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.53 z 27.01.2021r., poinformowano stronę postępowania o ww. piśmie, skierowanym do Pełnomocnika Inwestora oraz wskazano, że strona ma prawo do czynnego udziału w postępowaniu. W dniu 27.01.2021r. strona przesłała kolejnego e-maila oraz dołączyła do niego pismo z 05.01.2021r. Zostały one przekazane Pełnomocnikowi Inwestora, przy piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.56 z 28.01.2021r.. Kolejne uwagi strony dotyczące kwestii łącznika zostały przekazane przy piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.59 z 11.02.2021r. Pełnomocnik Inwestora, w piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.9.2021.TE z 11.02.2021r., odniósł się do powyższych kwestii.

W związku z zapytaniem OWIS, zawartym w piśmie nr NZ.9022.4.1.2021.ZD z 01.02.2021r., dot. przebiegu planowanej drogi przez pole bitwy pod Byczyną, tut. organ, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.58 z 03.02.2021r. poinformował, że do uwag i wniosków dot. pola bitwy pod Byczyną organ odniesie się w treści decyzji. Ponadto wskazano, że wydanie przez OWIS opinii w przedmiotowej sprawie, nie może być uzależnione od stanowiska RDOŚ w Opolu dot. uwag i wniosków złożonych przez strony postępowania, bądź społeczeństwo.

W piśmie nr DOOŚ-WAPiS.052.2.2021.MT.2 z 04.02.2021r., GDOŚ przekazał do tut. urzędu, skierowane do niego, kolejne uwagi i wnioski dot. pola bitwy pod Byczyną.

Przy piśmie nr PO.RZŚ.4360.8.2021.AO z 04.02.2021r. RZGW w Poznaniu, przekazał tut. organowi uwagi i wnioski dot. pola bitwy pod Byczyną (przekazane przez Pana D. Woźniakowskiego bezpośrednio do RZGW w Poznaniu).

W piśmie nr NZ.9022.4.1.2021.ZD z 17.02.2021r., OWIS, zaopiniował bez uwag przedmiotowe przedsięwzięcie, w wariantcie 2B(v3).

RZGW w Poznaniu, w piśmie nr PO.RZŚ.4360.8.2021.AO z 17.02.2021r., zwrócił się do RDOŚ w Opolu o wezwanie Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, wskazując zakres uzupełnienia. W związku z powyższym, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.60 z 19.02.2021r., wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu ooś w zakresie wskazanym przez RZGW w Poznaniu.

Postanowieniem nr WOOŚ.4221.6.2021.MGr z 19.02.2021r. RDOŚ w Łodzi wniósł zastrzeżenia do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla

przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 Kępno-A1 na odcinku Kępno – granica województwa (z wyłączeniem obwodnicy Olesna)” i jednocześnie wyraził opinię, że przedłożony raport ooś, dla części przedsięwzięcia położonej w granicach województwa łódzkiego, wymaga uzupełnienia.

Równocześnie, postanowieniem nr WOO-II.4221.1.2021.AM.1 z 19.02.2021r., RDOŚ w Poznaniu, wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia wymagane jest uzupełnienie raportu ooś dla części przedsięwzięcia położonej w granicach województwa wielkopolskiego.

Wobec powyższego, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.61 z 26.02.2021r., wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu ooś w zakresie wniesionych uwag.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.62 z 01.03.2021r.

W związku z kolejnymi uwagami, dot. przebiegu inwestycji przez pole bitwy pod Byczyną oraz przez złożę kruszywa naturalnego, w piśmie WOOŚ.420.2.2.2019.ES.63 z 18.03.2021r., wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia dokumentacji w tym zakresie.

Pełnomocnik Inwestora, w piśmie nr O.OP.I-2.5340.S11Kępno-gr.Woj.19.2021.TE z 24.03.2021r., poinformował o zmianie terminu, w którym przedłoży uzupełnienie do raportu ooś, w związku z wezwaniami z 19.02.2021r. i 26.02.2021r.

Równocześnie, w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.64 z 26.03.2021r., tut. organ poinformował Pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.65 z 29.03.2021r.

Przy piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11K-GW.21.2021.TE z 31.03.2021r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył odpowiedź na wezwanie z 18.03.2021r., a przy piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11K-GW.22.2021.TE z 08.04.2021r. na wezwanie z 19.02.2021r. i 26.02.2021r.

Po analizie ww. uzupełnień do raportu ooś uznano je w dalszym ciągu za niekompletne i w piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.66 z 20.04.2021r. ponownie wezwano do uzupełnienia raportu ooś.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.67 z 20.04.2021r.

W piśmie nr O/OP.I-2.532.1.1.2021.ET.1 z 18.05.2021r., Pełnomocnik Inwestora poinformował o zmianie terminu, w którym przedłoży uzupełnienie do raportu ooś. Przy piśmie nr O.OP.I-2.532.1.1.2021.ES.2 z 21.05.2021r. przekazano odpowiedź na wezwanie z 20.04.2021 r.

Po analizie przedłożonych materiałów uznano dokumentację za kompletną i w piśmie:

- nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.68 z 24.05.2021r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o opinię do OWIS,
- nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.69 z 24.05.2021r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o uzgodnienie do RZGW w Poznaniu;
- nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.70 z 24.05.2021r., ponownie wystąpiono, do RDOŚ w Łodzi, z prośbą o wyrażenie opinii dla części inwestycji zlokalizowanej w granicach województwa łódzkiego.
- nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.71 z 24.05.2021r., ponownie wystąpiono, do RDOŚ Poznaniu, z prośbą o wyrażenie opinii dla części inwestycji zlokalizowanej w granicach województwa wielkopolskiego.

Równocześnie, na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.72 z 26.05.2021r., organ ponownie podał do publicznej wiadomości informację o:

- wszczęciu postępowania,
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana,

- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu,
- możliwości składania uwag i wniosków,
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków,
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło w formie zawiadomień:

- na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu, RDOŚ Poznań, RDOŚ Łódź oraz w Urzędzie Gminy Łęka Opatowska, Urzędzie Gminy Baranów, Urzędzie Gminy Bolesławiec, Urzędzie Gminy Lasowice Wielkie, Urzędzie Miejskim Byczyna, Urzędzie Miejskim Kluczbork oraz opublikowane zostało w BIP na stronach podmiotowych ww. urzędów;
- w pobliżu miejsca realizacji inwestycji tj. obręby: Baranów, Słupia pod Kępem, Zmysłona Słupska, Stogniew, Kuźnica Słupska, Łęka Opatowska, Raków, Siemianice (powiat kępiński), Chróscin (powiat wierszowski), Ciecierzyn, Gołkowice, Jaśkowice, Byczyna, Roszkowice, Paruszowice, Biskupice, Sarnów, Kostów, Krzywizna, Łowkowice, Gotartów, Kujakowice Dolne, Kluczbork, Ligota Zamecka, Ligota Górna, Bąków, Chocianowice, Ciarka (powiat kluczborski);
- w prasie: lokalne dodatki Gazety Wyborczej w woj. opolskim, wielkopolskim i łódzkim.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwu do dokumentacji sprawy, w ww. zawiadomieniu podano link, pod którym zamieszczony został raport oś wraz z uzupełnieniami.

W trakcie trwania postępowania z udziałem społeczeństwa, do tutejszego urzędu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski od społeczeństwa.

W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.81 z 26.05.2021r. tut. organ poinformował Pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ. W kolejnym piśmie, nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.83 z 31.05.2021r., poinformowano Pełnomocnika Inwestora o błędnym wskazaniu, we wcześniejszym piśmie, że zmiana terminu załatwienia sprawy dotyczy zmiany decyzji, zamiast wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.82 z 26.05.2021r.

W piśmie nr NZ.9022.4.1.2021.ZD z 23.06.2021r., OWIS, zaopiniował bez uwag przedmiotowe przedsięwzięcie, w wariantcie 2B(v.3).

RZGW w Poznaniu, postanowieniem nr PO.RZŚ.4360.8.2021.AO z 28.06.2021r., uzgodnił warunki realizacji inwestycji w proponowanym wariantcie, wskazując dla etapu realizacji 28 warunków a dla etapu eksploatacji przedsięwzięcia 11 warunków.

RDOŚ w Łodzi, postanowieniem nr WOOŚ.4221.6.2021.MGr z 22.06.2021r., a RDOŚ w Poznaniu, postanowieniem nr WOO-II.4221.1.2021.AM.2 z 28.06.2021r., wyrazili swoje opinie dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w części odpowiednio dotyczącej województwa łódzkiego oraz województwa wielkopolskiego.

RDOŚ w Łodzi dla etapu realizacji i eksploatacji przedmiotowej inwestycji w swojej opinii określił 40 warunków, a RDOŚ w Poznaniu 42 warunki, wskazując równocześnie na potrzebę wykonania monitoringu przyrodniczego, analizy porealizacyjnej w zakresie uciążliwości akustycznej oraz ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.84 z 30.06.2021r.

Poinformowanie stron, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych materiałów nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.85 z 12.07.2021r.



RZGW w Poznaniu, postanowieniem nr PO.RZŚ.4360.8.2021.AO z 21.07.2021r., sprostował oczywistą omyłkę w postanowieniu z 28.06.2021r. Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.6 z 22.07.2021r.

W piśmie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.87 z 26.07.2021r. tut. organ poinformował Pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia, o czym poinformowano również strony postępowania w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.88 z 26.07.2021r.

Pan P. Rojek, w e-mailu przekazanym do tut. urzędu 02.08.2021r., Pan R. Schulz w piśmie z 11.08.2021r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 16.08.2021r.) oraz Pani K. Chilcher w piśmie z 12.08.2021 r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 18.08.2021r.) wnieśli sprzeciw wobec ingerencji projektowanej drogi w pole bitwy pod Byczyną, w związku z realizacją przedsięwzięcia w wariantcie WB2v3.

Sprzeciwu te wniesiono po upływie 30 dniowego terminu, wskazanego w zawiadomieniu WOOŚ.420.2.2.2019.ES.72 z 26.05.2021r. na wnoszenie uwag przez społeczeństwo i w związku z tym nie zostały rozpatrzone. Niezależnie od powyższego, w związku z innymi uwagami i wnioskami w tym zakresie, do przebiegu drogi ekspresowej S11 przez pole bitwy pod Byczyną odniesiono się w dalszej części decyzji.

Określając środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, zawarte w punktach II-VIII niniejszej decyzji, uwzględniono zapisy:

- a) postanowienia Dyrektora RZGW w Poznaniu nr PO.RZŚ.4360.8.2021.AO z 28 czerwca 2021r.
- b) opinii RDOŚ w Łodzi nr WOOŚ.4221.6.2021.MGr z 22 czerwca 2021r.,
- c) opinii RDOŚ w Poznaniu nr WOO-II.4221.1.2021.AM z 28 czerwca 2021r.,

przy czym nie uwzględniono tych warunków ww. uzgodnienia i opinii, które wynikają bezpośrednio z przepisów prawa, albo zostały sformułowane w sposób zbyt ogólny lub nieprecyzyjny.

Z analizy kompletu przedłożonych dokumentów wynika, że przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S11 Kępno-A1, na odcinku Kępno - granica województwa opolskiego (z wyłączeniem obwodnicy Olesna).

Parametry drogi

- klasa drogi: S
- prędkość projektowa:  $V_p = 100$  km/h,
- prędkość miarodajna:  $V_m = 110$  km/h,
- przekrój: dwujezdniowy: 2x2,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- szerokość pasa dzielącego: min. 5,0 m,
- kategoria ruchu: KR6,
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś,
- rodzaj konstrukcji nawierzchni: twarda.

W ciągu drogi ekspresowej S11 będą realizowane m.in.:

- cztery węzły drogowe tj.: Siemianice, Byczyna Wschód, Kluczbork Południe i Kluczbork Północ,
- 23 wiaduktów drogowych (nie pełniących przejść dla zwierząt),
- 7 mostów i 2 wiadukty pełniące funkcję przejścia dla zwierząt,
- 40 przejść dla zwierząt w tym 14 przepustów hydrologicznych,
- urządzenia odwadniające i odprowadzające wodę w tym: kanalizacja deszczowa, rowy drogowe, 104 zbiorniki retencyjne, separatory, osadniki,
- ekrany akustyczne o łącznej długości 3418,1m,
- bariery przeciwlśnieniowe,
- ogrodzenia naprowadzające,
- sieci i urządzenia teletechniczne.

W ramach inwestycji przewiduje się również:

- przebudowę dróg powiatowych i gminnych,
- budowę dróg dojazdowych,
- przebudowę cieków, rowów,
- utworzenie miejsca obsługi podróżnych (MOP) - pomiędzy węzłami Kluczbork Północ i Kluczbork Południe przewidziano budowę jednej pary MOP,
- utworzenie obwodu utrzymania drogi (OUD),
- przebudowę i budowę infrastruktury w tym: linii 110kV, urządzeń melioracyjnych, sieci wodociągowych, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci gazowej, sieci i urządzeń teletechnicznych.

W ramach planowanego przedsięwzięcia Inwestor rozważa etapowanie inwestycji i podział na trzy odcinki realizacyjne, jednak na tym etapie nie zostały one sprecyzowane.

Szczegółowa charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono cztery warianty trasy o długości:

- wariant 1 (v.1 i v.2) - 44,845 km,
- wariant 1B (v.1 i v.2) - 44,234 km,
- wariant 2 (v.1 i v.2) - 46,910 km,
- wariant 2B (v.1, v.2 i v.3) - 45,796 km.

Warianty 1(v.1 i v.2) i 1B (v.1 i v.2) zlokalizowane są na terenie województwa wielkopolskiego (powiat kępiński - Gmina Baranów i Gmina Łęka Opatowska) i opolskiego (powiat kluczborski – Gmina Byczyna, Gmina Kluczbork, Gmina Lasowice Wielkie), a warianty 2(v.1 i v.2) i 2B(v.1, v.2 i v.3) dodatkowo zlokalizowane są na terenie województwa łódzkiego (powiat wieruszowski – Gmina Bolesławiec). Dla wariantów: W1, 1B i 2 zaprojektowano dwie wersje przebiegu drogi (podwarianty), a dla wariantu 2B trzy wersje przebiegu drogi (podwarianty), różniące się rozwiązaniami geometrycznymi węzłów.

Początek odcinka S11, objętego opracowaniem, dowiązuje się do obwodnicy Kępna w Gminie Baranów, tuż za zlokalizowanym tam węzłem „Baranów”. Wariantowanie przebiegów zaczyna się w ok. km 1,0 projektowanego odcinka. Wariant 1 na długości ok. 14 km, oraz wariant 1B na długości ok. 13,5 km mają przebiegi indywidualne. Następnie ich osie schodzą się i idą jednym śladem. Warianty 2 i 2B, kolejno na długości ok. 13,5 km oraz 12,5 km mają przebiegi indywidualne, aby następnie połączyć się i iść w jednym śladzie. Osie wszystkich wariantów, tj. 1, 1B, 2 i 2B łączą się w rejonie Kluczborka, odpowiednio w kilometrze 1 – 37,0 km, 1B – 36,4 km, 2 – 39,1 km i 2B – 38,0 km. Od tego miejsca wszystkie warianty mają wspólny przebieg, aż do końca opracowania, tj. do połączenia z obwodnicą miejscowości Olesno.

W raporcie ooś przedstawiono analizę wielokryterialną, na podstawie której został wybrany wariant realizacyjny przedsięwzięcia. W ww. analizie wzięto pod uwagę trzy kryteria: środowiskowe, społeczne, techniczne. Dla każdego z ww. kryteriów zostały określone wskaźniki. Poszczególne wskaźniki, zdefiniowane w ramach wybranego kryterium, poddano ocenie poprzez nadanie im wagi, mającej na celu scharakteryzowanie stopnia związanego z nimi oddziaływania. Posłużono się pięciostopniową skalą wag wskaźników. Wartość wagi wskaźnika: mało znaczący – 1, mało decydujący – 2, ważny – 3, znaczący – 4, decydujący – 5.

Z przeprowadzonej analizy, przedstawionej w tekście jednolitym raportu ooś z września 2020r., wynika, że wariantem najkorzystniejszym, ze względu na kryterium środowiskowe, jest wariant 1 (v1 i v2). Natomiast analiza wielokryterialna, uwzględniająca oprócz kryterium środowiskowego również kryteria społeczne i techniczne, wykazała, że wariantem najkorzystniejszym do realizacji jest wariant 2B(v3). Najniższą ocenę ogólną uzyskał wariant 2 (v.1).

W uzupełnieniu raportu ooś (przekazanym przy piśmie nr O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.22.2021.TE z 08.04.2021r.), uwzględniono zmiany w zakresie parametrów ekranów akustycznych i zweryfikowano analizę wielokryterialną. Przeprowadzona ponownie analiza

potwierdziła, że wskazany do realizacji wariant 2B(v3) uzyskał najlepszą ocenę ogólną i tym samym jest najkorzystniejszy.

Za wyborem wariantu 2B(v3) przemawiają kryteria społeczne, które uwzględniają wskaźniki dotyczące oddziaływania inwestycji na ludzi oraz dobra kultury, kryteria środowiskowe, obejmujące wskaźniki związane z oddziaływaniem na faunę i florę oraz środowisko wodno-gruntowe, a także kryterium techniczne. Za wyborem wariantu 2B(v3) przeważały w szczególności następujące argumenty:

- najmniejsza liczba budynków przewidzianych do wyburzenia,
- najmniejsza powierzchnia i najmniejsza długość ekranów akustycznych projektowanych w związku z przekroczeniami dopuszczalnego hałasu w pobliżu budynków mieszkalnych oraz na terenach chronionych przed hałasem,
- największa akceptacja społeczna przebiegu drogi ekspresowej S11 w tym wariantcie (wynik konsultacji przeprowadzonych przez Inwestora).

Sposób przeprowadzenia analizy wielokryterialnej oraz jej wynik organ uznał ją za poprawny. Mając na uwadze, że przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że realizacja przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę jest możliwa, w niniejszej decyzji organ uzgodnił warunki realizacji inwestycji w wariantcie wnioskowanym, tj. 2B(v3).

Wariant 2B(V3) drogi ekspresowej S11, od ok. km 1,5 do ok. km 4,2, przebiega skrajem obszaru leśnego i omija, w km ok. 1,5 do 3,0, w odległości ok. 1 km, od strony zachodnio-południowej miejscowość Słupia pod Kępem. Następnie skręca łukiem na kierunek południowy obchodzi w km 4,0 do 5,0 miejscowość Zmysłana Słupska po stronie południowej. Następnie droga kieruje się na południowy wschód i od km 7,0 do km 8,0 omija miejscowość Lipie po stronie południowej, i w km ok. 8,3 do 9,4 miejscowość Raków po stronie wschodniej i skręca na kierunek wschodni. W km ok. 10,4 krzyżuje się z linią kolejową nr 272 Kluczbork-Poznań pod kątem ok. 60°. Dalej w km 12+100 projektowany jest węzeł drogowy na przecięciu z istniejącą DK11 w miejscowości Siemianice.

Od miejscowości Siemianice droga S11 kieruje się na południowy - wschód i przechodzi na odcinku km od 14,1 do 16,6 przez województwo łódzkie. Droga na tym odcinku krzyżuje się dwa razy z rzeką Prosną w km 14,13 i km 16,56 oraz mija po stronie północnej zbiorniki wodne w miejscowości Kostów. Kierunek drogi się nie zmienia aż do km 21,9, gdzie S11 skręca w prawo, na kierunek południowo-zachodni i do km 23,9 obchodzi po stronie wschodniej miejscowość Byczyna. Na tym odcinku przewidziano węzeł drogowy Byczyna Wschód łączący S11 z drogą wojewódzką DW487 w km 22,6, zlokalizowany po stronie wschodniej m. Byczyna. Na kolejnym odcinku trasa drogi ekspresowej przebiega na kierunku południowym, równoległe do linii kolejowej nr 272 Kluczbork - Poznań.

W km 34,9, w okolicy miejscowości Gotartów skręca na kierunek wschodni, omijając po stronie zachodniej miejscowość Gotartów. W km 36,7 planowany jest węzeł drogowy Kluczbork Północ łączący projektowaną drogę S11 z DK42 i DK11. Również w rejonie tego węzła planowana jest budowa OUD oraz MOP w km ok. 38,6 na obu kierunkach. Za tym węzłem przebieg drogi ekspresowej zaczyna się pokrywać z przebiegiem istniejącej drogi krajowej DK11 aż do km 41+000.

W km 40+400 przewiduje się realizację węzła Kluczbork Południe. Jest to obecne skrzyżowanie dróg krajowych DK11 i DK45, które znajduje się po stronie wschodniej miejscowości Kluczbork. Węzeł ten zapewni połączenie drogi S11 z drogą krajową DK 45, oraz obsługę miasta Kluczbork. Za węzłem, w km 41,3, droga wchodzi w tereny leśne (gdzie w km ok. 44+100 przecina linię kolejową 143) i przebiega przez nie na długości ok. 4,4 km, aż do połączenia z obwodnicą Olesna. W km 45,0 oś trasy drogi ekspresowej S11, ponownie pokrywa się z istniejącą drogą DK11. Droga S11 na końcu opracowania, w miejscowości Ciarka Kolonia, została połączona z Obwodnicą Olesna w jej kilometrze lokalnym ok. 0+450 (odpowiednio km ok. 498+280 istniejącej drogi DK11).

**W toku prowadzonego postępowania tu. organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska i stwierdził co następuje.**

## Wpływ na klimat akustyczny

Etap budowy będzie związany z emitowaniem hałasu powstałego na skutek prowadzenia prac budowlanych, których źródłami hałasu będą:

- samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane i odbierające niewykorzystane materiały budowlane oraz ziemię z wykopów,
- sprzęt ciężki tj: koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, rozścielacze asfaltu, dźwigi, urządzenia wibracyjne do zagęszczania gruntu, frezarki do nawierzchni itp.

Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, z związku z prowadzonymi pracami budowlanymi będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na zasięg oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, będzie miał również czas trwania prac budowlanych. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych, w punkcie II.1 decyzji nałożono na inwestora obowiązek prowadzenia prac budowlanych, wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne. Ponadto, w celu ograniczenia uciążliwości etapu budowy, używane będą pojazdy wyposażone w sprawne tłumiki, eliminowane będą zbędne źródła hałasu, np. poprzez wyłączanie silników urządzeń podczas przerw w pracy i ograniczenie czasu pracy maszyn na jałowym biegu, ograniczenie w miarę możliwości jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu.

Dla etapu eksploatacji, analizę oddziaływania na środowisko pod względem oddziaływania akustycznego wykonano w następujących horyzontach czasowych:

- 2026 r. – rok oddania do użytkowania S11,
- 2036 r. – 10 lat po oddaniu do użytkowania S11.

Do obliczeń propagacji hałasu w środowisku posłużono się programem SoundPLAN 8.1, przy wykorzystaniu modelu emisji hałasu NMPB (Guide du Bruit), opartego na normie PN ISO 9613-2:2002 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”. W ramach analizy przyjęto krok obliczeniowy, wynoszący 10 m. Do obliczeń hałasu dla drogi ekspresowej przyjęto prędkość 120 km/h dla pojazdów lekkich i 80 km/h dla pojazdów ciężkich. Na węzłach oraz dla dróg poprzecznych przyjęto prędkość według wartości dopuszczalnej na danej kategorii drogi. Do obliczeń przyjęto nawierzchnię o normalnej hałaśliwości (korekta dotycząca redukcji hałasu – 0 dB). Obliczenia hałasu wykonano z uwzględnieniem struktury ruchu przyjętej w prognozach ruchu oraz z podziałem na porę dnia i nocy.

Planowana droga w większości przebiegać będzie z dala od zabudowy mieszkaniowej. Zbliżenie do pojedynczej zabudowy mieszkaniowej wystąpi jedynie na obrzeżach miejscowości: Baranów, Łęka Opatowska, Raków, Siemianice, Gołkowice, Byczyna, Chudoba, Kluczbork, Bąków, Kolonia Ciarki.

W zasięgu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny, dla których zgodnie z art. 113 ust. 2 ustawy Poś oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu. Kwalifikację terenów chronionych akustycznie, podlegających prawnej ochronie, określono w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktyczne wykorzystanie i użytkowanie terenów występujących wzdłuż analizowanego odcinka drogi. Na tej podstawie zdefiniowano wskaźniki hałasu, mające zastosowanie do ustalenia warunków realizacji przedsięwzięcia.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na terenach chronionych, zlokalizowanych wzdłuż planowanej S 11, prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w punktach obliczeniowych zlokalizowanych na granicy terenów normowanych, tj. w km od ok. 2 + 355 do ok 9 – 104 oraz od ok. 16-878 do ok. 45-734 drogi. Ze względu na występujące przekroczenia, w raporcie o oś przeanalizowano możliwość zastosowania zabezpieczeń akustycznych. Jako działania ograniczające poziom dźwięku w środowisku wskazano zastosowanie ekranów akustycznych, o łącznej długości wynoszącej ok. 3418,1 m. Ich lokalizację i parametry określono w Tabeli nr 5 w punkcie IV.1 niniejszej decyzji.

We wszystkich lokalizacjach zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych pochłaniających (nieprzezroczystych) o klasie pochłaniania A3 i klasie izolacyjności B3, zgodnie z obowiązującymi normami. Ponadto, zobowiązano Inwestora do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych (pkt V.2 niniejszej decyzji), tj. ich montażu w taki sposób, by nie dopuścić do pozostawienia szczelin na łączeniu: poszczególnych modułów, ekranu z podłożem, oraz modułów z konstrukcją stalową. Każda szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, obniżyłaby jego skuteczność.

Wyniki obliczeń propagacji hałasu wskazują, że po zastosowaniu ekranów akustycznych klimat akustyczny na terenach zabudowy chronionej ulegnie znaczącej poprawie. W porze dziennej i nocnej, dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, pochodzące wyłącznie od projektowanej drogi, w każdym analizowanym punkcie obliczeniowym, zostaną dotrzymane. Nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, prognozowane w punktach obliczeniowych, zlokalizowanych wzdłuż drogi, mogą wynikać z przecinania się przedmiotowej drogi S11 z innymi drogami oraz liniami kolejowymi (linią kolejową nr 272 w km 10+419, linią kolejową nr 143 w km 44+099). Weryfikacja powyższej kwestii, w tym zabezpieczenie terenów normowanych akustycznie, nastąpi w ramach analizy porealizacyjnej, do czego zobowiązano inwestora w punkcie VIII.1 niniejszej decyzji.

Po stronie prawej drogi S11, na odcinku od km 12+346 do km 12+460, tj. tam gdzie teren wskazany w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego do ochrony akustycznej, nie jest obecnie użytkowany zgodnie z przeznaczeniem (brak zabudowy chronionej), wskazano na konieczność pozostawienia rezerwy terenu, co umożliwi w przyszłości jego ochronę akustyczną, tj. posadowienie ekranu akustycznego o wysokości 4m (pkt V.3 niniejszej decyzji).

### **Wpływ na jakość powietrza atmosferycznego**

Na etapie realizacji inwestycji głównym źródłem emisji substancji do powietrza atmosferycznego będzie praca, wykorzystywanych przy budowie, urządzeń i maszyn, takich jak: koparki, ładowarki, spychacze, walce drogowe, urządzenia do rozścielania asfaltu, mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki i inne. Do napędu ww. maszyn i urządzeń używany będzie olej napędowy. W wyniku spalania oleju napędowego, do powietrza atmosferycznego będą emitowane: tlenek węgla, tlenki azotu metan, niemetanowe lotne związki organiczne, dwutlenek węgla, pył.

W miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, poruszaniem się pojazdów, jak również z transportem materiałów sypkich.

Źródłem zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będzie również emisja pyłowo-gazowa, pochodząca z etapu kładzenia mas bitumicznych, stosowanych do budowy nawierzchni drogowej.

W fazie realizacji przedsięwzięcia zanieczyszczenia będą wprowadzane do powietrza w sposób niezorganizowany, a czas trwania emisji będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych. Lokalizacja miejsca wprowadzania zanieczyszczeń do powietrza będzie zmienna i zależna od lokalizacji frontu robót.

Duży wpływ na wielkość emisji będą miały warunki atmosferyczne, tj. ilość opadów atmosferycznych, temperatura powietrza, prędkość wiatrów itd.

Racjonalne wykorzystywanie do prac sprawnych maszyn i urządzeń zapewni utrzymanie emisji na możliwie niskim poziomie.

W celu ograniczenia uciążliwości emisji do powietrza atmosferycznego, przy wszystkich wyjazdach z placu budowy na utwardzoną drogę publiczną, przewidziano miejsca czyszczenia kół pojazdów, w postaci niecki z wodą. Pozwoli to na redukcję ilości pyłu przenoszonego na oponach samochodów (pkt II.2 niniejszej decyzji). Ponadto, zgodnie z raportem oos, transport materiałów sypkich odbywał się będzie pojazdami wyposażonymi w skrzynie ładunkowe przykrywane plandekami lub transportowany materiał będzie wilgotny.

W dni słoneczne i wietrzne drogi technologiczne będą zraszane (pkt II.3 niniejszej decyzji). Stosowanie sprawnego sprzętu, unikanie pracy na biegu jałowym, wyłączenie

silników maszyn i urządzeń w czasie przerw w pracy, również wpłynie na ograniczenie uciążliwości związanej z emisją substancji do powietrza atmosferycznego.

Emisja substancji w fazie eksploatacji inwestycji będzie generowana w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Będzie to główne źródło emisji, decydujące o oddziaływaniu inwestycji w zakresie emisji substancji do powietrza.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono wyniki symulacji emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, wykonanej przy pomocy programu OPERAT FB, zmodyfikowanego dla źródeł liniowych, zgodnie z metodyką referencyjną według Załącznika 3 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w *sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu*. Obliczenia wykonano dla takich substancji, jak: tlenek węgla, tlenki azotu jako NO<sub>2</sub>, pył ogółem PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, amoniak, dwutlenek siarki, ołów, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne, benzen.

Największą uciążliwość związaną ze spalaniem paliw stanowi emisja tlenków azotu. Dyspersja zanieczyszczeń komunikacyjnych będzie występowała na niewielkich odległościach i miarę oddalania się od źródła nastąpi szybki spadek stężeń. Przeprowadzone obliczenia, dla perspektywy 2026 r. i 2036 r., wykazały, że nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości powietrza, wyznaczonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w *sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu* (Dz. U z 2012, poz. 1031) oraz w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w *sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu*, poza granicą terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Dokonując oceny skumulowanego oddziaływania na powietrze atmosferyczne, w raporcie o oś uwzględniono wszystkie drogi, których oddziaływanie może kumulować się z przedmiotową inwestycją, w postaci odcinków relacji skrzyżnych (połączeń z istniejącą siecią drogową). Analizę oddziaływań skumulowanych wykonano dodatkowo na odcinku pomiędzy węzłami Kluczbork Płn. - Kluczbork Płd., gdzie projektowana droga S11 częściowo pokrywa się z przebiegiem istniejącej drogi krajowej DK11, lub przebiega równolegle do niej, w odległości do 240 m. Na podstawie wykonanych obliczeń emisji gazów i pyłów do powietrza stwierdzono, że emisja substancji do powietrza atmosferycznego nie będzie powodować ponadnormatywnej uciążliwości.

Jak wskazano wyżej, droga ekspresowa S11 będzie również krzyżowała się z liniami kolejowymi: 272, relacji Kluczbork – Poznań Główny na odcinku Kluczbork – Ostrów Wielkopolski oraz 143, relacji Kalety – Wrocław Popowice. Są to linie zelektryfikowane, w związku z czym nie przewiduje się kumulacji oddziaływań w zakresie emisji do powietrza atmosferycznego.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że na etapie eksploatacji, w wyniku oddziaływania skumulowanego, poza pasem drogowym również nie wystąpią przekroczenia obowiązujących standardów jakości powietrza, określonych w cyt. wyżej przepisach. Z uwagi na powyższe, a także na sposób i miejsca wprowadzania substancji do powietrza, ocenia się, że kumulacja oddziaływań nie będzie powodowała ponadnormatywnych oddziaływań.

### **Wpływ na środowisko gruntowo-wodne**

Teren zajęty pod inwestycję wyniesie ok. 942 ha. W obszarze, przez który przebiegać będzie planowana droga ekspresowa występuje 12 typów gleb. Są to: gleby bielnicowe i pseudobielnicowe, gleby brunatne właściwe, dystroficzne, wylugowane i brunatne kwaśne, czarne ziemie właściwe, czarne ziemie zdegradowane i gleby szare, gleby mułowo-torfowe i torfowo-mułowe, mady, mady glejowe, gleby murszowo-mineralne i murszowate, gleby torfowe i murszowo-torfowe oraz gleby o niewykształconym profilu. Największy procentowy udział gleb, które zostaną zajęte pod inwestycję tj. ok. 65 %, stanowią gleby bielnicowe i pseudobielnicowe, 12,7 % stanowią gleby brunatne i wylugowane oraz brunatne kwaśne. Każdy z pozostałych typów gleb stanowi poniżej 10 %. Sposób użytkowania terenu w obszarze przewidzianym pod drogę stanowią głównie grunty orne (75%), lasy (13%) oraz łąki i pastwiska (10%).

Projektowana droga S11, na obszarze gminy Byczyna, w wariantcie 2B(v3), przecina udokumentowane czwartorzędowe złoża kruszywa naturalnego - piasków:

- „Paruszowice”, o powierzchni 1,99 ha i
- „Paruszowice 1”, o powierzchni 24,48 ha

(razem 26,47 ha), usytuowane na działce nr 129 obręb Paruszowice, Gmina Byczyna, co stanowi 27% powierzchni tej działki.

Droga S11 w wariantcie 2B(v3), będzie kolidowała z przedmiotowymi złożami kruszywa naturalnego, tj. złożem:

- „Paruszowice” na odcinku od km 24+180 do km 24+320,
- „Paruszowice 1” na odcinku od km 23+910 do km 24+180.

Orientacyjna powierzchnia kolizji inwestycji ze złożem:

- „Paruszowice” wyniesie 1,82 ha, stanowiąc 91% powierzchni całego złoża,
- „Paruszowice 1” wyniesie 5,06 ha, stanowiąc 21% powierzchni całego złoża.

Obydwa złoża aktualnie nie są eksploatowane i nie posiadają stref ochronnych

Artykuł 125 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020r.poz. 1219) (dalej Poś) stwierdza, iż złoża kopalin podlegają ochronie polegającej na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami oraz kompleksowym wykorzystaniu kopalin, w tym kopalin towarzyszących. Przepis ten odnosi się do ochrony zasobów ziemi w postaci złóż kopalin, z kolei art. 126 tej ustawy odnosi się do ich eksploatacji. Przepisy te mają zatem nie tylko odmienną treść normatywną, ale też dotyczącą zupełnie innych stanów. Pierwszy dotyczy stwierdzenia istnienia złoża i objęcia go ochroną prawną, drugi dotyczy etapu podjęcia jej użytkowania. Różna treść omawianych przepisów przejawia się w tym, że w art. 125 ustawodawca wprowadził ochronę złóż kopalin niezależnie od tego, czy już podlegają eksploatacji, czy będą eksploatowane w przyszłości. Na mocy tego przepisu samo stwierdzenie istnienia złoża kopalin generuje obowiązek jej ochrony.

Przechodząc na grunt ustawy z dnia 9 czerwca 2011r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2020 poz.1064) (dalej Pgg) zauważyć należy, że art. 95 w ust. 1 konkretyzuje tę ochronę, stanowiąc, iż udokumentowane złoża kopalin, w celu jego ochrony ujawnia się w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (w Studium dla Gminy Byczyna złoża nie zostały jeszcze ujawnione) oraz planach zagospodarowania przestrzennego województwa. Co więcej, kolejne jednostki redakcyjne tego przepisu wyraźnie wskazują, iż zapis ten ma moc obowiązku obwarowanego przymusem, zakreślają bowiem dwuletni termin na realizację tego obowiązku, licząc od dnia zatwierdzenia dokumentacji geologicznej.

Jak wynika z obowiązujących przepisów, tj. ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020r. poz. 1990), oba przedsięwzięcia, zarówno budowa drogi ekspresowej jak i poszukiwanie, rozpoznanie i wydobywanie kopalin są inwestycjami celu publicznego.

Zdaniem Inwestora, mając na uwadze zapisy art. 125 ustawy Poś, za racjonalne gospodarowanie kopaliniami można uznać także taki sposób ich wykorzystania, który nie koliduje z innymi inwestycjami celu publicznego, np. przebiegiem drogi ekspresowej. Taką formę ochrony kopaliny w postaci racjonalnego gospodarowania złożem można osiągnąć poprzez wydobywanie złoża poza pasem drogowym, przy uwzględnieniu filara ochronnego tak, aby wydobywanie kopaliny nie oddziaływało negatywnie na drogę.

Zgodnie z brzmieniem art. 29 Pgg, organ koncesyjny jest odpowiedzialny za kontrolę i nadzór nad działalnością ustawową w kontekście złóż, w tym za ich ochronę. Przepisy dopuszczają odmowę wydania koncesji w przypadku, kiedy działalność eksploatacyjna zagraża bezpieczeństwu Państwa. W przypadku planowanej na terenie złoża drogi ekspresowej S11, zagrożeniem takim może być brak możliwości osiągnięcia celów polityki transportowej Państwa oraz zaburzenie koncepcji zagospodarowania przestrzennego na poziomie krajowym i wojewódzkim.

Warto zauważyć, że w przypadku braku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2020 r. poz. 293 ), właściwe organy administracji geologicznej dokonują uzgodnień decyzji o lokalizacji inwestycji celu

publicznego w zakresie dotyczącym ochrony złóż (uzgodnienie jest wiążące dla organu wydającego decyzję). Natomiast realizacja dróg w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474) (dalej specustawa drogowa) wiąże się z koniecznością uzyskania decyzji o realizacji inwestycji drogowej (ZRID), która wymaga jedynie opinii organu nadzoru górniczego w odniesieniu do terenów górniczych, czyli przestrzeni objętych przewidywanymi szkodliwymi wpływami robót górniczych zakładu górniczego (opinia nie jest wiążąca dla organu wydającego decyzję).

Równocześnie, z opracowania Państwowego Instytutu Geologicznego, Państwowego Instytutu Badawczego pt. „*Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31 XII 2020r.*” Warszawa 2021 wynika, że w województwie opolskim udokumentowano występowanie 201 złóż piasku, w ilości 1 433 331 tys. ton. Zasoby złóż Paruszowice I Paruszowice 1 razem stanowią zatem 0,52% zasobów zatwierdzonych złóż w woj. opolskim. Przedmiotowe złoża są złożami powszechnie występującymi i zajęcie, przez przyszły pas drogowy drogi ekspresowej S11, 26% łącznej powierzchni tych złóż nie będzie stanowiło szkody ani zagrożenia dla ich zasobów w województwie opolskim i Polsce, nie jest też, jak wykazała przeprowadzona wyżej analiza, niezgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

Wody opadowe z nawierzchni jezdni będą odprowadzane bezpośrednio do otwartych rowów drogowych lub ujmowane za pomocą wpustów deszczowych i kolektorów deszczowych skierowanych do zbiorników lub bezpośrednio do odbiorników (pkt V.12 niniejszej decyzji). W miejscach o niekorzystnym ukształtowaniu terenu przewiduje się zabudowę pompowni wód opadowych.

Z uwagi na potrzebę szczególnej ochrony siedlisk przyrodniczych oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Rzeki Prosną, obszaru ochronnego GZWP 324 i GZWP 311 oraz ujęcia wód podziemnych w Ligocie Zameckiej i ujęć wód powierzchniowych na Potoku Kujakowickim i na Stobrawie, w rejonach wskazanych w punkcie V.13 niniejszej decyzji, przewidziano zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano zespół 104 zbiorników wód deszczowych (Tabela nr 11 punkt V.14 niniejszej decyzji), których zadaniem jest zatrzymanie odpływu o dużej kulminacji, wywołanej deszczem nawalnym, a tym samym ograniczenie wielkość uderzenia hydraulicznego będącego efektem szybkiego spływu, co pozwoli na ochronę dna istniejących cieków oraz rowów melioracyjnych przed niekorzystnym zjawiskiem erozji a także ochronę, przed zalaniem, terenów położonych poniżej. Wszystkie zbiorniki zostały zaprojektowane jako retencyjne, z odpływem do odbiornika (rów drogowy, rów melioracyjny, inny zbiornik i ciek). Odpływ ze zbiorników będzie odbywał się grawitacyjnie lub przy wykorzystaniu pompowni wód opadowych.

Zasadniczym elementem podczyszczania wód opadowych, w systemie odwodnienia przedmiotowej drogi, będą obustronne rowy drogowe trawiaste oraz ww. zbiorniki retencyjne. Wskutek sedymentacji zawiesiny znajdzie w nich podczyszczenie wód spływających z drogi. Przewidziane w ramach przedsięwzięcia osadniki zawiesin oraz zestawy osadnik/separator, których lokalizację wskazano w Tabeli nr 12 punkcie V.15. niniejszej decyzji, dobrane będą na przepływ nominalny, z uwzględnieniem maksymalnej przepustowości urządzenia. W przypadku przepływu obliczeniowego większego niż  $Q_{max}$  zastosowane będą urządzenia większe, gwarantujące przepustowość dla obliczonego natężenia przepływu. Taki sposób podczyszczania pozwoli na redukcję poziomu zanieczyszczeń w wodach roztopowych i opadowych, spływających z powierzchni przedmiotowej drogi S11 do odbiorników, do poziomu nie przekraczającego dopuszczalnych wartości wskazanych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311) tj.: stężenia zawiesiny ogólnej równego 100 mg/l oraz stężenie węglowodorów ropopochodnych równego 15 mg/l.



W związku z potencjalną możliwością zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntowych, w trakcie wypadku transportowego o poważnych skutkach dla środowiska wodnego, w celu ochrony środowiska wodno-gruntowego, za osadnikami zawieszin oraz za zestawami osadniki/separator, przewidziano zabudowę studni z zastawką, umożliwiającą odcięcie odpływu do odbiornika (pkt V.16 niniejszej decyzji).

Specjalne rozwiązania w tym zakresie zastosowano w, projektowanych na terenie 2 MOP-ów, strefach parkingowo – technicznych, których elementami będą:

- a) stanowisko do zrzutu nieczystości z autokarów wyposażone w studnię z zamontowaną kratą, z której ścieki będą kierowane do sieci kanalizacyjnej MOP-u (pkt V.17 niniejszej decyzji). W celu odprowadzenia ścieków przewiduje się budowę pompowni ścieków oraz kanału tłoczego odprowadzającego ścieki do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej;
- b) stanowisko postojowe dla pojazdów przewożących substancje niebezpieczne, którego nawierzchnię przewidziano jako utwardzoną, nienasiąkliwą oraz zapobiegającą przenikaniu materiałów niebezpiecznych do gruntu, urządzeń wodnych i wód (pkt V.18 niniejszej decyzji). W celu ochrony środowiska wodnego przed ewentualnym negatywnym oddziaływaniem przewożonych substancji niebezpiecznych, na stanowisku zaprojektowano wpust umożliwiający przejście szkodliwych substancji i odprowadzenie ich do szczelnego, zlokalizowanego przy stanowisku, zbiornika (pkt V.19 niniejszej decyzji). Przekierowanie ścieków do zbiornika będzie możliwe dzięki zastosowaniu studni z zasuwami na kanale odprowadzającym ścieki z wpustu.

W trybie normalnej pracy układu odwodnienia, wody opadowe ze stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne kierowane będą do sieci kanalizacyjnej odwadniającej MOP, poprzez separator zintegrowany z osadnikiem (pkt V.20 niniejszej decyzji). Natomiast w przypadku wystąpienia awarii, zamknięta zostanie zasowa odcinająca odpływ w kierunku osadnika i separatora, a ścieki wraz z substancjami niebezpiecznymi skierowane będą do szczelnego zbiornika. Wypompowanie ze zbiornika ścieków i substancji niebezpiecznych, zlecone zostanie odpowiednim służbom. Zbiornik zostanie napełniony wodą, wypłukany, a ścieki wypompowane i odwiezione do unieszkodliwienia. Po usunięciu ścieków, otworzona zostanie zasowa w kierunku osadnika i separatora i ścieki, z ostatniego płukania, skierowane będą do kanalizacji deszczowej.

W ramach działań minimalizujących możliwe oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w obrębie OUD, przewidziano zainstalowanie:

- a) separatora ropopochodnych, dla pomieszczeń magazynowych smarów, olejów oraz kwasu akumulatorowego (pkt V.21.a) niniejszej decyzji);
- b) neutralizatora kwasów, dla pomieszczenia magazynowego akumulatorów oraz pomieszczeń magazynowych smarów, olejów i kwasu akumulatorowego (pkt V.21.b) niniejszej decyzji).

Ścieki powstałe w tych pomieszczeniach mogą zawierać substancje ropopochodne i kwasy. Z tego powodu ścieki te odprowadzone będą układem podposadzkowym do separatora, a następnie, po usunięciu substancji ropopochodnych, będą przekazywane do neutralizatora.

Wody opadowo-roztopowe, z terenów potencjalnie zanieczyszczonych stacji paliw, usytuowanych na MOP-ach, zostaną podczyszczone, przed ich odprowadzeniem do sieci kanalizacyjnej, na separatorach substancji ropopochodnych (pkt V.22 niniejszej decyzji).

Ścieki z budynku stacji paliw oraz budynków gastronomicznych znajdujących się na MOP-ach zostaną podczyszczone z tłuszczu na separatorach tłuszczu (pkt V.23 niniejszej decyzji).

Wpływ etapu realizacji inwestycji na wody wiąże się przede wszystkim z ryzykiem:

- przedostawania się do wód substancji chemicznych,
- uwolnienia olejów napędowych, benzyn, smarów na skutek użytkowania niesprawnych technicznie maszyn i pojazdów budowlanych,
- zanieczyszczenia ich materiałami budowlanymi i odpadami,

- zaburzenia przepływu wody,
- zmiany stosunków wodnych w obrębie wód gruntowych, przy prowadzeniu ewentualnych odwodnień wykopów pod fundamenty,
- wzrostu stężenia zawiesiny w wodach, w związku z emisją niezorganizowaną pyłu do powietrza, generowaną przez pojazdy poruszające się po terenie budowy, i wyfukiwaniem tego pyłu w trakcie deszczu.

Jednak zagrożenia te będą sporadyczne, ustąpią po zakończeniu prac i nie będą powodowały trwałych zmian w bilansie jakościowym wód powierzchniowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie związane będzie z koniecznością przebudowy cieków i rowów melioracyjnych. Prace w ciekach i rowach będą prowadzone w sposób pozwalający na zachowanie kierunku przepływu wód. Konieczność wykonania robót w ciekach może prowadzić do okresowego zwiększenia stężenia zawiesiny ogólnej w ich wodach, a także powodować lokalne i czasowe zaburzenia stosunków wodnych. Ww. zagrożenia ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Bilans wód w ciekach zostanie zachowany, gdyż ingerencja w obecny układ morfologiczny terenu będzie minimalna.

W punkcie II.4 niniejszej decyzji, wskazano miejsca kolizji inwestycji z ciekami, w których Inwestor zobowiązany jest prowadzić prace w sposób minimalizujący zakres przekształceń, tj. miejscowo i krótkoodcinkowo. Oznacza to konieczność ograniczenia obszaru ingerencji do jak najkrótszych odcinków powyżej i poniżej miejsca kolizji, konieczność prowadzenia prac związanych z uwalnianiem zawiesiny do wody z przerwami oraz konieczność kontrolowania stężenia zawiesin w wodzie. Ww. miejsca kolizji określono w oparciu o:

- zapisy Raportu ooś część II, Tabela 5. *Charakter inwestycji w kontekście zagrożenia celów środowiskowych dla jednolitej części wód powierzchniowych -etap realizacji – wariant 2B(v3)* (miejsca kolizji na rzekach: Pomianka, Prosna, Pratwa Stobtawa)
- zapisy Raportu ooś - część I:
  - ✓ Tabela 2. *Orientacyjny wykaz kolizji z ciekami i rowami melioracyjnymi (lokalizacja cieków istniejących)* oraz
  - ✓ Tabela 32. *Mosty i wiadukty pełniące rolę przejść dla zwierząt- 2B(v3)* (miejsca kolizji na rzece Łada).

uwzględniając również treść postanowienia Dyrektora RZGW w Poznaniu nr PO.RZŚ.4360.8.2021.AO z 28 czerwca 2021r. wraz z postanowieniem o sprostowaniu oczywistej omyłki nr PO.RZŚ.4360.8.2021.AO z 21 lipca 2021r.

Przewidziane, w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, obiekty mostowe przekraczające rzeki, należy projektować jako nie ingerujące w koryta cieków, a w przypadku ingerencji w koryto, w punkcie II.5 niniejszej decyzji, zobowiązano Inwestora do użycia, w celu umocnienia koryta cieków, materiałów naturalnych takich jak faszyna lub narzut kamienny, wypełnienia luk pomiędzy kamieniami ziemią oraz obsiania mieszanką traw i bylin.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach cieków i rowów melioracyjnych oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych na modernizowanych odcinkach cieków oraz rowów melioracyjnych, ich przebudowa prowadzona będzie pod osłoną gródź. Umożliwi to bezpieczne przeprowadzenie wód cieków przez wygradzoną część jego koryta przy zachowaniu kierunku jego przebiegu i okresowym miejscowym spadku prędkości wód. Zamulenie wód cieków następuje jedynie podczas wykonywania grodzic, jednak pozostanie bez wpływu na jakość wód (krótki okres realizacji). Grodzice wykonane będą z materiałów odpornych na korozję, co zabezpieczy wody cieków przed wprowadzaniem do nich substancji zanieczyszczających, a ich kształt umożliwia ograniczenie do minimum powierzchnię dna koryta, która zostanie naruszona. Usunięcie grodzic nie powoduje trwałej deformacji dna koryta cieków. Alternatywnym rozwiązaniem będzie wykonanie tzw. „kanału obiegowego”, tj. wprowadzenie, w istniejące koryto, kanału zastępczego, który umożliwi swobodne wykonywanie prac w samym korycie bez narażenia wód cieków na niekontrolowane zanieczyszczenie oraz zachowanie swobodnego przepływu tych wód. Usunięcie kanału nie powoduje trwałej deformacji dna koryta cieków. W szczególnych przypadkach można zastosować także tzw.:

„kanał zastępczy”, prowadzony równolegle do koryta modernizowanego ciek lub rowu (pkt II.6 niniejszej decyzji). Tym samym realizacja inwestycji pozwoli na swobodny przepływ wód w korytach cieków i rowów melioracyjnych i nie spowoduje zmiany stosunków wodnych w rejonie inwestycji.

W punkcie II.7 niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do składowania urobku z cieków będących w kolizji z przedmiotową inwestycją oraz wykoszonej roślinności w taki sposób, by wykluczyć ich zmycie do sąsiednich akwenów (np. przy opadach, wezbraniach). Natomiast w punkcie II.8 decyzji zobligowano do ograniczenia przy wykonywaniu robót stosowania ciężkiego sprzętu technicznego w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków i rowów oraz w otoczeniu gruntów niestabilnych.

Ponadto, w celu zabezpieczenia przedmiotowej drogi ekspresowej S 11 przed wodami gruntowymi, które ujęte zostały w kanały i sieć drenarską, wybudowaną dla potrzeb gospodarki rolnej prowadzonej na obszarze objętym przedsięwzięciem, w związku ze zmianą sposobu użytkowania terenu w pasie inwestycji, wszystkie kanały drenarskie zostaną przebudowane bądź zabezpieczone, a nieczynne zlikwidowane w celu oczyszczenia terenu pod przyszłą infrastrukturę drogową. Sieć drenarska, której przebieg zostanie ustalony poprzez wykonanie przekopów kontrolnych, zostanie przebudowana w sposób niezakłócający stosunków wodnych. Napotkane podczas budowy zbieracze i sączki melioracyjne zostaną przebudowane oraz podłączone do rurociągów głównych, połączonych z najbliższymi odbiornikami naturalnymi (pkt II.9 niniejszej decyzji).

Planowana inwestycja może ingerować w czwartorzędowe warstwy wodonośne GZWP nr 311 i 324 i naruszać poziom swobodnego zwierciadła wód gruntowych. Skala oddziaływania realizacji inwestycji na GZWP i ich pierwsze poziomy wodonośne uzależniona będzie bezpośrednio od głębokości wykonania wykopu, lokalnych warunków hydrologicznych oraz technologii wykonania prac.

W trakcie przeprowadzonej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, przeanalizowano między innymi jego wpływ na ujęcie wody podziemnej, zlokalizowane w Ligocie Zameckiej, na terenie Zakładu Plastmet, w odległości ok. 90 m od osi drogi ekspresowej. Na wysokości przedmiotowego ujęcia wód podziemnych, w km ok. 39+100, projektowana droga ekspresowa S11 prowadzona będzie po śladzie istniejącego przebiegu DK11. Na całym odcinku, gdzie trasa planowanej drogi ekspresowej przebiegać będzie po istniejącym śladzie DK11 (tj. w km 38+000-40+000), niweleta drogi prowadzona będzie po terenie lub w minimalnym nasypie o wysokości do 2 m. Przeprowadzone odwierty geologiczne w rejonie km 39+100 wykazały obecność wody gruntowej na poziomie 2,3 m p.p.t. Z rzędnych terenu istniejącego wynika, że spadek terenu i spływ wód powierzchniowych następuje z kierunku północnego na południe, w związku z czym funkcjonowanie nasypu drogi ekspresowej, jak i projektowanej drogi poprzecznej, prowadzonej na wiadukcie WD-30, nie będzie powodowało ograniczenia obszaru zasilania ujęcia. Z dokumentacji wynika, że na etapie realizacji nie powstanie lej depresyjny, mogący wpłynąć negatywnie na poziom zwierciadła wody gruntowej, a tym samym nie przewiduje się możliwości ograniczenia poboru wody w przedmiotowej studni.

Jednak w celu zminimalizowania ingerencji w czwartorzędowe warstwy wodonośne, w punkcie II.11 niniejszej decyzji, określono maksymalne głębokości wykopów, planowanych w ramach przedsięwzięcia, w sąsiedztwie ww. ujęcia wód podziemnych, usytuowanego w Ligocie Zameckiej (na terenie Zakładu Plastmet), tj. do:

- 1,5 m, pod projektowane rowy drogowe,
- 2,0 m, pod projektowany szczelny zbiornik wód deszczowych ZB87 przewidziany w odległości 125 m.

Podpory obiektu WD-30 przewidzianego w odległości ok. 110 m od ujęcia, będą posadowione z zachowaniem ww. warunków a w razie braku możliwości ich dochowania zostaną podjęte działania kompensujące.

Ponadto, jak wynika z przedłożonej dokumentacji, w okolicy planowanej drogi znajduje się Potok Kujakowicki. Starosta Kluczborski udzielił Przedsiębiorstwu „OWOC” Sp. z o.o. pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód, tj. na piętrzenie i pobór wód powierzchniowych z Potoku Kujakowickiego w km 2+990, doprowadzanych rowem Nr 1, do

istniejącego stawu zlokalizowanego na działce nr 65/3 obręb Gotardów. Z przeprowadzonej analizy wynika, że nie przewiduje się oddziaływania przedsięwzięcia na, usytuowane na tym potoku, miejsce piętrzenia wody, ponieważ jest ono zlokalizowane w biegu cieku, powyżej planowanej inwestycji, w odległości ok. 105 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie. Realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała zasypiania fragmentu stawu zlokalizowanego na ww. działce nr 65/3, co spowoduje redukcję jego powierzchni z 0,35 ha do ok. 0,23 ha. Przewidziano także odcinkową przebudowę (na długości 153 m), rowu Nr 1 - dopływowego do stawu. W związku z powyższymi pracami, na etapie realizacji inwestycji, może dochodzić do okresowego obniżenia poziomu wody w ww. stawie, co może skutkować czasowym ograniczeniem ilości pobieranej wody. Jednak z przedłożonej dokumentacji, wynika, że w chwili obecnej, właściciel stawu (Przedsiębiorstwo „OWOC” Sp. z o. o.), nie prowadzi poboru wody z tego zbiornika (na cele rolnicze), z uwagi na przebranzowienie firmy.

W odległości ok. 290 m od osi drogi ekspresowej oraz ok. 235 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, na terenie Ośrodka Sportu i Rekreacji w Kluczborku, w km ok. 43+850/strona prawa, zlokalizowane jest istniejące ujęcie wód powierzchniowych na rzece Stobrawa. Ocenia się, że planowana inwestycja nie będzie miała istotnego wpływu na to ujęcie, ponieważ na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, nie przewiduje się oddziaływania na miejsce piętrzenia i poboru wody na rzece Stobrawa, gdyż jest ono oddalone od miejsca przecięcia drogi z ciekiem i przebudową rzeki Stobrawa o 1,7 km. Realizacja drogi ekspresowej, oddalonej o 235 m od ujęcia, nie wpłynie negatywnie na jakość i ilość pobieranej wody. W trakcie realizacji inwestycji budowa nowego koryta Stobrawy i przełożenie cieku będzie powodowało jedynie chwilowe obniżenie poziomu wody w rzece w momencie, kiedy woda ze starego koryta zostanie wpuszczona w nowy wyprofilowany odcinek cieku, co może skutkować ograniczeniem ilościowym pobieranej wody. Dodatkowo, w wyniku prac prowadzonych w korycie rzeki może dojść do okresowego zanieczyszczenia wody zawiesiną, jednakże będzie to miało charakter punktowy i nie wpłynie to na jakość pobieranej wody w ujęciu.

W celu ograniczenia zaburzeń stosunków wodnych i obniżenia zwierciadła wód podziemnych oraz ograniczenia odwodnienia terenu do obszaru leżącego w granicach inwestycji, przewiduje się:

- zredukowanie do niezbędnego minimum szerokości i głębokości wykopów oraz czasu trwania prac na otwartych wykopach (pkt II.10 niniejszej decyzji);
- zastosowanie w trakcie prac (pkt II.10 niniejszej decyzji):
  - igłofiltrów lub przegród pionowych (ścianki szczelne), w przypadku wykopów pod obiekty inżynierskie,
  - drenaży drogowych, w przypadku wykopów liniowych;
- wykonanie zbiorników ziemnych, przeznaczonych do czasowego gromadzenia wód odpompowywanych z wykopów, izolowanych od podłoża np. matami foliowymi, gliną lub innym gruntem nieprzepuszczalnym, co pozwoli na poddanie odpompowanych wód procesowi sedymentacji zawiesiny ogólnej (pkt II.13 niniejszej decyzji);
- odwadnianie wykopów bezpośrednio przed rozpoczęciem robót (pkt II.12 niniejszej decyzji).

Ponadto, zaplecza budowy oraz bazy materiałowo-sprzętowe, w tym miejsce magazynowania odpadów, zostaną usytuowane poza obszarami z dużą ilością dopływów (kanałów) oraz obszarami zagrożonymi powodzią, wskazanymi w punkcie II.15. niniejszej decyzji).

Równocześnie, tereny zapleczy budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsca magazynowania odpadów planuje się:

- zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający migrację pionową substancji niebezpiecznych do gruntu (np. poprzez wyłożenie płytami betonowymi) (pkt II.16 niniejszej decyzji);
- wyposażyć w odpowiedni rodzaj i odpowiednią ilość łatwo dostępnych sorbentów, umożliwiających minimalizację skutków ewentualnych awarii sprzętu budowlanego

(pkt II.17 niniejszej decyzji) a na wypadek wycieku, płynów eksploatacyjnych, z użytkowanego sprzętu planuje się opracować i stosować specjalną procedurę postępowania w takich sytuacjach (pkt II.20 niniejszej decyzji).

W celu zminimalizowania oddziaływania etapu realizacji inwestycji, na środowisko gruntowo-wodne Inwestor został zobowiązany do :

- prowadzenia bieżącej konserwacji sprzętu technicznego oraz tankowania sprzętu drobnego, w ściśle wyznaczonych do tego celu strefach zaplecza budowy, wyłożonych matami izolacyjnymi (pkt II.18 niniejszej decyzji);
- prowadzenia uzupełniania paliwa, w maszynach i urządzeniach, wyłącznie w odległości nie mniejszej niż 50 m od cieków lub zbiornika wodnego (pkt II.18 niniejszej decyzji);
- przechowywania płynów eksploatacyjnych (smary, paliwa, itp.) i substancji chemicznych w szczelnych zbiornikach/pojemnikach, poza bezpośrednim sąsiedztwem koryt rzek oraz bezzwłocznego usuwania wszelkich awaryjnych rozlań za pomocą środków sorpcyjnych (pkt II.19 niniejszej decyzji);
- gromadzenia wszelkich materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów, w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych (pkt II.21 niniejszej decyzji);
- mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, poza terenem zaplecza budowy a tankowanie pojazdów i maszyn poza terenem placu budowy, w miejscach do tego przeznaczonych i przygotowanych (pkt II.22 niniejszej decyzji);
- składowania zdjętego humusu oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów, w wydzielonej części pasa montażowego, w rejonie wykopu, w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych i zapobiegający jego przesuszaniu lub mieszanii z innymi gruntami oraz wykorzystania humusu do rekultywacji terenu w rejonie jego pozyskania (pkt II.27 niniejszej decyzji).

Bazy materiałowo-sprzętowe, zaplecza budowy będą lokalizowane, w miarę możliwości, w pasie drogowym przeznaczonym pod zabudowę i w miejscach już przekształconych, przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury, co umożliwi minimalizację zajęcia terenu (pkt II.14 niniejszej decyzji). Plac budowy i jego zaplecze będą zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Na etapie budowy wykorzystywany będzie sprawny technicznie sprzęt.

Drogi do ww. miejsc zostaną wytyczone w oparciu o istniejący układ drogowy z ograniczeniem ich przebiegu przez obszary cenne przyrodniczo. Teren zapleczy oraz baz zostanie ogrodzony. Infrastruktura na tych terenach zostanie wykonana z materiałów i elementów demontowanych, wielokrotnego użytku. Po zakończeniu eksploatacji zapleczy oraz baz, teren ich lokalizacji zostanie uporządkowany i przywrócone zostaną mu poprzednie jego funkcje.

Tereny MOP-ów i OUD-ów, w obrębie utwardzeń i dróg zostaną wyprofilowane w optymalny sposób, zapewniający odprowadzenie wód opadowych do wpustów drogowych kanalizacji deszczowej (pkt II.23 niniejszej decyzji).

Przewidziane w ramach przedsięwzięcia drogi technologiczne będą służyły do obsługi budowy. Najczęściej stosowaną konstrukcją dróg technologicznych jest nawierzchnia utwardzona z kruszywa. Zgodnie z raportem ooś, ten typ nawierzchni generalnie nie wymaga budowy systemu odwodnienia, jednakże w miejscach gdzie zlewnia z terenu sąsiedniego będzie ciążyła na przedmiotowe drogi przewiduje się budowę, wzdłuż ww. dróg technologicznych, tymczasowych rowów drogowych (pkt II.24 niniejszej decyzji).

W czasie realizacji przedsięwzięcia, woda będzie wykorzystywana przez pracowników do celów socjalnych. Dodatkowo, woda może być wykorzystywana do utrzymania właściwej wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania betonów (zależnie od przyjętej organizacji robót), jak również do zwilżania walców przy układaniu nawierzchni bitumicznych oraz prac porządkowych. Zapotrzebowanie w wodę zostanie zapewnione z istniejącej sieci

wodociągowej lub poprzez dowóz wody beczkowozami (punkt II.25 niniejszej decyzji). Inwestycja nie wymaga realizacji ujęć wód.

Ścieki socjalno-bytowe ujmowane i gromadzone będą poprzez system przenośnych i szczelnych sanitariatów, przystosowanych do transportu kołowego. Odbiór ww. sanitariatów prowadzony będzie przez uprawnione podmioty.

Ponadto, w trakcie realizacji przedsięwzięcia Inwestor będzie zobowiązany stosować zasady, wynikające z wszelkich obowiązujących w tym zakresie przepisów, tj.:

- Do robót budowlanych używać sprawnego sprzętu technicznego, spełniającego standardy techniczne, posiadającego udokumentowaną historię obowiązkowych przeglądów technicznych i nie użytkować urządzeń niesprawnych technicznie;
- Wypracować właściwą organizację pracy ograniczającą możliwość niekontrolowanego poruszania się pojazdów lub wystąpienia kolizji;
- Ograniczyć pas zajęty pod plac budowy do niezbędnego minimum.
- Stosować materiały budowlane spełniające standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie;
- Wytwarzane odpady magazynować selektywnie w pojemnikach lub kontenerach uwzględniających specyfikę danej grupy odpadów, w sposób zapobiegający przedostawaniu się substancji niebezpiecznych do gruntu i wód poprzez stosowanie szczelnych i opisanych pojemników, a następnie przekazywać odpady powstające na placu budowy wyłącznie uprawnionym podmiotom posiadającym odpowiednie decyzje administracyjne;
- Zastosować bezpieczny system ujmowania oraz gromadzenia ścieków socjalno-bytowych w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przystosowanych do transportu kołowego (mobilne sanitariaty) i przekazywać je wyłącznie podmiotom posiadającym odpowiednie decyzje administracyjne;
- Sprawdzać regularnie stan techniczny maszyn budowlanych i środków transportu, w celu wyeliminowania zanieczyszczenia gruntu w wyniku ewentualnego wycieku zanieczyszczeń do gruntu;
- W przypadku awarii sprzętu budowlanego na placu budowy, zabezpieczyć sprzęt na miejscu, zgodnie z obowiązującymi procedurami, i przewieźć go do warsztatu celem naprawy;
- Odpady gromadzić selektywnie, w miejscu utwardzonym do tego wyznaczonym, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem do środowiska gruntowo – wodnego;
- W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać);
- Po zakończeniu prac budowlanych uporządkować teren w granicach inwestycji.

Niezależnie od obowiązujących przepisów, ww. obowiązki zawarto również w postanowieniu Dyrektora RZGW w Poznaniu nr PO.RZŚ.4360.8.2021.AO z 28 czerwca 2021r.

Eksplatacja drogi oraz obiektów inżynierskich może być źródłem niekorzystnych oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne. Użytkowanie drogi powoduje uwalnianie do środowiska różnych substancji, którymi są między innymi, produkty ścierania opon i zużycia elementów pojazdów, transportowanie materiałów sypkich i płynnych (niewłaściwy transport), pył opadający z powietrza, substancje wymywane z materiałów stosowanych do budowy drogi, związki chemiczne używane do przeciwdziałania zimowej śliskości jezdni (NaCl, CaCl<sub>2</sub>, MgCl<sub>2</sub>), pozostałości po kolizjach i niekontrolowanych wylewach substancji chemicznych, w szczególności węglowodorów ropopochodnych. Zanieczyszczenia te będą splukiwane z powierzchni drogi podczas opadów atmosferycznych i spływów roztopowych do systemu odwodnienia. Przewiduje się, że zastosowanie, w ramach inwestycji, separatorów substancji ropopochodnych, separatorów tłuszczów, osadników oraz separatorów zintegrowanych z osadnikami, zagwarantuje skuteczność oczyszczenia wymaganą, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca

2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz.1311) tj. zawartość zawiesin mniejszą niż 100 mg/dm<sup>3</sup> a substancji ropopochodnych mniejszą niż 15 mg/dm<sup>3</sup>.

W okresie zimowym (okresowo), w wyniku zabiegów zimowego utrzymania drogi, zagrożeniem związanym z zanieczyszczeniem wód będą stosowane środki chemiczne, mające na celu usuwanie śliskości zimowej. Posypywanie dróg substancjami zwalczającymi śliskość jest nieregularne (okresowe), dawka jest zmienna i zależna od wielu czynników atmosferycznych. W ramach systemu odwodnienia przedmiotowej drogi ekspresowej projektowane są zbiorniki wód deszczowych, do których kierowane będą wody opadowe i roztopowe z całej powierzchni utwardzonej analizowanego odcinka trasy S11. Do odbiorników docelowych, jakimi są cieki i rowy, będą trafiały wody, w których stężenie chlorów zostanie ograniczona z uwagi na proces wytrącania się soli na dnie zbiorników.

Na etapie eksploatacji inwestycji, nie przewiduje się zrzutu wód do rowu nr 1, zasilającego staw na działce nr 65/3 wodami z Potoku Kujakowickiego - tym samym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na jakość pobieranych wód.

Prawdopodobieństwo wystąpienia, na etapie eksploatacji, zanieczyszczenia wód powierzchniowych lub podziemnych substancjami niebezpiecznymi, w wyniku wystąpienia nagłego zdarzenia, w związku z przyjęciem rozwiązań wskazanych wyżej w punktach V.15 – V.20 niniejszej decyzji, uznano za pomijalne.

W celu ograniczenia wpływu przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, na etapie jego eksploatacji prowadzona będzie regularna kontrola i czyszczenie (z częstotliwością 2 razy w roku) osadników i separatorów (pkt III.2 niniejszej decyzji).

Wody opadowe i roztopowe przed zrzutem do ostatecznego odbiornika będą podczyszczane z zawiesin i substancji ropopochodnych (pkt III.1 niniejszej decyzji).

Woda wykorzystywana na etapie eksploatacji w MOP-ach oraz OUD będzie pobierana z istniejącej sieci wodociągowej (pkt III.3 niniejszej decyzji).

Dokonując, zgodnie z wymogami art. 81 ust. 3 ustawy ooś, oceny wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia, na etapie jego realizacji i eksploatacji, na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, wzięto pod uwagę treść przedłożonej dokumentacji sprawy oraz stanowisko zawarte w postanowieniu Dyrektora RZGW w Poznaniu, nr PO.RZS.4360.8.2021.AO z 28 czerwca 2021r. Analizowane przedsięwzięcie, w obszarze regionu wodnego Środkowej Odry, znajduje się w zasięgu jednolitej części wód powierzchniowych *Stobrawa od źródeł do Kluczborskiego Strumienia* PLRW60001713231, natomiast w obszarze regionu wodnego Warty, w zasięgu jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- Pratwa o kodzie PLRW600016184169,
- Proсна od Wyderki do Brzeźnicy o kodzie PLRW600019184311,
- Pomianka o kodzie PLRW600016184189,
- Niesób od Dopływu z Krążkowych do ujścia o kodzie PLRW60001718429.

*Stobrawa od źródeł do Kluczborskiego Strumienia* PLRW60001713231 - jest to silnie zmieniona część wód, dla której wyznaczono cel środowiskowy: osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i stanu chemicznego. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała potencjał ekologiczny dobry i powyżej dobrego, stan chemiczny poniżej stanu dobrego oraz zły ogólny stan. Jest to JCWP niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Pratwa o kodzie PLRW600016184169 – jest to naturalna część wód o złym aktualnie stanie wód. Ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jest niezagrażone. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała potencjał ekologiczny dobry, stan chemiczny dobry.

Proсна od Wyderki do Brzeźnicy o kodzie PLRW600019184311 - jest to silnie zmieniona część wód o dobrym aktualnie stanie wód. Ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jest

niezagrożone. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała potencjał ekologiczny dobry, stan chemiczny dobry.

Pomianka o kodzie PLRW600016184189 – jest to naturalna część wód o złym aktualnie stanie wód. Ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jest niezagrożone. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała potencjał ekologiczny dobry, stan chemiczny dobry.

Niesób od Dopływu z Krążkowych do ujścia o kodzie PLRW60001718429 – jest to silnie zmieniona część wód o złym aktualnie stanie wód. Ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jest zagrożone. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała potencjał ekologiczny dobry, stan chemiczny dobry. Ze względu na brak możliwości technicznych przedłużono termin osiągnięcia celu do roku 2021. W zlewni JCWP występują presje: nierozpoznana, komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2021.

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o numerze PLGW600097 oraz PLGW600081. Dla JCWPd PLGW600097 wyznaczono cel środowiskowy: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała dobry stan ogólny wód. Jest to JCWPd niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. JCWPd PLGW600081 wyznaczono cel środowiskowy: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała dobry stan ogólny wód. Jest to JCWPd niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

W powyższym rejonie występują dwa główne zbiorniki wód podziemnych. Pierwszy z nich to Dolina kopalna Kluczbork – GZWP nr 324. Jej północna granica dochodzi do Kujakowic i Ligoty Wołczyńskiej. Drugi stanowi struktura kopalna doliny Proсны – GZWP nr 311 -Dolina rzeki Proсны.

Inwestycja będzie przebiegać w pobliżu ujęć wód podziemnych i powierzchniowych.

Przyjęte rozwiązania projektowe oraz sposób wykonywania robót spowodują, że realizacja oraz eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie na ilość oraz jakość wód podziemnych i powierzchniowych, a odprowadzane wody opadowe i roztopowe będą spełniały wymogi określone w cyt. wyżej Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w *sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych*.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane i będące przedmiotem uzgodnienia rozwiązania i technologie oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, przedstawione w raporcie oddziaływania na środowisko, przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków, stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na, pozostające w zasięgu oddziaływania, jednolite części wód i tym samym nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na realizację celów środowiskowych określonych dla tych części wód w „*Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry*”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 poz. 1967).

Biorąc pod uwagę, możliwą do przedstawienia na obecnym etapie procesu inwestycyjnego, szczegółowość danych, organ uznał, że w zakresie oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w związku z koniecznością doprecyzowania (pkt VI niniejszej decyzji):

- a) sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi, w tym rozwiązań dotyczących odwodnienia dróg tymczasowych – km, rodzaje, zastosowanie urządzeń podczyszczających;



- b) konstrukcji zbiorników retencyjnych przewidzianych w układzie odwodnienia (szczelne czy nieszczelne);
- c) sposobu odprowadzania ścieków ze stanowiska do zrzutu nieczystości z autokarów (do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej lub do lokalnej oczyszczalni ścieków);
- d) rodzaju zastosowanych w poszczególnych lokalizacjach, osadników (wirowe czy pionowe o przepływie poziomym);
- e) zastosowanych zabezpieczeń ujęcia wód podziemnych usytuowanego w Ligocie Zameckiej (na terenie Zakładu Plastmet), w związku z planowanymi wykopami pod rowy drogowe, oraz pod projektowany zbiornik wód deszczowych ZB87 i podpory obiektu WD-30.

### **Gospodarka odpadami**

Na etapie realizacji inwestycji źródłem wytwarzania odpadów będą:

- roboty rozbiórkowe oraz demontażowe, związane m.in. z demontażem elementów istniejącej infrastruktury technicznej,
- roboty ziemne,
- roboty budowlane:
  - przebudowa istniejącej sieci dróg publicznych,
  - przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej,
  - budowa trasy głównej, dróg lokalnych oraz obsługujących,
  - budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
  - budowa obiektów inżynierskich oraz przepustów drogowych,
  - budowa urządzeń ochrony środowiska.

Odpady powstające w wyniku prowadzenia ww. prac, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów, zakwalifikowane zostały do następujących grup:

- 15 - odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wytwarzanie odpadów z tej grupy tj. głównie opakowań o charakterze:
  - komunalnym, tj.: opakowania jednostkowe po produktach spożywczych, które powstają w wyniku działalności socjalno-bytowej wykonawców robót,
  - innym niż komunalny, tj.: opakowania transportowe, zbiorcze oraz jednostkowe stanowiące zabezpieczenie materiałów budowlanych.
 Przewiduje się wytworzenie odpadów z grupy 15 w ilości ok. 31 Mg.
- 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Wytworzenie odpadów z tej grupy będzie związane z pracami rozbiórkowymi, ziemnymi oraz budowlanymi tj.:
  - masy ziemne i skalne pochodzące z wymiany gruntów, nie nadające się do wykorzystania,
  - kruszywa, powstałe w wyniku rozbiórki podbudowy drogi,
  - tzw. destrukt, czyli materiał asfaltowy, powstały w wyniku frezowania nawierzchni drogi,
  - beton oraz żelbeton, powstałe w wyniku przeprowadzania prac rozbiórkowych oraz budowlanych,
  - elementy wykonane z metali żelaznych, metali nieżelaznych oraz tworzyw sztucznych, powstałe głównie w wyniku prac demontażowych, m.in.: elementy systemu kanalizacji oraz sieci wodociągowej, elektroenergetycznej itp.
 Przewiduje się wytworzenie odpadów z grupy 17 w ilości ok. 242 636 Mg.
- 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Utrzymanie zaplecza organizacyjno-socjalnego budowy stanowi źródło generowania strumienia odpadów komunalnych. Przewiduje się wytworzenie odpadów z grupy 20 w ilości ok. 157 Mg.

Ponadto przewiduje się wytwarzanie ok. 3114 Mg odpadów biomasy powstającej w wyniku realizacji planowanej wycinki zieleni.

W wyniku bieżącej konserwacji sprzętu budowlanego, robót specjalistycznych oraz wykończeniowych, na etapie realizacji inwestycji wytwarzane również będą odpady z grup:

- 08 - odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania powłok ochronnych (farb, lakierów, emalii ceramicznych), kitu, klejów, szczeliw i farb drukarskich,
- 12 - odpady z kształtowania oraz fizycznej i mechanicznej obróbki powierzchni metali i tworzyw sztucznych,
- 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw,
- 16 - odpady nieujęte w innych grupach.

Odpady będą gromadzone w sposób selektywny w wyznaczonych strefach, w sposób zapewniający:

- ograniczenie wpływu czynników atmosferycznych,
- ograniczenie dostępu osób trzecich,
- możliwość pełnej identyfikacji materiału (opisana strefa magazynowa lub pojemnik oznakowany kodem odpadu),
- zastosowanie szczelnych oznakowanych pojemników, przystosowanych do funkcjonowania w systemie wymiennym.

Odpady będą przekazywane uprawnionym odbiorcom posiadającym stosowne decyzje.

Etap realizacji przedsięwzięcia spowoduje również wytwarzanie mas ziemnych lub skalnych, powstałych w trakcie wykonywania robót ziemnych. Przedmiotowe masy zostaną wykorzystane, jako materiał budowlany do budowy nasypów lub przy pracach niwelacyjnych, w ramach przedmiotowej inwestycji. Zgodnie z art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach*, przepisów tej ustawy nie stosuje się do niezanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty. Dla wariantu inwestycyjnego planowanej drogi S11 przewiduje się ujemny bilans mas ziemnych. Przewiduje się powstanie około 3 198 155 m<sup>3</sup> ziemi z wykopów, natomiast na wykonanie nasypów przewiduje się wykorzystanie około 3 284 744m<sup>3</sup> mas ziemnych. Zdjęty humus będzie składowany oddzielnie, w sposób zapobiegający jego przesuszeniu i mieszanemu z innymi gruntami. Humus zostanie wykorzystany w rejonie jego pozyskania (pkt II.27 niniejszej decyzji).

Na etapie użytkowania drogi przewiduje się powstawanie odpadów, których źródłem będą następujące działania:

- utrzymanie letnie oraz zimowe drogi, w tym usuwanie odpadów o charakterze komunalnym oraz zanieczyszczonych odkładów piasku, mułu lub liści,
- realizacja harmonogramu prac konserwacyjnych, związana z: remontami nawierzchni (zwłaszcza po okresie zimowym), pielęgnacją zieleni przydrożnej (głównie przycinanie trawy), naprawą (wymianą) zniszczonych (zużytych) elementów infrastruktury drogi, np.: elementów oświetlenia,
- eksploatacja systemu odwodnienia drogi.

Powyższe działania spowodują wytwarzanie następujących rodzajów odpadów:

- 13 05 02\* - szlamy z odwadniania olejów w separatorach,
- 13 05 06\* - olej z odwadniania olejów w separatorach,
- 16 01 03 - zużyte opony,
- 16 02 13\* - zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy,
- 16 02 16 - elementy usunięte z zużytych urządzeń,
- 16 81 01\* - odpady wskazujące właściwości niebezpieczne,
- 16 81 02 - odpady inne niż wymienione w 16 81 01,
- 17 01 81 - odpady z remontów i przebudowy dróg,
- 17 03 02 - asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01,
- 17 04 05 - żelazo i stal,
- 17 04 07 - mieszaniny metali,
- 17 05 04 - gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione 17 05 03,
- 19 08 02 - zawartość piaskowników,

20 03 01 - niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne,  
20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów,  
20 03 04 - szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości,  
20 03 06 - odpady ze studzienek kanalizacyjnych,  
20 03 99 - odpady komunalne niewymienione w innych grupach.

Zdarzenia losowe takie jak wypadki i kolizje pojazdów samochodowych, przewożących materiały niebezpieczne, mogą powodować bezpośrednie lub pośrednie skażenie środowiska i powstanie odpadów z podgrupy 16 81 – odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych.

Odpady wytwarzane w związku z eksploatacją drogi będą przekazywane uprawnionym podmiotom posiadającym wymagane prawem decyzje.

Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała, że gospodarowanie odpadami wytwarzanymi na etapie realizacji i eksploatacji nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

### **Środowisko przyrodnicze**

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza granicami oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem obszarów Natura 2000.

W odległości do 5 km od projektowanego przebiegu S11 w wariantcie 2B(v.3) znajdują się: położony w woj. wielkopolskim obszar Natura 2000 Baranów PLH300035 (w odległości 3 km) oraz położony w woj. opolskim obszar Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013 (w odległości 2,9 km).

Obszar Natura 2000 Baranów PLH300035 został wyznaczony w celu ochrony ekstensywnie użytkowanych niżowych łąk świeżych (kod siedliska 6510), ziołorośli górskich (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośli nadrzecznych (*Convolvuletalia sepium*) (kod siedliska 6430) oraz gatunku motyla - czerwończyka fioletka. Zgodnie ze standardowym formularzem danych na obszar ten negatywnie oddziaływać może zmiana sposobu uprawy (kod zagrożenia A02).

Dla obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035 ustanowiono plan zadań ochronnych (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035 – Dz. Urz. Woj. Wielk. poz. 3242), w którym zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony jego przedmiotów ochrony oraz określono cele działań ochronnych.

Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035, zagrożenia istniejące i potencjalne dla ziołorośli i siedlisk łąkowych nie są rozpoznane (kod X), natomiast zagrożeniami dla czerwończyka fioletka są: zbyt mała powierzchnia siedliska i wynikające stąd niekorzystne perspektywy zachowania gatunku (kod J03.03), melioracje osuszające siedlisko gatunku (kod J02.01) oraz wiosenne koszenie łąk niszczące bazę pokarmową gąsienic gatunku (kod A03.03). Zgodnie z ww. aktem prawnym potencjalnie na czerwończyka fioletka w obszarze mogą negatywnie oddziaływać: nieodpowiednie użytkowanie - wiosenne koszenie łąk niszczące bazę pokarmową gąsienic (kod A03.03), pozyskiwanie okazów w celach kolekcjonerskich (kod F03.02.01), przekształcanie siedlisk gatunku na ogródki działkowe (kod E01.04, J03.01), melioracje osuszające wilgotne łąki stanowiące siedlisko gatunku (kod J02.01), sukcesja wilgotnych łąk stanowiących siedlisko gatunku (kod K02.01). Przedmiotowe przedsięwzięcie ze względu na odległość w jakiej będzie zlokalizowane od obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035, zarówno na etapie realizacji jak i użytkowania nie będzie wpływało na sposób uprawy i powierzchnię łąk w obszarze (np. nie utrudni dostępu rolnikom do ich gruntów), nie spowoduje zmiany powierzchni siedlisk czerwończyka fioletka (brak bezpośredniej i pośredniej ingerencji w płaty siedlisk), nie będzie wymagało przeprowadzenia melioracji w obszarze, a także nie wpłynie na tempo sukcesji wilgotnych łąk stanowiących siedlisko czerwończyka fioletka (proces ten zależy wyłącznie od czynników zlokalizowanych w obszarze, takich jak zarzucenie użytkowania, a nie od istnienia bądź budowy szlaków komunikacyjnych w odległości 3 km od niego). Tym samym przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie generować

negatywnych oddziaływań i zagrożeń dla obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035, które zidentyfikowano w standardowym formularzu danych oraz w planie zadań ochronnych.

Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035, dla ziołorośli i siedlisk łąkowych w tym obszarze, jako cel działań ochronnych określono uzupełnienie stanu wiedzy o siedlisku i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych czynności w oparciu o nowe dane. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, a następnie użytkowanie nowej drogi nie wpłynie na możliwość uzupełnienia stanu wiedzy o ziołoroślach i siedliskach łąkowych. Niezależnie od powyższego, zgodnie z przyjętą w kraju metodyką (Generalny Inspektorat Ochrony Środowiska 2012), w odniesieniu do siedliska 6430 wskaźnikami branymi pod uwagę w trakcie oceny stanu ochrony są: obecność gatunków charakterystycznych, obecność gatunków ekspansywnych roślin zielnych, bogactwo gatunkowe, obecność gatunków inwazyjnych, naturalność koryta rzecznoego oraz naturalność kompleksu siedlisk w jego otoczeniu. W związku z tym, że przedsięwzięcie nie będzie przecinać obszaru nie powstaną nowe drogi przenikania do niego roślin inwazyjnych i nie zmieni się stopień naturalności kompleksów siedlisk w obszarze. Ponieważ przedsięwzięcie nie będzie ingerować w płaty siedliska 6430 nie przyczyni się do zmiany ich powierzchni, nie wpłynie na ich bogactwo gatunkowe, obecność w nich gatunków charakterystycznych, czy zwiększenie udziału gatunków ekspansywnych. W związku z tym, że realizacja przedsięwzięcia nie wymaga ingerencji w cieki w obszarze, nie ma możliwości oddziaływać na stopień naturalności ich koryt. Tym samym realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów ochrony obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035 ustalonych w odniesieniu do ziołorośli oraz nie wpłynie na wskaźniki i parametry stanu ochrony omawianego siedliska (w tym na wielkość jego powierzchni w obszarze).

Zgodnie z przyjętą w kraju metodyką (GIOŚ 2012), w odniesieniu do siedliska 6510, wskaźnikami branymi pod uwagę w trakcie oceny stanu ochrony są: obecność gatunków charakterystycznych, gatunki dominujące, obecność gatunków inwazyjnych i ekspansywnych roślin zielnych, stopień zaawansowania ekspansji krzewów i podrostu drzew, udział dobrze zachowanych płatów siedliska, obecność wojłoku oraz struktura przestrzenna płatów siedliska. W związku z tym, że przedsięwzięcie nie będzie przecinać obszaru nie pojawią się nowe drogi przenikania do niego roślin inwazyjnych. Ponieważ przedsięwzięcie nie będzie ingerować w płaty siedliska 6510 nie przyczyni się do zmiany ich powierzchni, nie wpłynie na ich skład gatunkowy, strukturę gatunkową i przestrzenną, a także nie wpłynie na tempo ekspansji krzewów i podrostu drzew. Tym samym, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów ochrony obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035 ustalonych w odniesieniu do siedlisk łąkowych oraz nie wpłynie na wskaźniki i parametry stanu ochrony omawianego siedliska (w tym na wielkość jego powierzchni w obszarze).

Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035, w przypadku czerwończyka fioletka, celami ochrony są: poprawa złego stanu ochrony gatunku poprzez zapewnienie właściwego użytkowania rolniczego jego siedlisk oraz włączenie całości siedliska gatunku do obszaru Natura 2000. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, a następnie użytkowanie powstałej drogi ze względu na odległość, w jakiej będzie położona od obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035, nie wpłynie na sposób użytkowania rolniczego siedlisk czerwończyka fioletka (np. nie utrudni dostępu rolnikom do ich gruntów), a także nie ograniczy możliwości włączenia całości siedliska ww. gatunku do obszaru Natura 2000. Ponadto, zgodnie z przyjętą w kraju metodyką (GIOŚ 2012), w odniesieniu do czerwończyka fioletka wskaźnikami branymi pod uwagę w trakcie oceny stanu ochrony są: liczba obserwowanych osobników, indeks liczebności, izolacja, powierzchnia siedliska, baza pokarmowa, obecność wiatrochronów, stopień zarastania ekspansywnymi bylinami oraz drzewami i krzewami. Przedsięwzięcie nie będzie ingerować w płaty siedliska czerwończyka fioletka, a więc nie przyczyni się do zmiany ich powierzchni w obszarze. Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga usuwania struktur wiatrochronnych w obszarze oraz nie będzie ograniczać możliwości gospodarowania na płatach siedlisk, a tym samym w żaden sposób nie wpłynie na możliwości utrzymania płatów. To z kolei gwarantuje,

że przedmiotowe przedsięwzięcie nie wpłynie na zmianę udziału roślin pokarmowych w płatach, nie spowoduje wzrostu tempa zarastania ich ekspansywnymi bylinami i drzewami lub krzewami. Czerwończyk fioletek jest gatunkiem osiadłym, a jego populacje mają charakter zamknięty. Samce są wybitnie terytorialne, samice są mobilniejsze i mogą przemieszczać się na odległość do 0,5 km (GIOŚ 2012). Wynika stąd, że nie jest możliwe, żeby planowana droga, położona w odległości 3 km od obszaru, mogła oddziaływać na liczebność populacji, poprzez zwiększenie śmiertelności osobników dorosłych w wyniku kolizji z pojazdami. Najbliższymi obszarami Natura 2000 od omawianego obszaru, w których występuje czerwończyk fioletek są: Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego PLH020091 oraz Bierutów PLH020065. Przedmiotowa droga nie będzie przebiegać pomiędzy wymienionymi obszarami a obszarem Natura 2000 Baranów PLH300035, a więc nie będzie stanowić bariery migracyjnej i wpływać na stopień izolacji omawianej populacji czerwończyka fioletka. Tym samym, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów ochrony obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035, ustalonych w odniesieniu do czerwończyka fioletka oraz nie wpłynie na wskaźniki i parametry stanu ochrony omawianego gatunku (w tym na liczebność jego populacji w obszarze).

Obszar Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013 (Dz. Urz. Woj. Op. poz. 1131) został wyznaczony dla ochrony gatunków motyli: czerwończyka fioletka, czerwończyka nieparka oraz modraszka nausitous. Dla obszaru tego ustanowiono plan zadań ochronnych (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 18 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013 – Dz. Urz. Woj. Op. poz. 1131), w którym zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony jego przedmiotów ochrony oraz określono cele działań ochronnych.

Zarówno w standardowym formularzu danych, jak i w planie zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, zidentyfikowano te same negatywne oddziaływania i zagrożenia dla gatunków będących przedmiotami ochrony. Są to: intensywne koszenie lub intensyfikacja (kod zagrożenia A03.01), zaniechanie/brak koszenia (kod A03.03), zmiana sposobu uprawy (kod A02), antropogeniczne zmniejszenie spójności siedlisk (kod J03.02), usuwanie żywopłotów i zagajników lub roślinności karłowatej (kod A10.01), problematyczne gatunki rodzime (kod I02). Przedmiotowe przedsięwzięcie ze względu na odległość w jakiej będzie zlokalizowane od obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, zarówno na etapie realizacji, jak i użytkowania, nie będzie wpływało na sposób uprawy łąk w obszarze (np. nie utrudni dostępu rolnikom do ich gruntów lub nie będzie stwarzać konieczności zamiany łąk na grunty orne), tym samym nie będzie przyczyną antropogenicznego zmniejszenia spójności siedlisk i zwiększenia udziału problematycznych gatunków rodzimych roślin w płatach siedlisk motyli. Ponadto, realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z usuwaniem żywopłotów i zagajników lub roślinności karłowatej w obszarze. Podsumowując, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie generować negatywnych oddziaływań i zagrożeń dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, które zidentyfikowano w standardowym formularzu danych oraz w planie zadań ochronnych.

Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, w przypadku czerwończyka fioletka, celami ochrony są: osiągnięcie oceny U1 parametru „populacja” oraz osiągnięcie oceny U1 wskaźnika parametru „siedlisko”: „baza pokarmowa”. Zgodnie z przyjętą w kraju metodyką (GIOŚ 2012), w odniesieniu do czerwończyka fioletka wskaźnikami branymi pod uwagę w trakcie oceny stanu ochrony są: liczba obserwowanych osobników, indeks liczebności, izolacja (dla parametru populacja), powierzchnia siedliska, baza pokarmowa, obecność wiatrochronów, stopień zarastania ekspansywnymi bylinami oraz drzewami i krzewami (dla parametru siedlisko). Czerwończyk fioletek jest gatunkiem osiadłym, a jego populacje mają charakter zamknięty. Samce są wybitnie terytorialne, samice są mobilniejsze i mogą przemieszczać się na odległość do 0,5 km (GIOŚ 2012). Wynika stąd, że nie jest możliwe, żeby planowana droga, położona w odległości 2,9 km od obszaru mogła oddziaływać na liczebność populacji

poprzez zwiększenie śmiertelności osobników dorosłych w wyniku kolizji z pojazdami. Najbliższymi obszarami Natura 2000 od omawianego obszaru, w których występuje czerwończyk fioletek są: Baranów PLH300035 oraz Bierutów PLH020065. Przedmiotowa droga nie będzie przebiegać pomiędzy wymienionymi obszarami a obszarem Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, a więc nie będzie stanowić bariery migracyjnej i wpływać na stopień izolacji omawianej populacji czerwończyka fioletka. Przedsięwzięcie nie będzie ingerować w płaty siedliska czerwończyka fioletka, a więc nie przyczyni się do zmiany ich powierzchni w obszarze. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie ograniczać możliwości gospodarowania na płatach siedlisk gatunku. To z kolei gwarantuje, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie wpłynie na zmianę udziału roślin pokarmowych w płatach oraz nie spowoduje wzrostu tempa ich zarastania ekspansywnymi bylinami oraz drzewami lub krzewami. Wreszcie realizacja przedsięwzięcia nie wymaga usuwania struktur wiatrochronnych w obszarze Natura 2000. Podsumowując realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie na wskaźniki i parametry stanu ochrony czerwończyka fioletka w obszarze Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, a tym samym nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów ochrony ustalonych w odniesieniu do tego gatunku.

Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, w przypadku czerwończyka nieparka celem działań ochronnych jest utrzymanie właściwego stanu ochrony gatunku w obszarze. Zgodnie z przyjętą w kraju metodyką (GIOŚ 2015), w odniesieniu do czerwończyka nieparka wskaźnikami branymi pod uwagę w trakcie oceny stanu ochrony są: obecność gatunku (dla parametru populacja), baza pokarmowa, rodzaj środowiska, rośliny nektarodajne (dla parametru siedlisko). Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z ingerencją w płaty siedliska czerwończyka nieparka, a więc nie będzie bezpośrednio wpływać na jego liczebność w obszarze (np. poprzez zmianę powierzchni siedlisk gatunku). Czerwończyk nieparek jako gatunek o otwartej strukturze populacji (GIOŚ 2015) nie jest podatny na izolację. Zgodnie z danymi, będącymi w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, gatunek ten występuje poza obszarem Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, na zachód i południe od niego. Stanowiska te nie zostaną oddzielone od obszaru projektowaną drogą, stąd przedmiotowe przedsięwzięcie nie wpłynie na możliwość zasilania populacji w obszarze przez osobniki z zewnątrz. Przedmiotowa droga jest położona w zasięgu przemieszczeń dyspersyjnych gatunku. Ewentualne pojawianie się czerwończyka nieparka w sąsiedztwie projektowanej drogi może dotyczyć jedynie części osobników, które opuściły obszar z naturalnych powodów poszukując nowych terenów do zasiedlenia (a więc już z naturalnych powodów ubyły z puli osobników stanowiącej o wartości wskaźników stanu ochrony gatunku w obszarze Natura 2000). Dlatego ewentualna śmiertelność osobników z tej frakcji, w wyniku kolizji z pojazdami, nie będzie wpływać na stan ochrony gatunku w obszarze Natura 2000. Sytuację taką należy jednak rozpatrywać jedynie jako hipotetyczną, ponieważ w trakcie przedrealizacyjnej inwentaryzacji przyrodniczej nie zaobserwowano czerwończyka nieparka w sąsiedztwie przebiegu wariantu 2B(v.3). Tak więc nie jest prawdopodobne, żeby realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia mogła przyczynić się do zaniku gatunku w obszarze Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z ingerencją w płaty siedliska czerwończyka nieparka w obszarze, dlatego nie może oddziaływać na bazę pokarmową larw i osobników dorosłych, a tym samym na stan jego siedliska. Podsumowując realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie na wskaźniki i parametry stanu ochrony czerwończyka nieparka w obszarze Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, a tym samym nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów ochrony ustalonych w odniesieniu do tego gatunku.

Zgodnie z planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, w przypadku modraszka nausitous ustalono następujące cele działań ochronnych: osiągnięcie oceny U1 parametru „populacja” oraz osiągnięcie oceny U1 wskaźników parametru „siedlisko”: „dostępność roślin żywicielskich”

oraz „zarastanie ekspansywnymi bylinami”. Ponadto, zgodnie z przyjętą w kraju metodyką (GIOŚ 2012), w odniesieniu do modraszka *nausitous* wskaźnikami branymi pod uwagę w trakcie oceny stanu ochrony są: liczba obserwowanych osobników, indeks liczebności, izolacja (dla parametru populacja), powierzchnia, dostępność roślin żywicielskich, dostępność mrówek gospodarzy, zarastanie ekspansywnymi bylinami oraz zarastanie przez drzewa lub krzewy (dla parametru siedlisko). Populacje modraszka *nausitous* są osiadłe, a osobniki przemieszczają się maksymalnie na odległość 5 km (GIOŚ 2012). Przedmiotowa droga jest położona w zasięgu przemieszczeń dyspersyjnych gatunku. Ewentualne pojawianie się modraszka *nausitous* w sąsiedztwie projektowanej drogi może dotyczyć jedynie części osobników, które opuściły obszar z naturalnych powodów poszukując nowych terenów do zasiedlenia (a więc już z naturalnych powodów ubyły z puli osobników stanowiącej o wartości wskaźników stanu ochrony gatunku w obszarze Natura 2000). Dlatego ewentualna śmiertelność osobników z tej frakcji w wyniku kolizji z pojazdami nie będzie wpływać na stan ochrony gatunku w obszarze Natura 2000. Sytuację taką należy jednak rozpatrywać jedynie jako hipotetyczną, ponieważ w trakcie przedrealizacyjnej inwentaryzacji przyrodniczej nie zaobserwowano modraszka *nausitous* w sąsiedztwie przebiegu wariantu 2B(v.3). Najbliższymi obszarami Natura 2000 od omawianego obszaru, w których występuje modraszek *nausitous* są: Łąki w okolicach Karłowic nad Stobrawą PLH160012 oraz Łąki w okolicach Chrzastowic PLH160010. Przedmiotowa droga nie będzie przebiegać pomiędzy wymienionymi obszarami a obszarem Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, a więc nie będzie stanowić bariery migracyjnej i wpływać na stopień izolacji omawianej populacji modraszka *nausitous*. Przedsięwzięcie nie będzie ingerować w płaty siedliska modraszka *nausitous*, a więc nie przyczyni się do zmiany ich powierzchni w obszarze. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie ograniczać możliwości gospodarowania na płatach siedlisk, a tym samym w żaden sposób nie wpłynie na możliwości ich utrzymania. To z kolei gwarantuje, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie wpłynie na dostępność roślin pokarmowych, nie spowoduje wzrostu tempa zarastania płatów siedlisk gatunku ekspansywnymi bylinami lub drzewami i krzewami, a także nie wpłynie na dostępność mrówek gospodarzy. Podsumowując, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie na wskaźniki i parametry stanu ochrony modraszka *nausitous* w obszarze Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013, a tym samym nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów ochrony ustalonych w odniesieniu do tego gatunku.

Biorąc powyższe pod uwagę, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na spójność sieci Natura 2000 oraz nie będzie oddziaływać na stan ochrony siedlisk przyrodniczych i gatunków, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000.

Droga ekspresowa S11 w wariantcie 2B(v.3) przebiegać będzie przez Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Prosn (na długości 3,20 km) oraz Obszar Chronionego Krajobrazu Lasy Stobrawsko-Turawskie (na długości 1,11 km). Zakazy obowiązujące w ww. obszarach chronionego krajobrazu określają odpowiednio: Uchwała Nr XXX/398/16 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 29 listopada 2016 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Prosn (Dz. Urz. Woj. Łódzk. poz. 5722), Uchwała Nr IX/164/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 24 czerwca 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Prosn na terenie województwa wielkopolskiego (Dz. Urz. Woj. Wielk. poz. 6216) oraz Uchwała Nr XX/228/2016 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 27 września 2016 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Op. z 2017 r. poz. 414, z późn. zm.). Na podstawie art. 24 ust. 2 pkt. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098) zakazy obowiązujące w obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których zgodnie z art. 6 pkt. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990, z późn. zm.) zalicza się przedmiotowe przedsięwzięcie.

Projektowana droga nie przebiega przez żaden park narodowy. Najbliżej niej zlokalizowany jest Ojcowski Park Narodowy w odległości ponad 130 km. Ze względu na

znaczne oddalenie parku narodowego od obszaru inwestycyjnego, wyklucza się jakiegokolwiek oddziaływania przedmiotowej inwestycji na tę formę ochrony przyrody.

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się na terenie żadnego parku krajobrazowego. Najbliższej położony Stobrawski Park Krajobrazowy znajduje się w odległości 7 km, zaś Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą w odległości 25 km. Ze względu na znaczne oddalenie parków krajobrazowych od obszaru inwestycyjnego, wyklucza się jakiegokolwiek oddziaływania przedmiotowego odcinka drogi na tę formę ochrony przyrody.

Analizowana inwestycja nie przecina żadnych rezerwatów przyrody, zlokalizowana zaś jest w sąsiedztwie trzech z nich: Stara Buczyna w Rakowie (1,3 km od wariantu 2B(v3), Oles w Dolinie Pomianki (2,4 km od wariantu 2B(v3) i Las Łęgowy w Dolinie Pomianki (2,9 km od wariantu 2B(v3)). Ww. rezerваты przyrody znajdują się poza zasięgiem oddziaływania analizowanych wariantów inwestycji. Brak jest też powiązań funkcjonalnych między terenem inwestycyjnym, a omawianymi rezerwatami.

Inwestycja nie koliduje z użytkami ekologicznymi. Najbliżej od wariantu 2B(v3) zlokalizowane są trzy z nich: Torfowisko (w odległości 2,8 km), Starorzecze Prosný II (w odległości 4,5 km) i Ostoja I (w odległości 4,7 km). Ze względu na znaczne oddalenie użytków ekologicznych od obszaru inwestycyjnego wyklucza się jakiegokolwiek oddziaływania przedmiotowego odcinka drogi na tę formę ochrony przyrody.

Inwestycja nie koliduje ze stanowiskami dokumentacyjnymi. W odległości do 30 km od analizowanych wariantów nie ustanowiono tej formy ochrony przyrody.

Inwestycja nie koliduje z zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi. Najbliżej zlokalizowane są dwa z nich: Pradolina i źródłiska rzeki Stobrawa (w odległości 10 km od analizowanych wariantów) oraz Duży Park Miejski (w odległości 11 km od analizowanych wariantów).

Droga ekspresowa S11 w wariantcie 2B(v3) nie koliduje z pomnikami przyrody.

Oceny oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze dokonano na podstawie inwentaryzacji przyrodniczych, wykonanych w buforze badań terenowych do 300 m w obie strony od planowanych wariantów drogi ekspresowej (zał. 6 do raportu ooś– Raport końcowy z inwentaryzacji przyrodniczej). Badania obejmowały siedliska przyrodnicze, rośliny (w tym mchy), grzyby (w tym porosty), bezkręgowce, ichtiofaunę, herpetofaunę, awifaunę oraz teriofaunę (wraz z chiropterofauną) i w zależności od grupy, prowadzone były w odpowiednich okresach fenologicznych od kwietnia 2018 r. do marca 2019 r. Inwentaryzacją ornitologiczną i botaniczną objęte zostały także stawy w Kostowie pomimo tego, iż znajdują się one poza przyjętym buforem badań.

Inwestycja w wariantcie 2B(v.3) koliduje z płatem zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych (siedlisko 6410), położonym poza obszarem Natura 2000. Stan zachowania płatu oceniono w raporcie jako dobry. W związku z realizacją inwestycji zajęte zostanie 0,79 ha z powierzchni 1,1 ha, na której występuje siedlisko. Zgodnie z raportem ooś, pozostały fragment siedliska może ulec degradacji na skutek zmian stosunków wodnych lub zaprzestania użytkowania po zrealizowaniu inwestycji. Likwidacja od 0,79 do 1,1 ha siedliska 6410 nie ma znaczenia dla osiągnięcia jego właściwego stanu ochrony w kraju (krajowe zasoby tego siedliska w kontynentalnym regionie biogeograficznym wynoszą aktualnie 182,2 tys. km<sup>2</sup> (dane publikowane przez Europejską Agencję Środowiska na podstawie wyników Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzonego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska).

Inwestycja w wariantcie 2B(v3) koliduje z trzema płatami ekstensywnie użytkowanych niżowych łąk świeżych (kod siedliska 6510), położonymi poza obszarami Natura 2000. Stan zachowania 1 z płatów oceniono w raporcie jako dobry, dwóch pozostałych jako niezadowolający. W związku z realizacją inwestycji łącznie zajęte zostanie 4,68 ha z powierzchni 32,5 ha, na której siedlisko występuje wzdłuż analizowanego wariantu. Zgodnie z raportem ooś, pozostałe fragmenty płatów mogą ulec degradacji na skutek zmian stosunków wodnych lub zaprzestania użytkowania po zrealizowaniu inwestycji. Likwidacja od 4,68 do 32,5 ha siedliska 6510 nie ma znaczenia dla osiągnięcia jego właściwego stanu



ochrony w kraju (krajowe zasoby tego siedliska w kontynentalnym regionie biogeograficznym wynoszą aktualnie 88,2 tys. km<sup>2</sup> (dane publikowane przez Europejską Agencję Środowiska na podstawie wyników Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzonego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska).

Inwestycja w wariantcie 2B(v3) koliduje z płatem łągi olszowego (siedlisko 91E0), położonym poza obszarem Natura 2000. W związku z realizacją inwestycji zajęte zostanie 0,02 ha z powierzchni 7,5 ha, na której występuje siedlisko. Stan zachowania płatu oceniono w raporcie jako zły. Likwidacja 0,02 ha siedliska 91E0 nie ma znaczenia dla osiągnięcia jego właściwego stanu ochrony w kraju (krajowe zasoby tego siedliska w kontynentalnym regionie biogeograficznym wynoszą aktualnie 316,6 tys. km<sup>2</sup> (dane publikowane przez Europejską Agencję Środowiska na podstawie wyników Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzonego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska).

Inwestycja w wariantcie 2B(v3) koliduje z płatem łągi środkowoeuropejskiego i kontynentalnego (siedlisko 9170), położonym poza obszarem Natura 2000. W związku z realizacją inwestycji zajęte zostanie 0,22 ha z powierzchni 0,6 ha, na której występuje siedlisko. Stan zachowania płatu oceniono w raporcie jako zły. Likwidacja 0,22 ha siedliska 9170 nie ma znaczenia dla osiągnięcia jego właściwego stanu ochrony w kraju (krajowe zasoby tego siedliska w kontynentalnym regionie biogeograficznym wynoszą aktualnie 283,2 tys. km<sup>2</sup> (dane publikowane przez Europejską Agencję Środowiska na podstawie wyników Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzonego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska).

W celu ograniczenia do minimum powierzchni płatów siedlisk mających znaczenie dla Wspólnoty, która ulegnie przekształceniu w wyniku realizacji inwestycji, przewidziano działania minimalizujące. Prace budowlane w sąsiedztwie płatów siedlisk mających znaczenie dla Wspólnoty prowadzone będą pod nadzorem botanicznym, który przed przystąpieniem do prac budowlanych oznakuje granice zasięgu występowania zinwentaryzowanych płatów (pkt II. 29 i 30 niniejszej decyzji). Na odcinkach, gdzie występują siedliska mające znaczenie dla Wspólnoty teren budowy ograniczony zostanie do pasa drogowego (pkt II.31 niniejszej decyzji). Drogi dojazdowe do placu budowy, zlokalizowane zostaną poza płatami siedlisk przyrodniczych mających znaczenie dla Wspólnoty (pkt II.32 niniejszej decyzji). Ponadto na odcinkach sąsiadujących bezpośrednio z płatami siedlisk mających znaczenie dla Wspólnoty (lub przecinających te płaty), rowy odwadniające trasy głównej zostaną zaprojektowane jako szczelne (pkt V. 13.g) niniejszej decyzji).

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji w buforze badań 300 m od linii zajętości terenu wszystkich wariantów planowanej drogi ekspresowej S11, po obu ich stronach stwierdzono występowanie 1 gatunku chronionego grzyba. Zgodnie z raportem ooś, w wyniku realizacji przedsięwzięcia w wariantcie 2B(v3) nie dojdzie do zniszczenia stanowisk chronionych gatunków grzybów (w tym porostów).

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji w buforze badań 300 m od linii zajętości terenu wszystkich wariantów planowanej drogi ekspresowej S11, po obu ich stronach stwierdzono występowanie 8 gatunków chronionych roślin (w tym 4 mchów). Zgodnie z raportem ooś, w wyniku realizacji przedsięwzięcia w wariantcie 2B(v3) nie dojdzie do zniszczenia stanowisk chronionych gatunków roślin (w tym mchów).

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji w buforze badań 300 m od linii zajętości terenu wszystkich wariantów planowanej drogi ekspresowej S11, po obu ich stronach stwierdzono występowanie 5 gatunków chronionych bezkręgowców. Zgodnie z raportem ooś, w wyniku realizacji przedsięwzięcia w wariantcie 2B(v3) może dojść do zniszczenia stanowisk dwóch z nich, tj. trzmiela rudego i trzmiela ziemnego. Oba gatunki są liczne na całym obszarze badań i stąd nie można wykluczyć, że dojdzie do zniszczenia ich gniazd w trakcie usuwania warstwy humusu. Raport ooś wskazuje to oddziaływanie jako potencjalne i ocenia, że pozostanie ono bez wpływu na lokalną populację obu gatunków. W raporcie nie proponuje się w związku z tym działań minimalizujących. Organ uznał to stanowisko za uzasadnione.

Badania ichtiofauny przeprowadzono na 20 stanowiskach zlokalizowanych na wszystkich ciekach kolidujących z inwestycją, tj. na Pomiance, Pratwie, Prośnie, Dopływie z Gołkowic, Dopływie z Chudoby, Strudze, Baryczce, Potoku Kujakowickim, Kanale Miejskim, Starej Stobrawie, Dopływie spod Drzewca oraz Stobrawie. Do oceny składu gatunkowego oraz zagęszczenia ryb i minogów w ciekach zastosowano metodę jednokrotnego elektropułowu, zgodnie z obowiązującą normą europejską (European Standard EN 14011: 2003) i polską - PN-ER 14011 (Polski Komitet Normalizacyjny 2006) oraz zaleceniami Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (Makomaska-Juchiewicz i Baran 2012). Fauna ryb badanego obszaru okazała się stosunkowo uboga i mało różnorodna (łącznie podczas przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono 12 gatunków ichtiofauny). Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji dla wszystkich wariantów planowanej drogi ekspresowej S11, stwierdzono występowanie 3 gatunków chronionych ryb i 1 gatunku chronionego minoga. Zgodnie z raportem ooś, inwestycja w wariantcie 2B(v3) będzie kolidować ze stanowiskami chronionych ryb i minogów, tj. śliza (Prosna, Pratwa i Kujakowicki Potok), kozy (Prosna) oraz minoga ukraińskiego (Prosna). Prace związane z realizacją przedsięwzięcia mogą oddziaływać na ichtiofaunę negatywnie i bezpośrednio (możliwe płoszenie ryb oraz ich zabicie, a także zniszczenie siedlisk, np. poprzez manewrowanie ciężkim sprzętem w korycie, przypadkową emisję zanieczyszczeń ropopochodnych lub substancji chemicznych używanych podczas prac budowlanych, a także zamulenie i zapiaszczanie stanowisk położonych poniżej miejsca realizacji inwestycji). Ww. oddziaływania są krótkotrwałe, ograniczone jedynie do etapu realizacji przedsięwzięcia i są możliwe do minimalizacji. Prace budowlane w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie cieków, w których stwierdzono chronione gatunki ryb będą prowadzone pod nadzorem ichtiologicznym (pkt II.33 i II.35 niniejszej decyzji), poza okresem tarła występujących w nich chronionych gatunków ichtiofauny. W przypadku, gdy zajdzie konieczność ingerencji w koryto do ewentualnego jego umocnienia użyte zostaną materiały naturalne (faszyna lub narzut kamienny) (pkt II.5 niniejszej decyzji).

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji w buforze badań 300 m od linii zajętości terenu wszystkich wariantów planowanej drogi ekspresowej S11, po obu ich stronach stwierdzono występowanie 5 gatunków gadów oraz 5 gatunków płazów (wszystkie krajowe gatunki podlegają ochronie). Badany obszar charakteryzował się niewielką liczbą zbiorników wodnych, stwarzających warunki dla rozrodu płazów. Fragmenty łąk zlokalizowane wzdłuż rzek zidentyfikowano jako trasy migracji płazów. Zgodnie z raportem ooś, może dojść do bezpośredniego, długoterminowego negatywnego oddziaływania na populacje płazów i gadów na etapie realizacji i eksploatacji, które to oddziaływanie wymaga minimalizacji. Na przebiegu wariantu 2B(v3) stwierdzono występowanie żaby trawnej, żaby moczarowej, gatunków z kompleksu żab zielonych, ropuchy szarej, zaskrońca zwyczajnego, jaszczurki zwinki i padalca zwyczajnego. Przedsięwzięcie w wariantcie 2B(v3) nie koliduje z miejscami rozrodu płazów. Zgodnie z raportem ooś, najistotniejsze szlaki migracji płazów do miejsc rozrodu przebiegają w rejonie: stawu w Rakowie w dolinie Pomianki (gatunki występujące: ropucha szara, żaba trawna, gatunki z kompleksu żab zielonych), stawów w Kostowie w dolinie Proсны (gatunki występujące: gatunki z kompleksu żab zielonych, zaskroniec), stawów w Chudobie i Sarnowie w dolinie Pratwy (gatunek występujący: ropucha szara, żaba moczarowa, żaba trawna, gatunki z kompleksu żab zielonych, zaskroniec), doliny Kujakowickiego Potoku oraz stawu w Bąkowie w dolinie Stobrawy (gatunki występujące: ropucha szara, żaba moczarowa, żaba trawna, gatunki z kompleksu żab zielonych). Brak jest bezpośredniego zagrożenia miejsc rozrodu płazów w trakcie budowy, jednak konieczna jest minimalizacja śmiertelności osobników i zapewnienie ciągłości korytarzy migracji. Poza ww. szlakami migracji, jako obszar występowania płazów poza okresem rozrodu, wskazano w raporcie, kompleks leśny w okolicach Słupi. W rejonie korytarzy migracji płazów zastosowane zostaną czasowe ogrodzenie zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac (pkt II.37-39 niniejszej decyzji). Nadzór herpetologiczny będzie sprawował kontrolę nad ich montażem i funkcjonowaniem (pkt II.38-39 niniejszej decyzji). Wszystkie obiekty odwodnieniowe na

terenie budowy zostaną odpowiednio zabezpieczone przed przedostawaniem się zwierząt do ich wnętrza (pkt II.43 niniejszej decyzji). Nadzór herpetologiczny w okresie aktywności płazów będzie sprawdzać teren budowy i usuwać z niego płazy (pkt II.41-42 niniejszej decyzji), które przedostaną się tam pomimo zabezpieczeń. Łącznie na całym przebiegu drogi przewidziano budowę 35 przejść dla zwierząt (Tabela nr 9, pkt V.10 niniejszej decyzji), które będą mogły wykorzystywać płazy i gady oraz budowę 14 przepustów hydrologicznych, przystosowanych do pełnienia funkcji przejść dla płazów, poprzez obustronne wyposażenie ich w półki o minimum 0,5 m (Tabela nr 8 pkt V.7 niniejszej decyzji.) Dodatkowo jako element zwiększający funkcjonalność przejść, wykonane zostaną płotki ochronno-naprowadzające dla płazów, zestawione z systemem przepustów i przejść dla zwierząt (Tabela nr 7, pkt V.6 niniejszej decyzji). W fazie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano kontrole drożności przejść oraz kontrole szczelności ogrodzeń naprowadzających wraz z bieżącymi naprawami (pkt III.6-7 niniejszej decyzji). Wykonany zostanie także monitoring funkcjonalności i użytkowania przejść dla zwierząt (pkt VII.1 niniejszej decyzji) oraz monitoring skuteczności zabezpieczeń studni wпадowych i separatorów (pkt VII.2 niniejszej decyzji).

Na odcinku 2+500 – 4+150 (na długości 1,65 km) planowana droga przetnie obszar występowania płazów w kompleksie leśnym w okolicach Słupi. Powstaną tu 2 przejścia dla zwierząt, które będą mogły wykorzystywać płazy. Dodatkowo, przepust hydrologiczny w km 3+272 zostanie dostosowany do pełnienia funkcji przejść dla płazów. Do wszystkich przejść zwierzęta będą naprowadzać płotki ochronno-naprowadzające (Tabela nr 7, pkt V.6 niniejszej decyzji). Zgodnie z wyjaśnieniami zespołu opracowującego na potrzeby raportu o oś wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, na omawianym odcinku, w ramach inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono występowania miejsc rozrodu płazów, jak również nie stwierdzono licznego występowania płazów. Z tego względu ocenia się, że zaprojektowane rozmieszczenie przejść umożliwiających migrację płazów jest wystarczające do zapewnienia łączności populacji zwierząt występujących potencjalnie po obu stronach trasy na omawianym odcinku.

Na odcinku 5+450 – 5+950 (na długości 0,5 km) planowana droga przetnie lokalny szlak migracji płazów do miejsca rozrodu w stawie w Rakowie. W km 5+640 zaprojektowano 1 przejście dla zwierząt, które będą mogły wykorzystywać płazy. Dodatkowo, przepust hydrologiczny w km 5+830 zostanie dostosowany do pełnienia funkcji przejścia dla płazów. W związku z tym, że wykonane zostaną płotki ochronno-naprowadzające do przejść ich liczbę na omawianym odcinku należy uznać za wystarczającą.

Na odcinku 14+000 – 17+600 (na długości 3,6 km) planowana droga przetnie lokalny szlak migracji płazów do miejsca rozrodu na terenie stawów w Kostowie. Powstaną tu 3 przejścia dla zwierząt, które będą mogły wykorzystywać płazy. Dodatkowo przepust hydrologiczny w km 16+786 zostanie dostosowany do pełnienia funkcji przejścia dla płazów. Zgodnie z wyjaśnieniami zespołu opracowującego na potrzeby raportu o oś wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, najistotniejszy obszar migracji na omawianym odcinku mieści się w km 16+550 – 17+025 (siedliska łąkowe wzdłuż rzeki Proсны), gdzie przewidziano dwa przejścia, umożliwiające migrację płazów (w km 16+590 i 16+976) w odległości 386 m od siebie. Jako element zwiększający funkcjonalność przejść, wykonane zostaną płotki ochronno-naprowadzające. Dodatkowo na tym odcinku znajdzie się również przepust hydrologiczny, pełniący funkcję przejścia dla płazów. Ocenia się zatem, że wzdłuż głównego szlaku migracji tej grupy zwierząt w dolinie Proсны, zostanie zachowana możliwość ich przemieszczania się w poprzek trasy S11. Stąd ocenia się, że zaprojektowane rozmieszczenie przejść dla zwierząt na analizowanym odcinku jest wystarczające dla zapewnienia drożności szlaków migracji płazów, a ponadto zachowania łączności pomiędzy ich populacjami po obu stronach trasy oraz zapewnienia im dostępu do miejsc rozrodu.

Na odcinku 28+150 – 28+550 (na długości 400 m) planowana droga przetnie lokalny szlak migracji płazów do miejsca rozrodu w stawach w Chudobie i Sarnowie. W km 28+158 zaprojektowano 1 przejście dla zwierząt, które będą mogły wykorzystywać płazy. W związku z tym, że wykonane zostaną do niego płotki ochronno-naprowadzające, jedno przejście na omawianym odcinku należy uznać za wystarczające.

Na odcinku 34+900 – 35+300 (na długości 4,3 km) planowana droga przetnie lokalny szlak migracji płazów w dolinie Kujakowickiego Potoku. Powstaną tu 4 przejścia dla zwierząt, które będą mogły wykorzystywać płazy. Dodatkowo, w najbliższym sąsiedztwie omawianego odcinka przepust hydrologiczny w km 35+536 zostanie dostosowany do pełnienia funkcji przejścia dla płazów. W związku z tym, że wykonane zostaną płotki ochronno-naprowadzające do przejść, ich liczbę na omawianym odcinku należy uznać za wystarczającą.

Na odcinku 41+300 – 46+000 (na długości 4,7 km) planowana droga przetnie lokalny szlak migracji płazów do miejsca rozrodu w stawie w Bąkowie. Na omawianym odcinku powstanie 6 przejść dla zwierząt, które będą mogły wykorzystywać płazy. Zgodnie z wyjaśnieniami zespołu opracowującego na potrzeby raportu o oś wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, kluczowym dla migracji płazów na omawianym odcinku jest obszar obejmujący dolinę rzeki Stobrawy wraz z przyległymi do niej kompleksami łąk, na co wskazuje między innymi rozmieszczenie stwierdzonych podczas inwentaryzacji osobników herpetofauny. W sąsiedztwie tego miejsca zlokalizowany jest staw w Bąkowie, pozostający poza bezpośrednim oddziaływaniem inwestycji. Omawiany wariant inwestycji przecina ww. dolinę w km 44+400 – 45+000, gdzie przewidziano realizację dwóch przejść umożliwiających migrację płazów, tj. obiektów w km 44+645 i 44+985 oddalonych o ok. 340 m od siebie. Biorąc pod uwagę, że wykonane zostaną do nich płotki ochronno-naprowadzające, odległość pomiędzy przejściami zapewni możliwość migracji płazów w poprzek projektowanej trasy S11 na omawianym terenie. W ramach ww. wyjaśnień przedstawiono analizę możliwości wykorzystywania projektowanych przejść, biorąc pod uwagę dystans możliwy do przebycia przez gatunki przystępujące do rozrodu w stawie w Bąkowie, określony na podstawie specjalistycznych danych literaturowych (Kurek R. T., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011. *Poradnik ochrony płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki*. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot) oraz odległość projektowanych przejść dla płazów względem stanowiska rozrodu i potencjalnych miejsc zimowania (określonych na podstawie wymagań siedliskowych poszczególnych gatunków). Z przedstawionej analizy wynika, że wydłużenie dystansu sezonowej wędrówki płazów pomiędzy potencjalnymi miejscami zimowania a ich miejscem rozrodu, wynikające z konieczności skorzystania przez migrujące osobniki z projektowanych przejść, wyniesie maksymalnie 700 m i będzie mieścić się w zakresie zasięgów migracji rozpatrywanych gatunków. Ocenia się zatem, że wzdłuż głównego szlaku migracji tej grupy zwierząt w dolinie Stobrawy zostanie zachowana możliwość ich przemieszczania się w poprzek trasy S11. Stąd ocenia się, że zaprojektowane rozmieszczenie przejść dla zwierząt na analizowanym odcinku jest wystarczające dla zapewnienia drożności szlaków migracji płazów, a ponadto zachowania łączności pomiędzy ich populacjami po obu stronach trasy oraz zapewnienia im dostępu do miejsc rozrodu.

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji w buforze badań 300 m od linii zajętości terenu wszystkich wariantów planowanej drogi ekspresowej S11, po obu ich stronach oraz na stawach w Kostowie stwierdzono 125 gatunków ptaków, w tym 100 lęgowych i prawdopodobnie lęgowych (większość z nich podlega ochronie). Większość z nich to gatunki rozpowszechnione w kraju, o znacznej liczebności, w przypadku których utrata stanowisk lęgowych związana z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia nie może znacząco negatywnie oddziaływać na ich populacje. Dodatkowo, w ramach minimalizacji oddziaływania inwestycji na awifaunę na terenach leśnych, drzewa i krzewy będą usuwane poza okresem lęgowym chronionych gatunków ptaków. Zadrzewienia będą mogły być usuwane poza szczytem przystępowania ptaków do lęgów (w terminie od 1 sierpnia do 15 października), jeżeli ekspert ornitolog stwierdzi brak zasiedlenia drzew przez lęgowe ptaki otoczenia przewidzianych do wycinki roślin (pkt II.44 niniejszej decyzji). W przypadku montażu ekranów akustycznych o powierzchni przezroczystej, zastosowane zostaną na całej ich powierzchni wzory, które znacząco zmniejszają ryzyko kolizji ptaków (pkt V.4 niniejszej decyzji). Ponadto w raporcie przeanalizowano szczegółowo oddziaływanie przedsięwzięcia na gatunki ptaków o niewielkiej liczebności w kraju oraz o ograniczonym krajowym zasięgu,

zagrożone wyginięciem, a także chronione na podstawie regulacji Unii Europejskiej. Spośród ww. gatunków, w strefie oddziaływania wariantu 2B(v3) odnotowano występowanie łąbiedzia krzykliwego, czajki, zimorodka, siniaka, dzięcioła zielonosiwego, dzięcioła czarnego, gąsiorka, lerki, jarzębatki i ortolana.

Trasa wariantu 2B(v3) przebiegać będzie w sąsiedztwie stanowiska łągowego łąbiedzia krzykliwego. Zgodnie z raportem ooś, jego realizacja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek, ponieważ już obecnie wyprowadza on łągi w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej i nie stwierdzono negatywnego wpływu ruchu pojazdów na możliwości gniazdowania łąbiedzia krzykliwego w tym miejscu.

Zgodnie z raportem ooś, wzdłuż wariantu 2B(v3) nie stwierdzono stałego miejsca odbywania łągów przez czajki. W trakcie inwentaryzacji odnotowano łąg jednej pary na polu uprawnym, które stanowi suboptymalne siedlisko łągowe. Stąd, w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do utraty siedliska łągowego czajki, istotnego dla utrzymania lokalnej populacji (takim siedliskiem byłyby pastwiska lub łąki kośne na terenach zalewowych).

Zgodnie z wyjaśnieniami inwestora, w miejscu przecięcia wariantu 2B(v3) z Prosną (km 16+050) obserwowano jednego osobnika zimorodka. Nie udowodniono łągów tego gatunku w tym miejscu, jednak mogą się one tam odbywać w przyszłości. W związku z tym, w celu wykluczenia oddziaływania przedsięwzięcia na omawiany gatunek, przed przystąpieniem do prac budowlanych zostanie przeprowadzona kontrola ornitologiczna, mająca na celu ustalenie, czy fragment koryta Prozny 100 m w każdą stronę od miejsca kolizji z projektowaną drogą został zasiedlony przez zimorodka. W razie zasiedlenia rzeki przez ten gatunek prace w obrębie koryta i w jego sąsiedztwie zostaną wstrzymane do końca okresu trwania łągów omawianego gatunku (pkt II.45 niniejszej decyzji).

W związku z realizacją przedsięwzięcia w wariantcie 2B(v3) zostaną usunięte fragmenty drzewostanu stanowiące siedlisko łągowe siniaka, dzięcioła zielonosiwego i dzięcioła czarnego. Zgodnie z raportem ooś, stanowiskiem łągowym ww. gatunków są całe kompleksy leśne, w których je obserwowano, a więc utrata fragmentu siedliska nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na populację siniaka, dzięcioła zielonosiwego i dzięcioła czarnego. Jako negatywne oddziaływanie została natomiast wskazana wycinka drzew w okresie łągowym, mogąca prowadzić do utraty łągów lub śmierci dorosłych osobników. W związku z tym prace związane z wycinką drzew na terenach leśnych będą prowadzone poza okresem łągowym omawianych gatunków (pkt II.44 niniejszej decyzji).

Zgodnie z wyjaśnieniami inwestora, w wyniku realizacji wariantu 2B(v3) dojdzie do utraty 3 stanowisk łągowych gąsiorka. Gatunek ten jest w Polsce liczny (0,74-1,10 mln par – źródło: T. Chodkiewicz i in. 2015. *Ocena liczebności populacji ptaków łągowych w Polsce w latach 2008-2012*. Ornis Polonica 56:149-189). Zgodnie z wynikami Państwowego Monitoringu Środowiska liczebność gatunku wykazuje umiarkowany wzrost a rozpowszechnienie pozostaje stabilne. W związku z tym likwidacja trzech stanowisk nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Dotyczy to również jego lokalnej populacji, gdyż w otoczeniu projektowanej drogi zlokalizowano dalszych 7 stanowisk, z którymi przedsięwzięcie nie koliduje. Prace związane z wycinką drzew i krzewów będą prowadzone poza okresem łągowym omawianego gatunku lub pod nadzorem ornitologa.

W raporcie wspomina się o występowaniu wzdłuż przebiegu wariantu 2B(v3) lerki, jarzębatki i ortolana. Zgodnie z wyjaśnieniami inwestora, w wyniku realizacji nie dojdzie do utraty żadnego z tych stanowisk.

W raporcie przedstawiono również analizę wpływu przedsięwzięcia na stanowisko łągowe bielika. Wariant 2B(v3) jest najkorzystniejszym pod względem ochrony tego gatunku. Przebiega w odległości 2814 m od gniazda i nie koliduje ze strefami ochrony (odległość od strefy ochrony okresowej wynosi 2200 m). Odległość ta wyklucza oddziaływanie przedsięwzięcia na omawiane stanowisko bielika.

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji w buforze badań 300 m od linii zajętości terenu wszystkich wariantów planowanej drogi ekspresowej S11, po obu ich stronach wykazano występowanie jelenia, sarny, dzika, lisa i borsuka oraz 14 gatunków

ssaków objętych ochroną (w tym 9 gatunków nietoperzy). Spośród ww. gatunków w strefie oddziaływania wariantu 2B(v3) oprócz jeleniowatych, dzika i lisa odnotowano występowanie gatunków chronionych, tj. bobra europejskiego (na Prośnie i Stobrawie), wydry (na Stobrawie, Potoku Kujakowickim i Pratywie), łasicy oraz 7 gatunków nietoperzy (borowiec wielki, mroczek późny, karlik drobny, karlik malutki, nocek wąsatek/Brandta, karlik większy, mopek).

Zgodnie z raportem ooś, na gatunki zasiedlające rzeki (bóbr europejski i wydra) potencjalnie negatywnie może oddziaływać zanieczyszczenie wód, zniszczenie brzegów koryta oraz zubożenie liczby zadrzewień na brzegach. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wiąże się z wielkopowierzchniową ingerencją w sieć wodną, a jedynie przeprowadzone zostanie miejscowe i krótkoodcinkowe udrożnienie układu wodnego. Zanieczyszczenie wód cieków zawiesiną ogólną, związane z budową mostów, ustąpi po zakończeniu prac. W związku z ograniczoną przestrzenią i czasowo ingerencją w cieki zasiedlone przez bobra europejskiego i wydrę, przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na stanowiska ww. gatunków. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać w zakresie bariery dla przemieszczeń bobra europejskiego i wydry wzdłuż cieków dzięki budowie mostów pełniących równocześnie funkcję przejść dla zwierząt.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej wskazano obszary, gdzie droga w wariantcie 2B(v3) może negatywnie oddziaływać na chiropterofaunę. Pierwszy z nich to kompleks leśny w okolicy Słupi, który stanowi miejsce rozrodu lub żerowania borowca wielkiego, mroczka późnego, nocka wąsatka/Brandta i mopka. Drugi ze zidentyfikowanych obszarów to dolina Proсны będący korytarzem migracji i miejscem żerowania borowca wielkiego, karlika drobnego, karlika malutkiego i karlika większego. Ostatni obszar to kompleks leśny w okolicy Bąkowa, gdzie stwierdzono szlak przemieszczeń, miejsce żerowania lub rozrodu borowca wielkiego i mroczka późnego. Jako podstawowe zagrożenia zidentyfikowano możliwość zajęcia terenów żerowania, zniszczenie miejsc rozrodu, a w przypadku doliny Proсны także pogorszenie możliwości przemieszczania się nietoperzy wzdłuż rzeki związane z odstrasżającym oddziaływaniem światła i hałasu. Na obu wskazanych w raporcie istotnych dla nietoperzy terenach leśnych, wycinka drzew związana z realizacją przedsięwzięcia zostanie przeprowadzona poza okresem ich rozrodu. W związku z powyższym, nie zachodzi konieczność prowadzenia prac związanych z usuwaniem drzew pod nadzorem chiropterologicznym. Na terenach leśnych oraz w miejscach przecięcia inwestycji z Prosną do oświetlenia terenu budowy, a następnie pasa drogowego wybudowanej drogi, będą używane lampy niskosodowe lub ledowe o kierunkowym strumieniu światła (pkt II.47 i pkt III.5 niniejszej decyzji). Na odcinkach drogi przebiegających przez kompleksy leśne istotne dla nietoperzy, przewidziano budowę przejść dla zwierząt dużych i średnich, które zgodnie z raportem ooś będą wykorzystywane przez przedstawicieli tej grupy zwierząt. Dzięki budowie mostu pełniącego funkcję przejścia dla zwierząt dużych utrzymana zostanie również drożność trasy przemieszczeń nietoperzy wzdłuż doliny Proсны. Przejścia będą zabezpieczone ekranami przeciwołnieniowymi (Tabela nr 10, pkt V.11 niniejszej decyzji) Wykonane zostaną także nasadzenia zieleni naprowadzającej do przejść. Zastosowane działania zminimalizują oddziaływanie planowanej drogi do poziomu nieistotnego dla lokalnych populacji nietoperzy.

W przypadku pozostałych gatunków ssaków (jelenia, sarny, dzika, lisa, łasicy oraz nietoperzy), najistotniejsze oddziaływania planowanej drogi wiążą się z przecięciem szlaków ich przemieszczeń. Planowana droga w wariantcie 2B(v3) przetnie korytarze ekologiczne o randze ponadregionalnej: wyznaczone w 2011 roku przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk korytarze ekologiczne dużych ssaków GKPdC-14 Stawy Milickie - Bory Stobrawskie oraz KPdC-16C Dolina Górnej Proсны, projektowany korytarz ekologiczny Wieruszów w granicach udostępnianych przez GDOŚ na stronie <http://geoserwis.gdos.gov.pl> (zgodnie ze stanem na lipiec 2021 r.) oraz krajowy korytarz ekologiczny wyznaczony w dolinie Proсны w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego. Ponadto przedsięwzięcie w wariantcie 2B(v3) przecina regionalny korytarz ekologiczny w dolinie Stobrawy wyznaczony w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego oraz lokalne szlaki migracji w dolinie Pomianki, w dolinie Pratwy oraz w dolinie

Kujakowickiego Potoku. Lokalizację przebiegu wariantu 2B(v3) względem korytarzy ekologicznych przedstawia załącznik do raportu ooś nr 6 część IV.

Planowana droga przetnie szlaki migracji ssaków oraz, przy braku zastosowań minimalizujących, zwiększy ich śmiertelność w wyniku kolizji. Raport ooś wskazuje na konieczność zapewnienia utrzymania drożności korytarzy migracyjnych poprzez zastosowanie przejść dla dużych, średnich i małych ssaków (w tym nietoperzy). Stąd na odcinkach przecinających korytarze ekologiczne, a także we wskazanych w raporcie miejscach poza nimi, przewidziano przejścia dla zwierząt. Łącznie na całym planowanym odcinku powstanie 7 przejść dla dużych ssaków, 5 przejść dla średnich ssaków oraz 23 przejścia dla małych ssaków (Tabela nr 9, pkt V.10 niniejszej decyzji). Zaprojektowano także dodatkowe elementy zwiększające funkcjonalność przejść, tj. ekrany przeciwołśnieniowe, nasadzenia zieleni naprowadzającej. Na etapie realizacji przewidziano monitoring wykorzystania przejść oraz prace związane z ciągłym utrzymaniem ich drożności. Ponadto, w celu ograniczenia możliwości kolizji zwierząt z pojazdami teren pasa drogowego zostanie wygrodzony siatką wzdłuż całego projektowanego odcinka drogi (pkt V.5 niniejszej decyzji).

Na odcinku 2+355 – 5+200 (na długości 2,8 km) przewidziany do realizacji wariant wnika do korytarza ekologicznego Stawy Milickie - Bory Stobrawskie i biegnie dalej wzdłuż jego wschodniego skraju nie przecinając go w poprzek (nie narusza jego drożności), równocześnie przecinając odnogę korytarza Wieruszów. Zgodnie z raportem ooś, przebieg korytarza Wieruszów w tym miejscu obejmuje również tereny zabudowane (w tym przemysłowe, np. tereny fabryki mebli). Dlatego omawiana odnoga korytarza Wieruszów już obecnie nie jest w pełni funkcjonalna. Korytarz ekologiczny Stawy Milickie - Bory Stobrawskie na omawianym odcinku jest wykorzystywany przez duże, średnie i małe ssaki (w tym przez nietoperze). Zgodnie z raportem ooś, zapewnia on łączność między populacjami wilka z Polski wschodniej i zachodniej. Może też być wykorzystywany przez migrujące osobniki łośia. Na kolizyjnym odcinku drogi przewidziano 1 przejście dla dużych zwierząt, 1 przejście dla średnich zwierząt oraz 1 przejście dla małych zwierząt. Ze względu na to, że projektowana droga na omawianym odcinku nie przecina w poprzek korytarza Stawy Milickie - Bory Stobrawskie (a więc nie wpłynie na możliwość wykorzystywania go przez migrujące łośie) a migracja łośi wzdłuż przecinanej odnogi korytarza Wieruszów z wyżej przedstawionych powodów jest mało prawdopodobna, przewidziano budowę przejścia dla dużych zwierząt o wysokości 4 m. Przejście o takich wymiarach, zgodnie z powszechnie stosowanymi przy inwestycjach drogowych zaleceniami literatury specjalistycznej (Kurek R.T. 2010. *Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach*. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot), będzie w tym miejscu wystarczające dla zapewnienia ciągłości wykorzystywania korytarza Wieruszów przez duże ssaki, w tym jelenia, a także przez wilki. Również liczba przejść dla dużych i średnich ssaków na tym odcinku jest zgodna z ww. wytycznymi. Zgodnie z wynikami przedrealizacyjnej inwentaryzacji przyrodniczej na terenie wchodzącego w skład korytarza Stawy Milickie - Bory Stobrawskie kompleksu leśnego w okolicach Słupi nie wykazywano istotnej koncentracji małych zwierząt. Stąd w raporcie ocenia się, że możliwość przekraczania trasy przez małe zwierzęta także zostanie zapewniona przez zaprojektowaną liczbę przejść dla zwierząt, rozmieszczonych w przybliżeniu co 1 km.

Na odcinku 5+500 – 5+700 (na długości 200 m) planowana droga przetnie lokalny szlak migracji w dolinie Pomianki. Jest on wykorzystywany przez małe i średnie ssaki. Na kolizyjnym odcinku drogi przewidziano 1 przejście o parametrach przejścia dla dużych zwierząt o wysokości 5 m, co zapewni możliwość wykorzystywania go przez każdy gatunek ssaka.

Na odcinku 12+200 – 14+400 (na długości 2,2 km) przewidziany do realizacji wariant przetnie korytarze ekologiczne Dolina Górnej Proсны i Wieruszów oraz korytarz w dolinie Proсны. Są one w tym miejscu wykorzystywane przez duże, średnie i małe ssaki (w tym przez nietoperze). Zgodnie z raportem ooś, zapewniają one łączność między populacjami wilka z Polski wschodniej i zachodniej. Korytarze te mogą być wykorzystywane także przez migrujące osobniki łośia. Na kolizyjnym odcinku drogi przewidziano 1 przejście dla dużych zwierząt o wysokości 5 m oraz 2 przejścia dla małych zwierząt. Wymiary przejścia dla

dużych zwierząt zapewniają możliwość wykorzystywania go przez łosie i wilki. Również liczba przejść dla dużych ssaków na tym odcinku jest zgodna z powszechnie stosowanymi przy inwestycjach drogowych zaleceniami literatury specjalistycznej (Kurek 2010). Na omawianym odcinku, poza przejściem dla dużych zwierząt, które będzie wykorzystywane również przez średniej wielkości ssaki, nie przewidziano więcej przejść dla średnich zwierząt. Odcinek trasy pomiędzy km 12+200, a przejściem w km 14+157 po prawej stronie przebiega w znacznej mierze (do około km 13+300) w otoczeniu istniejących zabudowań miejscowości Siemianice. Stąd też brak jest uzasadnienia dla realizacji w tym rejonie przejścia dla średnich zwierząt, których możliwość migracji po zachodniej stronie byłaby ograniczana. Natomiast pozostała część omawianego odcinka (13+300 – 14+500), w kontekście wędrówek średnich zwierząt, pozostanie funkcjonalna za sprawą wspomnianego, dużego przejścia w km 14+157.

Na odcinku 14+400 – 21+400 (na długości 7 km) przewidziany do realizacji wariant przetnie korytarze ekologiczne Stawy Milickie - Bory Stobrawskie i Wieruszów oraz korytarz w dolinie Prozny. Jest on w tym miejscu wykorzystywany przez duże, średnie i małe ssaki (w tym przez nietoperze). Zgodnie z raportem o oś, zapewnia on łączność między populacjami wilka z Polski wschodniej i zachodniej. Korytarz ten może być wykorzystywany także przez migrujące osobniki łośia. Na kolizyjnym odcinku drogi przewidziano 2 przejścia dla dużych zwierząt o wysokości 5 m, które będą wykorzystywane również przez średniej wielkości ssaki oraz 3 przejścia dla małych zwierząt. Wymiary przejść dla dużych zwierząt zapewniają możliwość wykorzystywania ich przez łosie i wilki. Przejścia te są oddalone od siebie o 2,4 km, co wynika z uwarunkowań terenowych, w tym wzajemnego układu elementów sieci hydrograficznej. W myśl powszechnie stosowanych przy inwestycjach drogowych zaleceń literatury specjalistycznej (Kurek 2010), ewentualne dodatkowe przejście mogłoby być rozpatrywane w lokalizacji km 19+600 – 21+500. W raporcie wyjaśniono jednak, że na odcinku od km 18+108 do 21+500 trasa przebiega w otoczeniu otwartych i stosunkowo rozległych kompleksów rolnych, które jako takie są w mniejszym stopniu wykorzystywane w migracjach przez duże ssaki i zgodnie z przytoczonymi powyżej zaleceniami nie są wskazywane jako miejsca lokalizacji przejść dla zwierząt dużych. Dodatkowo, na wysokości km 20+200 – 21+500, po prawej stronie trasy, wspomniane tereny rolne są bezpośrednio otoczone przez istniejącą zabudowę miejscowości Byczyna. W związku z powyższym brak jest uzasadnienia dla realizacji dodatkowego przejścia dla dużych zwierząt. Tym samym, rozmieszczenie dużych przejść na omawianym odcinku, wraz z przejściem przewidzianym na odcinku w km 12+200 – 14+400, zapewni możliwość przekraczania trasy przez duże i średnie zwierzęta oraz zapewni zachowanie drożności i funkcjonalności miejscowego systemu korytarzy ekologicznych także w odniesieniu do łośia. Powyższe ustalenia dotyczą również średniej wielkości ssaków, w tym wilka. Odcinek pomiędzy km 14+400 i 16+590 (zwłaszcza w km 14+800 - 16+000) przebiega w otoczeniu otwartych i rozległych kompleksów rolnych, które dodatkowo po lewej stronie trasy (od północy) graniczą ze zwartą linią zabudowy miejscowości Chróscin. Z tego względu nie przewiduje się istotnych, długodystansowych migracji średnich ssaków w rejonie km 15+100. Średnie ssaki, które pojawiłyby się w tym rejonie zostaną naprowadzone na najbliższe przejścia dla dużych zwierząt, pozostające w przybliżonym dystansie 1 km. Odcinek pomiędzy przejściami w km 16+590 i 18+108 stanowi dystans o długości 1,5 km. Oba powyższe przejścia są zlokalizowane na równoległych względem siebie ciekach (rzeka Prozna i rzeka Łada), pomiędzy którymi na wysokości km 17+300 po stronie lewej znajdują się zabudowania. Z tego też względu brak jest dogodnych warunków i uzasadnienia dla lokowania dodatkowego obiektu pomiędzy wskazanymi wyżej przejściami. W myśl przywoływanych powyżej powszechnie stosowanych przy inwestycjach drogowych zaleceń literatury specjalistycznej (Kurek 2010), ewentualne dodatkowe przejście mogłoby być rozpatrywane w lokalizacji km 19+100 – 21+500. W raporcie wskazuje się jednak, że na odcinku od km 20+200 – 21+500 po prawej stronie trasy wspomniane tereny rolne są bezpośrednio otoczone przez istniejącą zabudowę miejscowości Byczyna. Natomiast rejon km 19+100, w którym można by rozważyć lokalizację dodatkowego obiektu jest oddalony od najbliższego przejścia umożliwiającego migrację średnich zwierząt w km 18+108 o około 1 km, na które to



zwierzęta będą naprowadzane za sprawą ogrodzenia drogowego. Dystans 1 km pozostaje w zasięgu codziennych wędrówek średnich zwierząt (Kurek 2010). Podobnie w przypadku małych ssaków raport ooś ocenia, że możliwość przekraczania trasy zostanie zapewniona przez przewidziane przejścia dla zwierząt na tym odcinku. Na omawianym odcinku przedmiotowa inwestycja koliduje tylko z jednym obszarem cennym pod względem siedliskowym drobnej fauny ssaków, obejmującym kompleks łąk w dolinie Proсны w km 16+600 – 17+000, gdzie przewidziano lokalizację przejść w km 16+590 i 16+976, tj. w odległości 400 m od siebie. Pozostałe rejony na omawianym odcinku należy traktować jako obszary o mniejszym znaczeniu i koncentracji gatunków małych zwierząt naziemnych, między innymi z uwagi na ich przebieg w otoczeniu otwartych terenów rolnych.

Na odcinku 28+125 – 28+350 (na długości 225 m) planowana droga przetnie lokalny szlak migracji w dolinie Praty. Jest on wykorzystywany przez małe i średnie ssaki. Na kolizyjnym odcinku drogi przewidziano 1 przejście dla średnich zwierząt, co zapewni możliwość wykorzystywania go przez każdy gatunek ssaka średniej i małej wielkości.

Na odcinku 34+925 – 35+075 (na długości 150 m) planowana droga przetnie lokalny szlak migracji w dolinie Kujakowickiego Potoku. Jest on wykorzystywany przez małe i średnie ssaki. Na kolizyjnym odcinku drogi przewidziano 4 przejścia dla małych zwierząt. Zgodnie z informacją przekazaną przez zespół opracowujący raport ooś, po analizie i weryfikacji lokalizacji we wskazanym zakresie odstąpiono od realizacji przejścia dla zwierząt średnich, przede wszystkim ze względu na bliskie sąsiedztwo istniejącej zabudowy po lewej stronie trasy. Ewentualne przejście dla średnich zwierząt wyprowadzało by zwierzęta wprost na tereny już zabudowane, gdzie najbliższe budynki byłyby zlokalizowane w odległości ok. 110 m od krawędzi teoretycznego przejścia. Dodatkowo, obecność dosyć intensywnej zabudowy rozciągającej się na wschód w otoczeniu Potoku Kujakowickiego nie daje gwarancji na utrzymanie lokalnego szlaku migracji średnich zwierząt, w związku z czym przejście takie z biegiem czasu mogłoby okazać się niefunkcjonalne. Z tego też względu przejście dla średnich zwierząt zostało przewidziane w odsunięciu od terenów zabudowy, tj. w km 33+350, gdzie zostało zespolone z rzeką Baryczką. Odległość jaka dzieli rozpatrywany odcinek trasy od projektowanego przejścia dla zwierząt wynosi 1,5 km. Odległość taka pozostaje w zasięgu codziennych wędrówek średnich zwierząt jak sarna czy dzik (Kurek 2010).

Na odcinku 41+300 – 45+600 (na długości 4,3 km) przewidziany do realizacji wariant przetnie korytarz ekologiczny Dolina Stobrawy. Jest on tym miejscu wykorzystywany przez małe i średnie ssaki. Na kolizyjnym odcinku drogi przewidziano 2 przejścia dla dużych zwierząt, które będą mogły być wykorzystywane również przez średniej wielkości zwierzęta oraz 4 przejścia dla małych zwierząt. W raporcie wyjaśniono, że na wysokości odcinka 41+300 – 42+875 po prawej stronie trasy (po południowej stronie istniejącej DK11) projektowana droga mijają obszary zagospodarowane oraz rejon gdzie rozciąga się wygrodzony kompleks rekreacyjny (Ośrodek Turystyczny – Wypoczynkowy w Bąkowie), których obecność wyklucza zasadność realizacji przejścia dla średnich zwierząt w tym rejonie. Zwierzęta po północnej stronie projektowanej trasy S11 będą naprowadzane za sprawą ogrodzenia drogowego na pobliskie przejście w km 42+992 pokonując potencjalnie dystans o długości maksymalnie 1,7 km, który nie będzie przeszkodą dla średnich gatunków ssaków (Kurek 2010). Również na odcinku pomiędzy przejściami brak jest konieczności realizacji dodatkowego przejścia dla zwierząt średnich, z uwagi na odległość między nimi wynoszącą około 1,65 km. W raporcie wskazano jednocześnie, że średnie zwierzęta będą mogły również przekraczać trasę S11 wykorzystując w tym celu przewidywany obiekt nad linią kolejową w km 44+099, a więc odległość ta skróci się do ok. 1 km. Choć wspomniany obiekt nad linią kolejową nie jest dedykowanym przejściem dla zwierząt, to jak pokazują obserwacje analogicznych, istniejących obiektów, będzie spontanicznie wykorzystywany przez zwierzęta.

Podsumowując, przejścia dla zwierząt w obrębie ww. korytarzy ekologicznych zostały zaprojektowane zgodnie z przyjętymi wytycznymi w tym zakresie (Kurek R.T. 2010. *Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach*. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot), z uwzględnieniem zarówno

uwarunkowań środowiskowych, jak i istniejącego zagospodarowania terenu. Dotyczy to zwłaszcza obszarów zabudowy. Przejścia dla zwierząt zostały zaprojektowane również poza ww. korytarzami, w miejscach, gdzie ich lokalizacja była uzasadniona uwarunkowaniami siedliskowymi i brakiem zabudowy. Zgodnie z analizą przedstawioną w raporcie, zaprojektowane na całym planowanym odcinku drogi przejścia dla zwierząt zapewniają łącznie zachowanie drożności i funkcjonalności miejscowego systemu korytarzy ekologicznych i lokalnych szlaków przemieszczeń. Warunki dot. lokalizacji i sposobu realizacji przejść dla zwierząt zawarto w Tabeli nr 9, pkt V.10 niniejszej decyzji.

Zgodnie z opracowaniem *Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony* (K. Badora i K. Badora 2006) inwestycja zlokalizowana jest częściowo w obszarze o wysokich walorach krajobrazowych (na odcinku przebiegającym przez północną część gminy Byczyna), ponadto przecina dwa obszary chronionego krajobrazu. Zgodnie z raportem ooś, realizacja inwestycji zaznaczy się na trwałe w istniejącym krajobrazie. Dla terenu, gdzie obok gruntów rolniczych i zabudowań miejskich krajobraz urozmaicony jest obszarami cennymi przyrodniczo, infrastruktura drogowa, prowadzona zwłaszcza na odcinkach związanych z wykonaniem nasypów drogowych, stanie się obcym elementem zaburzającym istniejący układ przestrzenny. Dotyczyć to będzie głównie rozległych terenów płaskich, którym towarzyszy zabudowa mieszkaniowa. Największe oddziaływanie będzie związane z budową obiektów inżynierskich, wyburzeniem obiektów budowlanych oraz powstaniem węzłów we wszystkich proponowanych wariantach trasy. W związku z powyższym inwestor został zobowiązany do przeprowadzenia działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz, tj. nasadzeń kompensacyjnych drzew wyciętych poza terenami leśnymi z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków, nasadzeń zieleni ekotonowej, której podstawową funkcją jest odtworzenie stref krawędziowych lasów kolidujących z inwestycją, po przeprowadzonej wycince drzew i krzewów, nasadzeń zieleni osłonowo/krajobrazowej, w celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na obszary cenne historycznie oraz nasadzeń zieleni naprowadzającej w rejonach zaplanowanych przejść dla zwierząt (pkt II.46, II.48-50 niniejszej decyzji).

Inwestycja będzie częściowo realizowana na terenie Leśnego Zakładu Doświadczalnego w Siemianicach. Inwentaryzacja przyrodnicza, sporządzona na potrzeby raportu ooś na obszarze zarządzanym przez LZD Siemianice wykazała obecność sześciu siedlisk przyrodniczych, wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej oraz w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 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. z 2014 r. poz. 1713), tj.: ekstensywnie użytkowanych niżowych łąk świeżych (*Arrhenatherion*) – kod siedliska 6510, zmiennowilgotnych łąk trzęslicowych (*Molinion*) – kod siedliska 6410, łągów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsów źródliskowych – kod siedliska 91E0, kwaśnych buczyn (*Luzulo-Fagenion*) – kod siedliska 9110 oraz grądu środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) – kod siedliska 9170. Na terenie Lasów Doświadczalnych stwierdzono ponadto 8 gatunków roślin chronionych ściśle oraz 14 chronionych częściowo.

Inwestycja w wariantcie 2B(v3) koliduje z Leśnym Zakładem Doświadczalnym w Siemianicach na łącznej długości 1648 m. Na odcinku tym nie stwierdzono występowania leśnych siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty ani stanowisk chronionych gatunków roślin. Inwestycja w wariantcie 2B(v3) na terenie LZD w Siemianicach koliduje natomiast z fragmentem płatu siedliska 6410 i siedliska 6510 oraz z fragmentem siedliska nietoperzy (borowca wielkiego, mrocza późnego, nocka wąsatka/Brandta i mopka). Zgodnie z ustaleniami raportu ooś, po zastosowaniu działań minimalizujących inwestycja nie będzie znacząco oddziaływać na lokalne populacje nietoperzy.

## **Wpływ na klimat**

Realizacja przedsięwzięcia będzie się wiązała z m.in. z wycinką drzew i krzewów, przekształceniem terenu, czasowymi zmianami stosunków wodnych, co może powodować zmiany w wilgotności gleby, wilgotności powietrza, nasłonecznieniu terenu, temperaturze gleby i temperaturze powietrza co wpłynie na lokalny klimat w bezpośrednim otoczeniu planowanej drogi.

Realizacja inwestycji nie przyczyni się do znaczących zmian klimatu w skali regionalnej. Ewentualne zmiany mogą wystąpić jedynie na obszarze planowanej trasy (w obszarze pasa drogowego) (wpływ na lokalny mikroklimat) poprzez:

- podwyższenie temperatury przy powierzchni gruntu –asfalt bardziej się nagrzewa niż grunt;
- zmniejszenie wilgotności przy gruncie – woda łatwiej odparowuje z gładkiej i cieplejszej powierzchni,

Przedmiotowa inwestycja wpisuje się w działania ograniczające emisję dwutlenku węgla, zawarte między innymi w dokumencie przyjętym przez Ministerstwo Środowiska – „*Polityka Klimatyczna Polski – Strategie redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020*”. Działanie to zawarte jest w podpunkcie 4.3 *Transport, jako działanie na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych w transporcie: Budowa autostrad, obwodnic i dróg ekspresowych, której celem jest poprawa jakości powietrza poprzez zwiększenie płynności ruchu*, co przyczyni się do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O oraz ozonu.

W raporcie przedstawiono obliczenia sumy emisji gazów cieplarnianych, wyrażonej w ekwiwalencie CO<sub>2</sub>. Emisje gazów cieplarnianych wynikających z eksploatacji przedmiotowego odcinka drogi S11, będą większe niż w przypadku braku podejmowania przedmiotowej inwestycji. Wynika to z faktu, że przedmiotowa inwestycja kanalizuje ruch ze znacznie większego obszaru niż istniejąca droga krajowa DK11, co wyraża się także w większych prognozowanych potokach ruchu. W ujęciu globalnym, z uwagi na upłynnienie ruchu, inwestycja powinna spowodować ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.

## **Adaptacja do zmian klimatu**

W *Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020)*, opracowanym przez Ministerstwo Środowiska, wskazano sektor transportu jako szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne, takie jak: silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog).

W ramach adaptacji przedsięwzięcia do zmian klimatu przewiduje się:

- wykonać konstrukcję pasa drogowego oraz infrastruktury towarzyszącej przy użyciu materiałów, posiadających certyfikaty potwierdzające odporność na działanie czynników atmosferycznych,
- zastosować, w projekcie konstrukcji oraz w technologii wykonania wybranych elementów, dodatkowe wzmocnienia i inne środki zapewniające stabilność układu w sytuacji wystąpienia zjawisk ekstremalnych
- przewidzieć geometrię trasy, zapewniającą kontrolowane i sprawne usunięcie wód deszczowych i opadowych z korony drogi,
- uwzględnić, w projekcie układu odwodnienia drogi, konieczność zapewnienia przepustowości układu w sytuacji wystąpienia zjawisk ekstremalnych np.: deszczy nawalnych,
- uwzględnić, w projekcie konstrukcji obiektów mostowych prowadzonych nad ciekami, scenariusz wystąpienia wód z koryt cieków przy ekstremalnych warunkach meteorologicznych,
- utworzyć, na etapie eksploatacji trasy drogi ekspresowej S11, plan cyklicznych przeglądów i konserwacji poszczególnych urządzeń w celu zachowania ich dobrego stanu technicznego,

- prowadzić stałą kontrolę nawierzchni drogowej oraz utrzymywać ją w dobrym stanie przy użyciu dodatkowego sprzętu technicznego (np.: zastosowanie pługów w okresie zimowym). System będzie zakładał możliwość dostosowania częstotliwości i zakresu kontroli do aktualnie panujących uwarunkowań meteorologicznych,
- przewidzieć system organizacji ruchu uwzględniający możliwość wprowadzenia okresowych zmian, opartych na tymczasowym oznakowaniu i systemie informowania użytkowników drogi o ww. zmianach, w przypadku zaistnienia scenariusza związanego z wystąpieniem ekstremalnych warunków meteorologicznych.

Zgodnie z Mapą Zagrożenia Powodziowego i Mapą Ryzyka Powodziowego sporządzonymi przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, obszar inwestycji w km 16+380 – 17+000 w km 17+490 – 18+100 znajduje się na obszarze, na którym występuje prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi.

Inwestycja nie będzie utrudniała zarządzania ryzykiem powodziowym, w tym ochrony przed powodzią, ponieważ technologia robót, jak i ich charakter nie będą w sposób trwały wpływały na warunki hydrologiczne terenu, a jedynie na etapie realizacji inwestycji możliwe jest wystąpienie oddziaływania wód wezbraniowych. Projekt konstrukcji obiektów mostowych, prowadzonych nad ciekami, uwzględnić będzie założenia scenariusza wystąpienia wód z koryt cieków przy ekstremalnych warunkach meteorologicznych.

Projektowana droga S 11 znajduje się w znacznej odległości od terenów górskich i podgórskich, obszar nie figuruje w wykazie Systemu Osłony Przeciwosuwiskowej Państwowego Instytutu Geologicznego.

### **Wpływ na zdrowie i życie ludzi**

Wpływ przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi zaznaczy się bezpośrednio poprzez emisję hałasu i emisję substancji do powietrza.

Budynki mieszkalne znajdujące się w strefie ponadnormatywnego oddziaływania hałasu zostały objęte ochroną przy pomocy ekranów akustycznych.

Spalanie paliw, jak wskazano wyżej, powoduje emisję do powietrza atmosferycznego takich substancji jak m.in.: tlenki azotu, dwutlenek siarki, pył zawieszony PM10 i PM2,5, tlenek węgla. Substancje te mają niekorzystny wpływ na zdrowie ludzi. Największe spalanie a zarazem emisja substancji do powietrza występuje podczas ruszania pojazdów i hamowania w korkach oraz podczas bardzo szybkiej jazdy. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zmniejszenie natężenia ruchu na drodze DK11 która przebiega przez miejscowości takie jak m.in.: Słupia pod Kępem, Siemianice, Kostów, Buczyna (centrum miasta), Krzywizna. Ruch na drodze S11 będzie odbywał się w sposób bardziej płynny z uwagi na to, że nie będzie przebiegał przez centra miejscowości.

OWIS, tj. organ dokonujący z mocy prawa oceny wpływu przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi, w swojej opinii nie wniósł uwag do sposobu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Równocześnie podkreślił, że budowa drogi ekspresowej S11 ma na celu między innymi:

- poprawę jakości życia mieszkańców poprzez zredukowanie ruchu tranzytowego na istniejącej drodze DK11,
- poprawę bezpieczeństwa mieszkańców i użytkowników dróg w rejonie istniejących skrzyżowań na DK1 I, w szczególności w rejonie miejscowości Opatów (skrzyżowanie DK11 z DW450), Buczyna (DK11 z DW487), Kluczbork (DK11 z DK42) oraz Ligota Górna (DK 11 z DK45),
- korzyści makroekonomiczne: zmniejszenie kosztów społecznych związanych z oszczędnościami paliw napędowych, czasu podróży, zmniejszenie kosztów leczenia ofiar wypadków,
- stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróżnych oraz dużej swobodzie ruchu przy wzroście bezpieczeństwa ruchu.

Wskazał także, że inwestycja, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji nie spowoduje, ponadnormatywnego oddziaływania w zakresie ochrony środowiska poza terenem, do

którego inwestor będzie posiadał tytuł prawny. Zastosowane środki ochrony akustycznej, w postaci ekranów, zapewnią dotrzymanie wartości dopuszczalnych na terenach chronionych przed hałasem.

### **Zabytki i krajobraz kulturowy**

Realizacja drogi ekspresowej S11 będzie kolidowała z zabytkami architektonicznymi. Dom zlokalizowany w miejscowości Kolonia Ciarki, w gminie Lasowice Wielkie (45+620 km trasy), stanowiący zabytek architektury, wpisany do wojewódzkiej ewidencji zabytków, przeznaczony został do wyburzenia. Jest to zarazem jedyny obiekt mieszkalny, który zostanie rozebrany z uwagi na realizację przedmiotowej inwestycji. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia w każdym z analizowanych wariantów, na wspólnym ich przebiegu, wymaga wyburzenia tego domu.

W liniach rozgraniczających inwestycji znalazł się fragment budynku mieszkalnego przy stacji PKP, w sołectwie Biskupice, w gminie Byczyna (27+595 km trasy), wpisany również do wojewódzkiej ewidencji zabytków. Nie przewiduje się jednak likwidacji tego obiektu. Możliwe jest natomiast przypadkowe powstanie, w trakcie prowadzonych robót budowlanych, szkód dotyczących elewacji, dachu, bądź fundamentów. W związku z powyższym wykonywanie wszelkich prac, w pobliżu przedmiotowego obiektu, będzie prowadzone ze szczególną ostrożnością.

Realizacja drogi ekspresowej S11 spowoduje także obniżenie walorów krajobrazowych, wpisanego do wojewódzkiej ewidencji zabytków obiektu, składającego się z 2 domów leżących w miejscowości Bąków, gmina Kluczbork, leżącego w odległości mniejszej niż 300 m od osi przebiegu trasy, co może wiązać się z pogorszeniem ich walorów widokowych.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że inwestycja przebiega w większej odległości od terenów zabudowanych, w stosunku do istniejącej drogi DK11. Oznacza to, że aktualna presja na analizowane zabytki jest znacznie wyższa (np. bezpośrednie sąsiedztwo jezdni, czego skutkiem jest przenoszenie drgań, większy wpływ związany z emisją spalin ze środków transportu). Realizacja drogi S11 spowoduje zmniejszenie natężenia ruchu na istniejącej drodze DK11.

Przebieg drogi będzie kolidował także z 6 stanowiskami archeologicznymi w tym jednym, wpisanym do rejestru zabytków (nr A - 18/65- ślad osadnictwa, punkt osadniczy), zlokalizowanym w sołectwie Ciecierzyn. W związku z powyższym konieczne będzie, zgodnie z art. 36 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz.U. z 2021, poz.710) uzyskanie pozwolenia, właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, na przeprowadzenie badań archeologicznych.

Inwestycja może również oddziaływać na obiekty o szczególnym znaczeniu historycznym, nieujęte w rejestrze ani ewidencji zabytków tj.: były jeniecki obóz oficerski Stalag Luft VII (w km 41+249 – 41+995) oraz pole bitwy pod Byczyną.

Realizacja inwestycji zagraża zachowaniu pozostałości infrastruktury obozowej, świadczącej o historii tego miejsca. Jednym z takich elementów jest mogiła aliantów, którzy zginęli w 1944 roku. Dla upamiętnienia poległych w miejscu mogiły postawiono symboliczny, granitowy pomnik. Przedmiotowy obiekt znajduje się w odległości ok. 10 m od granic inwestycji. W trakcie budowy istnieje możliwość odnalezienia szczątków jeńców w niezidentyfikowanych grobach. W przypadku odnalezienia ludzkich zwłok lub przedmiotu, wobec którego istnieje podejrzenie, że może być zabytkiem, konieczne jest postępowanie zgodne z art. 32 cyt. wyżej ustawy *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*.

Ponadto planowana droga S11, w wariantcie 2B(v3), w km 21+830 – 23+000, będzie kolidowała z polem bitwy pod Byczyną, która miała miejsce w 1588r.

Fakt kolizji z terenem bitwy pod Byczyną był podstawowym kryterium oceny analizowanych wariantów i był wielokrotnie podnoszony, m.in. na spotkaniu informacyjnym z mieszkańcami, które odbyło się 8.11.2018 r. w Byczynie. W zawartej, w raporcie ooś, analizie wielokryterialnej, kolizja z terenem bitwy pod Byczyną, stanowiąca jeden z wskaźników oceny w kryterium społecznym, uzyskała największą wagę wskaźnika - 5 (decydujący). Mimo tego faktu, w ocenie ogólnej tego wskaźnika, wariant preferowany przez Inwestora,

kolidujący z terenem bitwy, w kryterium społecznym uzyskał najlepszą ocenę, na co wpływ miały inne wskaźniki, bardzo istotne z punktu widzenia mieszkańców terenu, przez który przebiega droga, w tym między innymi:

- najmniejsza liczba wyburzeń budynków mieszkalnych,
  - brak wyburzeń innych budynków kubaturowych o funkcji niemieszkalnej,
  - najmniejsza liczba budynków mieszkalnych w sąsiedztwie jezdni drogi ekspresowej,
- co przełożyło się na mniejsze oddziaływanie planowanej drogi ekspresowej na ludzi.

Wariant preferowany przez Inwestora 2B(v3) (przebiegający przez analizowany teren będący możliwym terenem bitwy), uzyskał także największą liczbę wniosków poparcia w przeprowadzonych spotkaniach informacyjnych oraz najmniejszą liczbę wniosków sprzeciwu wobec omawianego wariantu lokalizacyjnego, co również miało istotny wpływ na wynik analizy w kryterium społecznym.

Stanowiąca dowód w sprawie, dokumentacja pn. *„Wyniki poszukiwań i badań archeologicznych w rejonie pola bitwy pod Byczyną realizowanych w związku z wykonaniem uzupełnienia do Studium Historyczno-Konserwatorskiego m. Byczyny”*, została sporządzona, na podstawie badań wykonanych w 2020r., przez Instytut Archeologii Uniwersytetu Wrocławskiego (dalej Instytut Archeologii UW), na zlecenie OWKZ. Badaniami objęto działki 7, 9/2 i 9/8, 172, 175/2 (obręb Roszkowice, Gmina Byczyna), ze szczególnym uwzględnieniem działki 9/2, w obrębie której planowana jest budowa obwodnicy Byczyny. Celem przeprowadzonych, w 2020 roku, poszukiwań i badań archeologicznych było wytypowanie miejsca, w którym odbyła się bitwa pod Byczyną. W chwili obecnej żaden przekaz źródłowy nie wskazuje dokładnego jej miejsca, które określane jest w sposób przybliżony. Wiadomo, że bitwa odbyła się na wschód od Byczyny, pomiędzy Byczyną a Roszkowicami. Hipotezy dotyczące lokalizacji bitwy można podzielić na dwie grupy:

- hipotezy wschodnie, preferowane przez polskich autorów lokują bitwę na polach pomiędzy tzw. „wzgórzem 218” na zachodzie, Roszkowicami na południu i Sierosławicami na wschodzie. Wzgórze 218 miało być miejscem skąd dowodził bitwą książe Maksymilian;
- hipotezy zachodnie, proponowane przez autorów niemieckich sugerują, że bitwa odbyła się bliżej Byczyny, pomiędzy wzgórzem Krzyżowym, a bezimiennym ciekim na wschodzie.

W trakcie wykonanych, w 2020r., badań nieinwazyjnych znaleziono liczne przedmioty pochodzące z tamtego okresu tj. kule i pociski. Jednak badania te, jak wynika z dokumentacji Instytutu Archeologii UW, nie dostarczyły wystarczających dowodów pozwalających na jednoznaczne stwierdzenie, że na badanym obszarze doszło do intensywnych działań związanych z przebiegiem bitwy pod Byczyną, nie potwierdziły także obecności, w badanym obszarze, pochówków poległych żołnierzy.

W wyniku przeprowadzonej analizy organ stwierdził, że trasa projektowanej drogi ekspresowej S11, w wariantie preferowanym przez Inwestora 2B(v3), przebiega przez obszar, na którym mogły toczyć się w 1588r. działania bitewne. Jednak w chwili obecnej brak jest podstaw do stwierdzenia, że w miejscu planowanego przebiegu drogi miały miejsce najintensywniejsze działania bitwy.

Równocześnie, z prowadzonego postępowania wynika, że do chwili obecnej, obszar bitwy pod Byczyną, nie został objęty żadną z form ochrony w rozumieniu ustawy o *ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*. Równocześnie, z treści pisma Dyrektora Departamentu Ochrony Zabytków w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego (DOZ-KiNK.052.153.2020.EZ z 7 sierpnia 2020r. skierowanego do Pani Sołtys Wsi Siemianice i Pana Sołtysa Wsi Chróscin) wynika, że cyt. *„dopiero po ustaleniu miejsca ofensywy możliwe będzie podjęcie przez OWKZ działań w trybie art. 9 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w celu objęcia przedmiotowego miejsca ochroną prawną poprzez wpis do rejestru zabytków”*, którego dokonanie wymaga wskazania miejsca przeprowadzenia bitwy i jej zasięgu, w tym podania konkretnych działek.

Starania Gminy Byczyna o utworzenie parku kulturowego są na bardzo wczesnym etapie przygotowawczym. Z treści pisma Burmistrz Byczyny OŚ.6727.2.2020.SK z 23.12.2020r.

wynika, że podjęcie działań w kierunku powołania Byczyńskiego Parku Kulturowego będzie możliwe dopiero, gdy zostanie potwierdzona lokalizacja pola bitwy.

Budowa drogi ekspresowej będzie prowadzona po przeprowadzeniu wcześniejszych badań wykopaliskowych. Wykonane rozpoznanie archeologiczne przyczyni się niewątpliwie do pogłębienia wiedzy na temat obszaru, na którym była prowadzona przedmiotowa bitwa.

Do uwag wniesionych w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa dot. ingerencji drogi w pole bitwy pod Byszyną odniesiono się szczegółowo w dalszej części uzasadnienia.

Realizacja inwestycji może także potencjalnie oddziaływać na cztery obiekty o znaczeniu religijnym i kulturowym tj. kapliczki i krzyże. Obiekty te graniczą z przedmiotową inwestycją, w przypadku zaistnienia takiej konieczności, zostaną one przeniesione w inne miejsca, po wcześniejszym uzgodnieniu z ich właścicielami.

### **Dobra materialne**

Budowa drogi ekspresowej S11 w nowym śladzie, w każdym z proponowanych wariantów lokalizacyjnych, wiąże się zajęciem terenu nie objętego dotychczas infrastrukturą drogową. Realizacja inwestycji będzie wymagała przeprowadzenia wyburzeń obiektów kubaturowych (budynków mieszkalnych i niemieszkalnych). W wariantcie realizacyjnym 2B(v3), przewiduje się jedynie wyburzenie 1 budynku mieszkalnego (wskazany wyżej, w części dotyczącej oddziaływania na zabytki, budynek mieszkalny w miejscowości Kolonia Ciarka). Nie przewiduje się wyburzenia żadnego budynku niemieszkalnego.

Do oddziaływań na dobra materialne należy zaliczyć również okresowe uciążliwości związane z budową trasy oraz infrastruktury towarzyszącej, tj.: zapylenie powietrza oraz drgania mechaniczne, wywołane przez poruszające się pojazdy ciężkie. Nie przewiduje się jednak wystąpienia drgań o amplitudach mogących negatywnie wpłynąć na stan techniczny budynków i innych obiektów, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Występowanie drgań mechanicznych związanych z stałym ruchem pojazdów, na etapie eksploatacji będzie zminimalizowane dzięki konstrukcji drogi uwzględniającej minimalizację przenoszenia drgań mechanicznych na tereny sąsiednie.

### **Infrastruktura do przebudowy**

Realizacja drogi ekspresowej będzie się wiązała z potrzebą przebudowy linii 110kV, budową i przebudową sieci i urządzeń melioracyjnych, sieci wodociągowych, sieci gazowej, sieci i urządzeń teletechnicznych w zakresie wskazanym w charakterystyce przedsięwzięcia.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019, poz. 2448) dopuszczalny poziom składowej elektrycznej pola elektromagnetycznego w miejscach dostępnych dla ludzi wynosi 10 kV/m, natomiast w obszarach zabudowy mieszkalnej 1 kV/m, a dopuszczalny poziom składowej magnetycznej dla tych miejsc – 60 A/m. Najbliższe budynki mieszkalne zlokalizowane są w odległości powyżej 15 m od projektowanych odcinków przebudowy. W raporcie przedstawiono najgorsze z możliwych oddziaływań, czyli linię napowietrzną o największym dopuszczalnym zwisie przewodów nad ziemią tj.: dla 110 kV to  $h=6$  m. Z przedstawionych informacji wynika, że przy wskazanych w raporcie oś założeniach, nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych natężeń pola elektrycznego i pola magnetycznego w środowisku.

Linie elektroenergetyczne wysokich napięć są również źródłem hałasu. Z badań i pomiarów na istniejących liniach o napięciu 110 kV wynika, że w najgorszych warunkach pogodowych poziom hałasu wytwarzany przez te linie wynosi 30-35 dB; poziom hałasu znacznie maleje wraz z oddalaniem się od linii. Ocenia się, że przebudowa linii 110 kV nie spowoduje pogorszenia klimatu akustycznego na terenach chronionych.

Wpływ na powierzchnię ziemi będzie związany m.in. z prowadzonymi robotami ziemnymi przy fundamentach pod słupy. Wykopy pod fundamenty będą miały zróżnicowaną głębokość, w zależności od typu zastosowanego fundamentu oraz warunków gruntowych.

Prace będą wykonywane głównie przy użyciu sprzętu mechanicznego. Wykonanie wykopów pod nowe słupy spowoduje likwidację pokrywy glebowej.

Przebudowa sieci i urządzeń melioracyjnych, sieci wodociągowych, sieci gazowej, sieci i urządzeń teletechnicznych na etapie realizacji inwestycji będzie się wiązała z koniecznością wykonania robót ziemnych, demontażowych i montażowych w celu wyłączenia z użytkowania kolidującej z trasą drogową ww. infrastruktury oraz jej odtworzenie wg nowoprojektowanego przebiegu. Wszelkie prace, związane z przebudową uzbrojenia podziemnego, będą prowadzone na zasadach uzgodnionych z zarządcą poszczególnych sieci. Do zasypania wykopów w pierwszej kolejności będzie wykorzystany grunt miejscowy, wydobyty z miejsc wykopów, ewentualna nadwyżka ziemi zostanie rozplantowany na miejscu prowadzonych prac. Po zakończeniu prac ziemnych, na powierzchniach biologicznie czynnych zostanie odtworzona wierzchnia warstwa gleby w postaci zebranego wcześniej humusu, przy zachowaniu pierwotnej rzędnej terenu.

Wpływ przebudowy infrastruktury kolidującej z inwestycją na środowisko gruntowo-wodne wiąże się przede wszystkim z ryzykiem przedostawania się do wód, ziemi substancji chemicznych, materiałów budowlanych, odpadów. W celu wyeliminowania tych zagrożeń prace będą prowadzone z wyjątkową starannością, przy użyciu sprawnych maszyn i urządzeń, a plac budowy zostanie wyposażony w odpowiednie sorbenty. Przebudowa sieci może powodować konieczność prowadzenia czasowych odwodnień wykopów, z uwagi na skalę prowadzonych prac związanych z przebudową infrastruktury nie wpłynie jednak trwale na zmianę stosunków wodnych.

## **Awarie**

Nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska, występujące w trakcie eksploatacji drogi, związane są z wypadkami drogowymi, w których mogą uczestniczyć pojazdy przewożące substancje niebezpieczne jak również pozostałe pojazdy, ze względu na przewożenie paliwa, którym są napędzane.

W celu zweryfikowania prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku drogowego o poważnych skutkach dla społeczeństwa i środowiska na projektowanym odcinku drogi ekspresowej S11, w raporcie, posłużono się metodyką „Praktycznego algorytmu oceny ryzyka dla człowieka i środowiska od szlaków transportu niebezpiecznych substancji” autorstwa M. Borysiewicz oraz S. Potempskiego. Przedmiotowa analiza umożliwi ocenę zagrożenia związanego z wystąpieniem zdarzeń, które mogą wywołać następujące skutki:

- utratę życia co najmniej 10 osób,
- zanieczyszczenie wód powierzchniowych na odległości, co najmniej 10 km, w przypadku wód biejących lub na obszarze, co najmniej 1 km<sup>2</sup> w przypadku jezior i zbiorników wodnych,
- zagrożenie wód podziemnych, w tym ujęć wód podziemnych zanieczyszczeniem substancjami niebezpiecznymi.

W dokumentacji przeanalizowano trzy scenariusze uwzględniające wpływ na ludzi, wody powierzchniowe i wody podziemne. Wyniki analiz wskazały, że ryzyko całkowite, związane z analizowanymi zagrożeniami, pozostaje akceptowalne przy podjęciu standardowych środków jego ograniczenia. Ryzyko związane z zagrożeniem środowiska wodno-gruntowego w otoczeniu trasy będzie minimalizowane przez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń, w postaci urządzeń ochrony środowiska. Budowa drogi ekspresowej S11 poprawi bezpieczeństwo ruchu poprzez:

- zmniejszenie liczby punktów kolizji przy włączaniu się do ciągu głównego poprzez ograniczenie dostępności drogi
- zmniejszenie prędkości przy włączaniu i wyłączaniu się do/z ciągu głównego (dostępność poprzez projektowane węzły),
- rozdzielenie ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego, rowerowego i pieszego,
- zmniejszenie natężenia ruchu na drogach alternatywnych o gorszych parametrach (jednoczesna poprawa bezpieczeństwa ruchu na tych drogach),
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na istniejącej DK11 poprzez odciążenie od ruchu, przede wszystkim tranzytowego miejscowości występujących na jej ciągu, a tym



samym spadek wypadkowości z udziałem pieszych, rowerzystów oraz kolizji ze zwierzętami.

Ponadto, dla przedmiotowej drogi zostanie opracowany Plan Działań Ratowniczych, uwzględniający możliwość ewakuacji podróżujących bądź też dojazd odpowiednich służb ratowniczych, które oprócz dojazdu drogą ekspresową w wypadku sytuacji kryzysowej będą korzystały z zaprojektowanych wjazdów/zjazdów awaryjnych i przewiązek w pasie rozdziału.

#### **Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie ewentualnej likwidacji:**

Z uwagi na pełnioną funkcję, nie przewiduje się likwidacji przedmiotowej inwestycji, może natomiast zaistnieć konieczność likwidacji poszczególnych elementów infrastruktury lub remont nawierzchni dróg.

Na etapie likwidacji lub remontu poszczególnych elementów drogi i towarzyszących jej obiektów infrastrukturalnych źródłem emisji substancji do powietrza atmosferycznego będzie praca urządzeń i maszyn technicznych (koparki, ładowarki, spychacze, walce drogowe, mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki i inne). W przypadku prowadzenia prac ziemnych może wystąpić zwiększona emisja pyłu związana z wykonywaniem robót. Emisja substancji podczas likwidacji elementów infrastruktury lub remontu będzie wprowadzana do środowiska w sposób niezorganizowany, a czas jej wprowadzania będzie ograniczony do czasu prowadzenia robót.

Źródłem emisji hałasu będzie przede wszystkim praca maszyn i urządzeń. Poziom mocy akustycznej maszyn szacuje się na 100–110 dB. Stosowanie w pełni sprawnego sprzętu przyczyni się do minimalizacji oddziaływania w zakresie emisji hałasu. Oddziaływanie to będzie miało charakter przejściowy.

W trakcie prowadzenia prac rozbiórkowo-remontowych źródłem powstawania odpadów mogą być:

- roboty rozbiórkowe oraz demontażowe związane m.in. z:
  - rozebraniem nawierzchni oraz podbudowy drogi głównej oraz przebudową dróg poprzecznych,
  - rozebraniem obiektów mostowych,
  - przebudową/likwidacją przepustów drogowych,
  - demontażem ekranów akustycznych, osłon antyśluszeniowych,
  - demontażem elementów infrastruktury towarzyszącej tj. ogrodzenia, zbiorniki retencyjne, elementy systemu odwodnienia oraz oświetlenia,
  - demontażem infrastruktury technicznej
- prace porządkowe związane z uprzątnięciem powierzchni terenu,
- funkcjonowanie zaplecza organizacyjno-socjalnego.

Odpady powstające na tym etapie należeć będą wg rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w *sprawie katalogu odpadów* do grup: 15,17 i 20.

Na czas prowadzenia prac rozbiórkowo-remontowych dla pracowników zostanie zorganizowane zaplecze sanitarne wyposażone w przenośne sanitariaty.

Jak wskazano wyżej, do wniosku o wydanie niniejszej decyzji, działając w myśl zapisów art. 74 ust. 1 pkt 7) ustawy o oś, dołączono wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów. Zgodnie z brzmieniem:

- a) art. 82a ustawy o oś, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przed uzyskaniem decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 tej ustawy, w której wskazano działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych, stanowi podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej **na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe** zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach.
- b) art. 21a. ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o *szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz. U. poz.1363), w przypadku gdy inwestycja drogowa w zakresie drogi krajowej wymaga wykonania prac

przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej **na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Lasy Państwowe** zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach uprawnia do nieodpłatnego wejścia na teren, na którym jest przewidywana realizacja inwestycji, celem wykonania tych prac.

Z załączonych do wniosku, w wersji elektronicznej, wypisów z rejestru gruntów wynika, że działki wskazane do prac przygotowawczych na terenie Leśnego Zakładu Doświadczalnego Siemianice nie są w zarządzaniu Lasów Państwowych.

W związku z powyższym, w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, tj. w Charakterystyce przedsięwzięcia, wskazano działki, zamieszczone przez Wnioskodawcę w wykazie działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych, polegających na wycince drzew i krzewów, stanowiące własność Skarbu Państwa zarządzane przez Lasy Państwowe.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z Dz.U. z 2020, poz.1219)

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

Realizacja inwestycji zgodna jest z dokumentami strategicznymi na poziomie krajowym i wojewódzkim, takimi jak np.:

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przyjęta uchwałą Nr 105 przez Radę Ministrów 24 września 2019 r. - głównym celem polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Strategia ta zakłada rozwój sieci dróg ekspresowych;
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 przyjęta uchwałą Nr 102 przez Radę Ministrów 17 września 2019 r.- głównym obszarem oddziaływania polityki regionalnej w zakresie wspierania infrastruktury transportowej będą działania na rzecz poprawy dostępności polskiej przestrzeni m.in. w skali międzynarodowej tj. sieć TEN-T). Planowana inwestycja jest kolejnym etapem budowy drogi ekspresowej S11, która po zakończeniu budowy wszystkich odcinków stanowić będzie ważny szlak tranzytowy o charakterze krajowym, jak i międzynarodowym, będąc częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T;
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 z (perspektywą do 2025 r.) zatwierdzony uchwałą Nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. -wskazuje na potrzebę stworzenie spójnego systemu połączeń drogowych między największymi ośrodkami wzrostu. Z tego względu wśród priorytetów inwestycyjnych, znalazła się rozbudowa dróg krajowych o najwyższych klasach technicznych S i A. Budowa drogi ekspresowej S11 została uwzględniona w tym dokumencie jako nowe inwestycje do realizacji w latach 2014-2023;
- Strategie rozwoju województw: wielkopolskiego, łódzkiego i opolskiego zawarte w dokumentach odpowiednio:
  - Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku, zatwierdzona uchwałą Nr XVI/287/20 z dnia 27 stycznia 2020 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku”;
  - Strategia rozwoju województwa łódzkiego 2030 zatwierdzona uchwałą Nr XXXI/414/21 z dnia 6 maja 2021r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030”;

- Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r. zatwierdzona uchwałą Nr XXV/325/2012 z dnia 28 grudnia 2012 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r., zawierają w swoich celach m.in.: rozwój połączeń drogowych i wzmocnienie systemów transportowych.

Wobec wystąpienia Pełnomocnika GDDKiA, o nadanie decyzji, na podstawie art. 108 § 1 ustawy Kpa, rygoru natychmiastowej wykonalności, po analizie przedłożonego uzasadnienia w tym fakcie, że realizacja inwestycji spowoduje:

- zmniejszenie ruchu na istniejącej DK11,
- poprawę jakości życia mieszkańców poprzez zredukowanie ruchu tranzytowego na istniejącej drodze krajowej nr 11,
- poprawę bezpieczeństwa mieszkańców i użytkowników dróg w rejonie istniejących skrzyżowań na drodze krajowej nr 11, w szczególności w rejonie miejscowości Opatów, Byczyna, Kluczbork oraz Ligota Górna,
- korzyści makroekonomiczne: zmniejszenie kosztów społecznych związanych z oszczędnościami paliw napędowych, czasu podróży, zmniejszenie kosztów leczenia ofiar wypadków,
- stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży oraz dużej swobodzie ruchu przy wzroście bezpieczeństwa ruchu,
- wzrost zainteresowania inwestycjami w rejonie drogi ekspresowej,

organ uznał za zasadne argumenty strony i ze względu zarówno na interes społeczny, jak i wyjątkowo ważny interes strony, przychylił się do wniosku w tym zakresie (pkt X niniejszej decyzji).

Równocześnie poniżej, w tabelach nr 15-17, odniesiono się do uwag i wniosków złożonych w toku prowadzonego postępowania, w tym w:

- Tabeli nr 15 odniesiono się do uwag i wniosków dotyczących różnych kwestii;
- Tabeli nr 16 odniesiono się do uwag i wniosków dotyczących pola bitwy pod Byczyną;
- Tabeli nr 17 odniesiono się do uwag i wniosków dotyczących złóż kruszywa.

Tabela nr 15

<b>Analiza zgłoszonych uwag i wniosków</b>		
Lp.	Zgłaszający oraz data wpływu do RDOŚ w Opolu wniosku/uwagi	Treść zgłoszonych uwag i wniosków oraz treść wyjaśnień
<b>Wniesionych w okresie od wszczęcia postępowania do I postpowania z udziałem społeczeństwa</b>		
1.	Sołtys Wsi Siemianice w imieniu 236 mieszkańców -pismo z 28.12.2019r.	<p><b>a) Dot. cyt. nieakceptowanego przez mieszkańców „umiejscowienia węzła-zjazdu w bliskim sąsiedztwie Zespołu Szkół Podstawowych wraz z Przedszkolem w Siemianicach, Boiska Wielofunkcyjnego ORLIK oraz zabudowań w miejscowościach Klask, Granice oraz podziału Sołectwa przez cyt. „zjazd”.</b></p> <p>Z przedłożonej dokumentacji wynika, że na drodze krajowej nr 11 zaprojektowano 2 ronda, które spowodują uspokojenie ruchu na dojeździe do przedmiotowego węzła. Równocześnie projektowaną drogę ekspresową S11, na wysokości Siemianic, przewiduje się poprowadzić w 3-metrowym wykopie, co ograniczy jej akustyczne oddziaływanie na tereny chronione. Ponadto przeprowadzona analiza i prognoza ruchu wskazuje, że w 2026r., tj. po wybudowaniu drogi S11, natężenie ruchu na istniejącej drodze krajowej nr 11, na odcinku Byczyna – Siemianice, zredukuje się 9-krotnie w stosunku do natężenia prognozowanego dla DK11, w przypadku braku realizacji inwestycji (9680 poj./dobę), i wyniesie 1120 poj./dobę. Ruch tranzytowy, po ukończeniu inwestycji, zostanie przeniesiony z DK 11, przebiegającej wzdłuż zabudowań miejscowości Siemianice, na drogę ekspresową S11, co w znacznym stopniu poprawi bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Jakakolwiek zmiana lokalizacji ww. węzła wiązałaby się z przebudową drogi krajowej na znacznym odcinku, bądź ze zbliżeniem do istniejącej zabudowy jednorodzinnej, natomiast rezygnacja z węzła w miejscowości Siemianice również nie jest możliwa z uwagi na dużą odległość między węzłami Byczyna i Baranów (ok. 23 km).</p> <p><b>Organ uznał powyższe argumenty za wystarczające.</b></p> <p><b>b) Dot. przebiegu wariantu 2 B przez Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Proсны i Kotlinę Grabowską, zniszczenie miejsc gniazdowania ptaków.</b></p> <p>Droga ekspresowa S11 w wariantcie W2Bv.3 przebiegać będzie przez Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Proсны (na długości 3,20 km). Zgodnie z zapisami art. 24 ust. 2 pkt. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098) zakazy obowiązujące w obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których zgodnie z art. 6 pkt. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990, z późn. zm.) zalicza się przedmiotowe przedsięwzięcie. W celu minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz wykonane zostaną nasadzenia kompensacyjne drzew wyciętych poza terenami leśnymi z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków.</p> <p>Zgodnie z wynikami inwentaryzacji ornitologicznej w zasięgu oddziaływania inwestycji brak jest stanowisk bociana czarnego i bociana białego. Zgodnie z ustaleniami raportu, przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na stanowiska i populację żadnego z gatunków kaczkowatych (łabędzi, gęsi i kaczek) oraz na populację bobra europejskiego.</p> <p>Ponadto w celu zminimalizowania oddziaływania na populację ptaków przewidziano następujące działania minimalizujące.</p> <p>Prace przygotowawcze, ingerujące w pokrycie glebowe, będą prowadzone poza okresem lęgowym większości zwierząt, tj. w terminie od 15 października do końca lutego. Dopuszcza się przeprowadzenie ww. prac w innym okresie, jednakże każdorazowo należy przeprowadzić, w ramach nadzoru przyrodniczego, kontrolę pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione. W przypadku stwierdzenia lęgów zwierząt na danym terenie, prace powinny się rozpocząć po stwierdzeniu, przez specjalistę ornitologa, zakończenia lęgów.</p> <p>Usuwanie drzew i krzewów będzie prowadzone w okresie od 15 października do 31 stycznia, tj. poza okresem lęgowym chronionych gatunków ptaków, gniazdujących na terenach leśnych. Dopuszcza się wycinkę zadrzewień (poza terenami leśnymi) w terminie od 1 sierpnia do 15 października, jednakże planowaną wycinkę należy poprzedzić bezpośrednio kontrolą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny, obecny przy procesie wycinkowym, winien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wnioskodawca winien wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.</p>

	<p>Przed przystąpieniem do prac budowlanych w terminie od 1 marca do 31 lipca zostanie przeprowadzona kontrola ornitologiczna, mająca na celu ustalenie, czy fragment koryta Proсны 100 m w każdą stronę od miejsca kolizji z projektowaną drogą w km 16+050 został zasiedlony przez zimorodka. W razie zasiedlenia rzeki przez ten gatunek prace budowlane w obrębie koryta i w jego sąsiedztwie zostaną wykonane po 31 lipca.</p> <p><b>Organ uznał powyższe działania za wystarczające.</b></p> <p><b>c) <i>Dot. przebiegu wariantu W2B przez tereny zagrożone powodzią wyznaczone dla rzeki Proсны na Mapach Zagrożenia Powodziowego i Ryzyka Powodziowego.</i></b></p> <p>Jak wynika z przedłożonych materiałów Inwestor podjął szereg działań mających na celu przystosowanie inwestycji do jej ochrony w razie wystąpienia ekstremalnych warunków meteorologicznych i wynikających stąd konsekwencji np. powodzi, w tym między innymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• przewidziano wykonanie konstrukcji pasa drogowego oraz infrastruktury towarzyszącej przy użyciu materiałów, posiadających certyfikaty potwierdzające odporność na działanie czynników atmosferycznych,</li> <li>• przewidziano wykonanie wybranych elementów przy zastosowaniu dodatkowych wzmocnień i innych środków, zapewniających stabilność układu w sytuacji wystąpienia zjawisk ekstremalnych (powyższe wynika z projektu konstrukcji oraz technologii wybranych elementów),</li> <li>• zapewniono kontrolowane i sprawne usuwanie wód deszczowych i opadowych z korony drogi (powyższe wynika z projektu geometrii trasy),</li> <li>• uwzględniono założenia scenariusza wystąpienia wód z koryt cieków, nad którymi przewidziano obiekty mostowe, przy ekstremalnych warunkach meteorologicznych (powyższe wynika z projektu konstrukcji obiektów mostowych prowadzonych nad ciekami),</li> <li>• założono konieczność utworzenia, na etapie eksploatacji obwodnicy, planu cyklicznych przeglądów i konserwacji poszczególnych urządzeń w celu zachowania ich dobrego stanu technicznego,</li> <li>• założono konieczność stałej kontroli, na etapie eksploatacji obwodnicy, nawierzchni drogowej oraz utrzymania jej w dobrym stanie przy użyciu dodatkowego sprzętu technicznego (np.: zastosowanie pługów w okresie zimowym). System zakłada możliwość dostosowania częstotliwości i zakresu kontroli do aktualnie panujących uwarunkowań meteorologicznych,</li> <li>• uwzględniono w systemie organizacji ruchu możliwość wprowadzenia okresowych zmian, opartych na tymczasowym oznakowaniu i systemie informowania użytkowników drogi o ww. zmianach, w przypadku zaistnienia scenariusza związanego z wystąpieniem ekstremalnych warunków meteorologicznych,</li> <li>• przewidziano przystosowanie systemu odwodnienia wraz z zaprojektowaniem zbiorników retencyjnych o odpowiedniej pojemności w stosunku do odwadnianej zlewni.</li> </ul> <p>Powyższe oznacza, że konstrukcja drogi i obiektów inżynierskich oraz zaprojektowane odwodnienie pozwolą na ograniczenie skutków ewentualnej powodzi.</p> <p>Równocześnie inwestycja nie utrudni zarządzania ryzykiem powodziowym, w tym ochrony przed powodzią, ponieważ technologia robót oraz ich charakter nie wpłyną w sposób trwały na warunki hydrologiczne terenu. Jedynie na etapie realizacji przedsięwzięcia możliwe jest wystąpienie oddziaływania wód wezbraniowych.</p> <p><b>Przewidziane działania minimalizujące skutki wystąpienia ekstremalnych warunków meteorologicznych (w tym powodzi) w związku z przebiegiem planowanej drogi S11 przez tereny wskazane na Mapie Zagrożenia Powodziowego, organ uznał za wystarczające.</b></p> <p><b>d) <i>Dot. niekorzystnego wpływu na ekologiczne gospodarstwo rybne (hodowla karpia, pstrąga, amura, szczupaka i tołpygi) w Kostowie. Teren stawów, zajmujący powierzchnię około 100 ha, ma bardzo dobre uwarunkowania środowiskowe i jest bogaty w najróżniejsze gniazdujące ptactwo m.in. Orla Bielika i Orlika Krzykliwego. Proponowany wariant z pewnością niekorzystnie wpłynie na niezwykle zróżnicowany teren przyrodniczy.</i></b></p> <p>Stawy hodowlane w Kostowie znajdują się poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Tym samym wyklucza się jej negatywny wpływ na gospodarstwo rybne w Kostowie oraz na występujące na tym terenie chronione gatunki ptaków. Ponadto z uwagi na wrażliwość środowiska wodnego na zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych wykluczono możliwość lokalizowania zapleczy budowy w pobliżu rzeki Proсны i stawów w Kostowie.</p> <p>W raporcie przedstawiono również analizę wpływu przedsięwzięcia na stanowisko łęgowe bielika. Wariant W2Bv.3 jest najkorzystniejszym pod względem ochrony tego gatunku. Przebiega w odległości 2814 m od gniazda i nie koliduje ze strefami ochrony (odległość od strefy ochrony</p>
--	---

		<p>okresowej wynosi 2200 m). Odległość ta wyklucza oddziaływanie przedsięwzięcia na omawiane stanowisko bielika.</p> <p><b>e) Dot. zniszczenia Doliny Proсны.</b></p> <p>Droga przecina rzekę Prosnę w związku z budową 2 obiektów mostowych: MS-14 i MS-16. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia spowoduje ingerencję w dolinę Proсны tylko na niewielkim jej odcinku. Wszelkie prace budowlane w tym rejonie będą prowadzone z zachowaniem wszelkich zasad mających na celu ograniczenie do minimum oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.</p> <p><b>f) Dot. realizacji drogi w wariantie I.</b></p> <p>Wyboru wariantu inwestycyjnego dla przedsięwzięcia dot. budowy drogi ekspresowej S11 dokonano w oparciu o wielokryterialną analizę porównawczą opracowaną metodą matematyczną. Jest to narzędzie pozwalające na jednoznaczną ocenę i wybór optymalnych rozwiązań projektowych wariantu rekomendowanego do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor wskazał wariant W2Bv.3 jako wariant przewidziany do realizacji.</p> <p>Organ uznał, że w przedmiotowej sprawie brak jest przesłanek do zastosowania przepisów art. 81 ust. 1 ustawy ooś (wskazania do realizacji wariantu innego, niż proponowany przez Inwestora). Równocześnie, zgodnie z ustawą Kpa, organ związany jest żądaniem strony zawartym we wniosku.</p>
2.	<p>Mieszkańcy Chróścina -pismo z 02.01.2020r., Sołtys Solectwa Chróścina oraz Sołtys wsi Siemianice- pismo z 16.01.2020r.</p> <p>(pisma o podobnej treści)</p>	<p><b>a) Dot. przebiegu drogi S11 przez Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Proсны, na którym występują gatunki chronione wymienione w załączniku nr II dyrektywy siedliskowej jak np. czerwończyk nieparek, trzepla zielona, bocian czarny wiewiórka ruda, wilk oraz gniazdo orła bielika, płazy ( traszki i żaby) oraz liczne ptactwo wodne, które tu gniazduje lub przebywa w trakcie migracji.</b></p> <p>Droga ekspresowa S11 w wariantie W2Bv.3 przebiegać będzie przez Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Proсны (na długości 3,20 km). Zgodnie z zapisami art. 24 ust. 2 pkt. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098), zakazy obowiązujące w obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których zgodnie z art. 6 pkt. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990, z późn. zm.) zalicza się przedmiotowe przedsięwzięcie. W celu minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz wykonane zostaną nasadzenia kompensacyjne drzew wyciętych poza terenami leśnymi z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków.</p> <p>Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji w rejonie doliny Proсны wykazano szereg chronionych gatunków zwierząt, w tym ptaków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz płazów i ssaków z Dyrektywy Siedliskowej. Zidentyfikowano wszystkie chronione gatunki flory, fauny, siedliska przyrodnicze i korytarze ekologiczne znajdujące się w kolizji z planowaną inwestycją. Zgodnie z wynikami ww. inwentaryzacji przyrodniczej, w zasięgu oddziaływania inwestycji brak jest stanowisk czerwończyka nieparka, trzepli zielonej, bociana czarnego i wiewiórki rudej.</p> <p>Stawy hodowlane w Kostowie, gdzie koncentruje się występowanie lęgowych i migrujących ptaków wodnoblotnych znajdują się poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Tym samym wyklucza się jej negatywny wpływ na występujące na tym terenie chronione gatunki ptaków.</p> <p>W związku z ograniczoną przestrzennie i czasowo ingerencją w ciekii zasiedlone przez bobra europejskiego i wydrę, przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na stanowiska ww. gatunków. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać w zakresie bariery dla przemieszczeń bobra europejskiego i wydry wzdłuż cieków dzięki budowie mostów pełniących równocześnie funkcję przejść dla zwierząt.</p> <p>Planowana droga w wariantie W2Bv.3 przetnie, na odcinku 9,2 km, korytarze ekologiczne o randze ponadregionalnej: wyznaczone, w 2011 roku, przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk, korytarze ekologiczne dużych ssaków GKPdC-14 Stawy Milickie - Bory Stobrawskie oraz KPdC-16C Dolina Górnej Proсны, projektowany korytarz ekologiczny Wieruszów w granicach udostępnianych przez GDOŚ na stronie <a href="http://geoserwis.gdos.gov.pl">http://geoserwis.gdos.gov.pl</a> (zgodnie ze stanem na lipiec 2021 r.) oraz krajowy korytarz ekologiczny wyznaczony w dolinie Proсны w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego. W celu zachowania funkcjonalności korytarzy ekologicznych, w tym zapewnienia możliwości utrzymania szlaku migracji wilka, przewidziano na kolizyjnym odcinku budowę trzech przejść dla dużych zwierząt o wysokości 5 m.</p> <p>Na długości 3,6 km planowana droga przetnie lokalny szlak migracji płazów do miejsca rozrodu na terenie stawów w Kostowie. Powstaną tu 3 przejścia dla zwierząt, które będą mogły wykorzystywać płazy. Dodatkowo, przepust hydrologiczny w km 16+786 zostanie dostosowany do pełnienia funkcji przejścia dla płazów. Zgodnie z wyjaśnieniami zespołu opracowującego na potrzeby raportu wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, najistotniejszy obszar migracji na omawianym odcinku mieści się w km 16+550 – 17+025 (siedliska łąkowe wzdłuż rzeki Proсны), gdzie przewidziano dwa przejścia umożliwiające migrację płazów (w km 16+590 i 16+976) w odległości 386 m od siebie. Jako element zwiększający</p>

	<p>funkcjonalność przejść, wykonane zostaną plotki ochronno-naprowadzające. Dodatkowo na tym odcinku znajdzie się również przepust hydrologiczny pełniący funkcję przejścia dla płazów. Ocenia się zatem, że wzdłuż głównego szlaku migracji tej grupy zwierząt w dolinie Proсны zostanie zachowana możliwość ich przemieszczania się w poprzek trasy S11. Stąd ocenia się, że zaprojektowane rozmieszczenie przejść dla zwierząt na analizowanym odcinku jest wystarczające dla zapewnienia drożności szlaków migracji płazów, a ponadto zachowania łączności pomiędzy ich populacjami po obu stronach trasy oraz zapewnienia im dostępu do miejsc rozrodu.</p> <p>W raporcie przedstawiono również analizę wpływu przedsięwzięcia na stanowisko łągowe bielika. Wariant 2B v.3 jest najkorzystniejszym pod względem ochrony tego gatunku. Przebiega w odległości 2814 m od gniazda i nie koliduje ze strefami ochrony (odległość od strefy ochrony okresowej wynosi 2200 m). Odległość ta wyklucza oddziaływanie przedsięwzięcia na omawiane stanowisko bielika.</p> <p><b>Organ uznał powyższe działania za wystarczające, nakładając równocześnie w nin. decyzji warunki, uwzględniające m.in. ochronę gatunków.</b></p> <p><b>b) Dot. Obszaru siedliskowego torfowisk nad Prosną.</b></p> <p>Oceny oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze dokonano na podstawie inwentaryzacji przyrodniczych wykonanych w buforze badań terenowych do 300 m w obie strony od planowanych wariantów drogi ekspresowej (zał. 6 do raportu – Raport końcowy z inwentaryzacji przyrodniczej). Badania obejmowały siedliska przyrodnicze, rośliny (w tym mchy), grzyby (w tym porosty), bezkręgowce, ichtiofaunę, herpetofaunę, awifaunę oraz teriofaunę (wraz z chiropterofauną) i w zależności od grupy, prowadzone były w odpowiednich okresach fenologicznych, od kwietnia 2018 r. do marca 2019 r. W buforze 300 m od linii zajętości terenu, dla żadnego z analizowanych wariantów planowanej drogi S11 inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała torfowisk żadnego typu, ani nawet pojedynczych gatunków roślin typowych dla flory torfowiskowej. Siedliska takie mogą występować w dolinie Proсны, jednakże na trasie przebiegu żadnego z wariantów takich siedlisk nie stwierdzono.</p> <p><b>c) Dot. stanowiska żągnicy zielonej.</b></p> <p>Zgłoszone cenne stanowisko ważki żągnicy zielonej w Łubnicach zlokalizowane jest w znacznej odległości (2-3 km) od planowanego najbliższego wariantu trasy S11. W związku z tak dużą odległością, planowana inwestycja nie stanowi zagrożenia dla wymienionego cennego gatunku, jakim jest żągnica zielona.</p> <p><b>d) Dot. przeprowadzenia monitoringu flory i fauny na odcinku planowanej inwestycji, która przebiega przez obszar doliny starorzecza Proсны (brak takiego monitoringu w ciągu ostatnich 20 lat).</b></p> <p>Oceny oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze dokonano na podstawie inwentaryzacji przyrodniczych wykonanych w buforze badań terenowych do 300 m w obie strony od planowanych wariantów drogi ekspresowej (zał. 6 do raportu – Raport końcowy z inwentaryzacji przyrodniczej). Badania obejmowały siedliska przyrodnicze, rośliny (w tym mchy), grzyby (w tym porosty), bezkręgowce, ichtiofaunę, herpetofaunę, awifaunę oraz teriofaunę (wraz z chiropterofauną) i w zależności od grupy, prowadzone były w odpowiednich okresach fenologicznych od kwietnia 2018 r. do marca 2019 r. Inwentaryzacją ornitologiczną i botaniczną objęte zostały także stawy w Kostowie pomimo tego, iż znajdują się one poza przyjętym buforem badań.</p> <p><b>e) Dot. opracowania, na podstawie wniosków z ww. monitoringu, zaleceń dla inwestora i wykonawcy drogi celem możliwie największej kompensacji niekorzystnych i szkodliwych oddziaływań na teren tego cennego ekosystemu.</b></p> <p>Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na formy ochrony przyrody, siedliska przyrodnicze, korytarze ekologiczne oraz krajobraz została wykonana w oparciu o wyniki inwentaryzacji przyrodniczych przeprowadzonej w buforze badań terenowych do 300 m w obie strony od planowanych wariantów drogi ekspresowej (zał. 6 do raportu – Raport końcowy z inwentaryzacji przyrodniczej). Badania obejmowały siedliska przyrodnicze, rośliny (w tym mchy), grzyby (w tym porosty), bezkręgowce, ichtiofaunę, herpetofaunę, awifaunę oraz teriofaunę (wraz z chiropterofauną) i w zależności od grupy, prowadzone były w odpowiednich okresach fenologicznych od kwietnia 2018 r. do marca 2019 r. Inwentaryzacją ornitologiczną i botaniczną objęte zostały także stawy w Kostowie pomimo tego, iż znajdują się one poza przyjętym buforem badań. W oparciu o ww. analizę w nin. decyzji określono odpowiednie działania minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia.</p> <p><b>f) Dot. zamieszczenia cyt. „odzwierciedlenia” zaleceń z monitoringu cyt. „w planach i dokumentach urzędowych” a po zrealizowaniu inwestycji sprawdzenia czy zalecenia RDOŚ zostały wykonane.</b></p> <p>Inwestor został zobowiązany do przeprowadzenia:</p>
--	---

		<p>1) monitoringu w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— funkcjonalności i użytkowania przejść dla zwierząt w następujących lokalizacjach km: 3+600, 42+999, 21+022, 44+992, 31+193</li> <li>— skuteczności zabezpieczeń studni wpadowych i separatorów.</li> </ul> <p>2) analizy porealizacyjnej w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny na terenach prawnie chronionych przed hałasem,</li> <li>— skuteczności przejść dla zwierząt,</li> <li>— skuteczności zabezpieczeń studni wpadowych i separatorów.</li> </ul> <p>Decyzja nakłada również obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej oraz wyników monitoringu, w celu ich weryfikacji, Regionalnym Dyrektorom Ochrony Środowiska w: Opolu, Poznaniu, Łodzi.</p> <p><b>g) Dot. prowadzenia prac budowlanych w okresach, które nie kolidują z okresami lęgowymi ptactwa wodnego i innych chronionych gatunków.</b></p> <p>Prace przygotowawcze, ingerujące w pokrycie glebowe, będą prowadzone poza okresem lęgowym większości ptaków, tj. w terminie od 15 października do końca lutego. Dopuszcza się przeprowadzenie ww. prac w innym okresie, jednakże każdorazowo należy przeprowadzić, w ramach nadzoru przyrodniczego, kontrolę pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione. W przypadku stwierdzenia lęgów zwierząt na danym terenie, prace powinny się rozpocząć po stwierdzeniu przez specjalistę ornitologa zakończenia lęgów.</p> <p>Usuwanie drzew i krzewów będzie prowadzone w okresie od 15 października do 31 stycznia, tj. poza okresem lęgowym chronionych gatunków ptaków, gniazdujących na terenach leśnych. Dopuszcza się wycinkę zadrzewień (poza terenami leśnymi) w terminie od 1 sierpnia do 15 października, jednakże planowaną wycinkę poprzedzić, przeprowadzoną bezpośrednio przed wycinką, kontrolą ornitologiczną, stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa, w przesterzeniu o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny, obecny przy procesie wycinkowym, winien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wnioskodawca winien wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.</p> <p>W przypadku konieczności przystąpienia do prac budowlanych w terminie od 1 marca do 31 lipca, zostanie przeprowadzona kontrola ornitologiczna, mająca na celu ustalenie, czy fragment koryta Proсны 100 m w każdą stronę od miejsca kolizji z projektowaną drogą w km 16+050 został zasiedlony przez zimorodka. W razie zasiedlenia rzeki przez ten gatunek prace budowlane w obrębie koryta i w jego sąsiedztwie zostaną wykonane po 31 lipca.</p> <p><b>h) Dot. nasadzenia drzew między drogą S11 a drogą dojazdową, w celu ochrony krajobrazu tj. cyt. „pasa zakrzewionego między drogą dojazdową a poboczem”.</b></p> <p>Inwestor został zobowiązany do przeprowadzenia działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz, tj. do nasadzeń kompensacyjnych drzew wyciętych poza terenami leśnymi z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków, nasadzeń zieleni ekotonowej, której podstawową funkcją jest odtworzenie stref krawędziowych lasów kolidujących z inwestycją, po przeprowadzonej wycince drzew i krzewów, nasadzeń zieleni osłonowo/krajobrazowej w celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na obszary cenne historycznie oraz nasadzeń zieleni naprowadzającej w rejonach zaplanowanych przejść dla zwierząt.</p> <p><b>i) Dot. cyt. „pasa zakrzewionego” chroniącego przed skutkami oddziaływania akustycznego, między drogą dojazdową a poboczem.</b></p> <p>W raporcie oś przeprowadzono analizę oddziaływania akustycznego. W miejscach gdzie prognozowane są przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu przewidziano realizację ekranów akustycznych.</p> <p><b>j) Dot. uwzględnienia, w ramach przedsięwzięcia, ekranów akustycznych wzdłuż drogi na terenie wsi Chróścín.</b></p> <p>Jak wynika z przedłożonych dokumentów, receptory P100 i P101 (zlokalizowane na terenie Gminy Bolesławiec, województwo łódzkie) są najbliższymi usytuowanymi receptorami w stosunku do zabudowy chronionej akustycznie, zlokalizowanej pod adresem Chróścín 3.</p> <p>Analiza akustyczna wykazała, że w receptorze P100 i P101, poziom hałasu, dla prognozy oddziaływania na rok 2036, wynosi odpowiednio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w porze dnia: <math>L_{AeqD}=58,4</math> dB -dla receptora P100 i <math>L_{AeqD}=57,3</math> dB - dla receptora P101</li> <li>— w porze nocy <math>L_{AeqN}=55,1</math> dB dla receptora P100 i <math>L_{AeqD}=54,0</math> dB dla receptora P101</li> </ul>
--	--	--



		<p>Oznacza to dotrzymanie obowiązujących na tym terenie poziomów dopuszczalnych, wynoszących:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w porze dnia <math>L_{AeqD}=65</math> dB;</li> <li>— w porze nocy <math>L_{AeqN}=56</math> dB.</li> </ul> <p>W receptorze P101a, zlokalizowanym na granicy terenu Domu Pomocy Społecznej Chróścín – Zamek, poziom hałasu, dla prognozy oddziaływania na rok 2036, wynosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w porze dnia <math>L_{AeqD}=53,0</math> dB;</li> <li>— w porze nocy <math>L_{AeqN}=49,8</math> dB.</li> </ul> <p>Oznacza to również dotrzymanie obowiązujących na tym terenie poziomów dopuszczalnych, wynoszących:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w porze dnia <math>L_{AeqD}=61</math> dB;</li> <li>— w porze nocy <math>L_{AeqN}=56</math> dB.</li> </ul> <p>Wskazane wyżej, w receptorach: P100, P101, P101a, wartości poziomu natężenia hałasu wynikają z uzupełnienia raportu ooś, z kwietnia 2021r. Wobec takiego poziomu natężenia hałasu uzyskanego w wyniku obliczeń propagacji hałasu pochodzącego z eksploatacji drogi S11 <b>organ podziela stanowisko Inwestora o braku podstaw do zaprojektowania ekranu akustycznego na terenie wsi Chróścín.</b></p>
3.	Gmina Bolesławiec -pismo z 24.01.2020r.	<p>a) <b>Dot. niezgodności części tekstowej wniosku z częścią graficzną pod względem lokalizacji MOP (Miejsca Obsługi Podróżnych) w wariantcie 2B- na mapie z orientacją przebiegu S11 wskazano lokalizację MOP w województwie łódzkim, w powiecie wierszowskim, w Gminie Bolesławiec, natomiast w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowiska, jak i w protokole nr 13/2019 r. z posiedzenia KOPI z dnia 23 lipca 2019 r. lokalizacja MOP została wskazana w km ok. 8,4 tj. w województwie wielkopolskim, w powiecie kępińskim, w Gminie Łęka Opatowska.</b></p> <p>Z informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji wynika, że na planowanym do realizacji odcinku drogi S11 Kępno-granica województwa opolskiego (z wyłączeniem obwodnicy Olesna), we wszystkich rozpatrywanych wariantach, planuje się budowę tylko jednej pary MOP (Miejsca Obsługi Podróżnych), którą przewidziano w rejonie pomiędzy węzłami Kluczbork Północ i Kluczbork Południe.</p> <p>W trakcie postępowania poprawione zostały zapisy zawarte w raporcie ooś i na załącznikach graficznych.</p> <p>b) <b>Dot. przebiegu wariantu 2B przez teren planowanego:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w obowiązującym Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bolesławiec zbiornika pod nazwą „Gola”,</li> <li>— w obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bolesławiec zbiornika pod nazwą „Posada-Gola”,</li> <li>— w Wojewódzkim Programie Małej Retencji obiektu małej retencji,</li> </ul> <p><b>który może być także wykorzystywany do hodowli ryb oraz na potrzeby energetyczne i ma duże znaczenie w zmniejszeniu skutków suszy.</b></p> <p>Z będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu dokumentów wynika, że inwestycja pn. „Budowa drogi S11 Kępno – A1”, w ramach której przygotowywane jest zadanie pn. „Budowa drogi ekspresowej S-11 Kępno-A1 na odcinku Kępno-granica województwa opolskiego (z wyłączeniem obwodnicy Olesna)” została wpisana na poz.138 Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.). Program ten został zatwierdzony 8 września 2015 r. uchwałą Rady Ministrów i określa kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w Polsce. Droga ekspresowa S11, zaczynając swój bieg w Kołobrzegu a kończąc w Piekarach Śląskich, stanowi jeden z najważniejszych ciągów komunikacyjnych, o długości ponad 550 km, łączących północ z południem naszego kraju, Pomorze Zachodnie ze Śląskiem, którego część odcinków została już zrealizowane a pozostałe są w projektowaniu.</p> <p>W ramach Wojewódzkiego Programu Małej Retencji dla Województwa Łódzkiego (dalej WPMR dla Województwa Łódzkiego) opracowanego w 2005 r. zaplanowano budowę zbiorników „Gola – Wójcin” i „Posada – Gola”. WPMR dla Województwa Łódzkiego powstał w ramach Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego i został opracowany w oparciu o inne dokumenty, a nie wyniki badań (np. odwierty geologiczne), wyłącznie dla celów planistycznych i studialnych. Dokument ten miał za zadanie wyznaczenie kierunków i możliwości wykorzystania warunków środowiskowych w województwie łódzkim, dla potrzeb małej retencji. Jak wynika z informacji przekazanych przez Inwestora drogi S11, zamiar budowy ww. zbiorników, wyrażony w ww. dokumentach planistycznych nie został potwierdzony w informacjach uzyskanych z Państwowego Gospodarstwa</p>

		<p>Wodnego Wody Polskie.</p> <p>W Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bolesławiec przyjętym Uchwałą Nr XXVI/221/2002 Rady Gminy Bolesławiec z dnia 3 czerwca 2002r. (dalej MPZP Gminy Bolesławiec) wyznaczono tereny <b>WO</b> –tereny rzeki Proсны, istniejących zbiorników wodnych i projektowanego zbiornika „Gola” (tereny o symbolach: <b>2.45 WO, 3.50WO, 3.20.WO</b>). Zgodnie z ww. MPZP, teren przez który przebiega wariant W2B oznaczony jest symbolami: <b>2.45WO oraz 3.50WO</b>. Dla obu tych terenów, w § 45 i § 59 MPZP, ustalone zostały następujące zapisy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pozostawienie przebiegu nurtu rzeki Proсны bez zmian. Jakikolwiek zmiany w tym zakresie wprowadzane działalnością człowieka muszą być poprzedzone kompleksowym opracowaniem uwzględniającym skutki takich zmian dla środowiska przyrodniczego, stanu istniejącego zainwestowania i przyjętego w MPZP przeznaczenia terenów;</li> <li>• możliwość realizacji zbiornika wodnego o nazwie „Gola” we fragmencie doliny Proсны dla wykorzystania go jako zbiornika retencyjnego i dla celów rekreacyjnych z możliwością urządzenia kąpieliska i korzystania ze sprzętu pływającego (...).</li> </ul> <p>Przebieg trasy jest kolizyjny z ww. obszarami. Jednakże w MPZP Gminy Bolesławiec pozostaje nadal możliwość realizacji zbiornika na terenie oznaczonym <b>3.20WO</b>.</p> <p>Kolizja planowanej inwestycji z miejscem pod planowany zbiornik retencyjny „Posada – Gola” na rzece Proсна nie stanowi przeszkody w realizacji, w przyszłości tego typu zbiornika. Inwestycje tego typu nie wykluczają się wzajemnie (np. w obrębie misy zbiornika retencyjnego, przeciwpowodziowego „Świnna Poręba” na rzece Skawa, przebiega m.in. droga krajowa nr 28 oraz linia kolejowa nr 97).</p> <p>Budowa zbiornika „Poda – Gola” jest dopiero w fazie wstępnego planowania tj. został on oznaczony w Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bolesławiec, w związku z czym w przypadku decyzji o jego realizacji, konieczne będzie ustalenie rozwiązań projektowych dla sąsiadujących ze sobą inwestycji w tym planowanej drogi S11, na kolejnych etapach prac projektowych.</p> <p>Równocześnie z treści Załącznika nr 1 do Uchwały nr 92 Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030” (MP poz. 941) zawierającego zestawienie najpilniejszych inwestycji, służących poprawie retencji wód, wynika, że wśród inwestycji przewidzianych do realizacji przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, na rzece Proсна, znajduje się jedynie zbiornik „Wielowieś Klasztorna”(brak zbiorników: „Gola” i „Posada – Gola”).</p> <p><b>c) Dot. realizacji ekranów akustycznych na wysokości zabudowy wsi Chróścín oraz Domu Pomocy Społecznej Chróścín –Zamek. Wniosek o wskazanie podstawy stwierdzenia, że na ww. terenach nie zostaną przekroczone dopuszczane poziomy hałasu.</b></p> <p>Wyjaśnienia zawarto w punkcie 2j)</p>
4.	<p>Sołtys wsi Jaśkowice w imieniu 69 mieszkańców miejscowości Jaśkowice - pismo z 20.01.2020r.</p>	<p><b>a) Dot. sprzeciwu wobec przebiegu wariantu 2, poparcie dla wariantu 1- teren płaski, bez cieków, omija obszary cenne przyrodniczo.</b></p> <p>Wyboru wariantu inwestycyjnego dla przedsięwzięcia dot. budowy drogi ekspresowej S11 dokonano w oparciu o wielokryterialną analizę porównawczą opracowaną metodą matematyczną.</p> <p><b>Organ uznał, że jest to narzędzie pozwalające na jednoznaczną ocenę i wybór optymalnych rozwiązań projektowych wariantu rekomendowanego do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</b></p> <p><b>b) Dot. przebiegu drogi doliną Proсны, blisko ujścia rzeki Pratwy, w sąsiedztwie stawów w miejscowości Kostów tj. na obszarze chronionego krajobrazu, torfowisk oraz łąk i pastwisk, zespołu leśnego Kluczów. Na ww. terenach występują takie gatunki jak m.in. dudek, czajka, żuraw oraz cenne rośliny, ptaki drapieżne. Doprowadzi to do zniszczenia cennego przyrodniczo terenu.</b></p> <p>Droga ekspresowa S11 w wariantcie 2B v.3 przebiegać będzie przez Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Proсны (na długości 3,20 km). Na podstawie art. 24 ust. 2 pkt. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098) zakazy obowiązujące w obszarach chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których zgodnie z art. 6 pkt. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990, z późn. zm.) zalicza się przedmiotowe przedsięwzięcie. W celu minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz wykonane zostaną nasadzenia kompensacyjne drzew wyciętych poza terenami leśnymi z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków.</p> <p>Stawy hodowlane w Kostowie znajdują się poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Tym samym wyklucza się jej negatywny wpływ na gospodarstwo rybne w Kostowie oraz na występujące na tym terenie chronione gatunki ptaków. Ponadto z uwagi na wrażliwość środowiska wodnego na zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych wykluczono możliwość lokalizowania zapleczy budowy w pobliżu rzeki</p>

		<p>Prosny i stawów w Kostowie.</p> <p>Oceny oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze dokonano na podstawie inwentaryzacji przyrodniczych, wykonanych w buforze badań terenowych do 300 m w obie strony od planowanych wariantów drogi ekspresowej (zał. 6 do raportu – Raport końcowy z inwentaryzacji przyrodniczej). Badania obejmowały siedliska przyrodnicze, rośliny (w tym mchy), grzyby (w tym porosty), bezkręgowce, ichtiofaunę, herpetofaunę, awifaunę oraz teriofaunę (wraz z chiropterofauną) i w zależności od grupy, prowadzone były w odpowiednich okresach fenologicznych od kwietnia 2018 r. do marca 2019 r. W buforze 300 m od linii zajętości terenu żadnego z analizowanych wariantów. planowanej drogi S11 inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała torfowisk żadnego typu, ani nawet pojedynczych gatunków roślin typowych dla flory torfowiskowej. Siedliska takie mogą występować w dolinie Prosny, jednakże na trasie przebiegu żadnego z wariantów takich siedlisk nie stwierdzono. Wyniki ww. inwentaryzacji nie wskazują również na kolizję przebiegu S11 w obrębie doliny Prosny ze stanowiskami dudka, czajki, żurawia, chronionych gatunków roślin, ptaków szponiastymi, sokołowych czy sów.</p> <p><b>c) Dot. kompleksu leśnego Kluczów, który jest objęty planem Natura 2000 (Drapieżna Byczyna) i ostoją dla prawem chronionych ptaków drapieżnych</b></p> <p>W rejonie kompleksu leśnego Kluczów nie wyznaczono obszaru Natura 2000. W odległości 5 km od projektowanego przebiegu S11 w wariantcie W2Bv.3 znajdują się: położony w woj. wielkopolskim obszar Natura 2000 Baranów PLH300035 (w odległości 3 km) oraz położony w woj. opolskim obszar Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013 (w odległości 2,9 km). Oceny oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze dokonano na podstawie inwentaryzacji przyrodniczych wykonanych w buforze badań terenowych do 300 m w obie strony od planowanych wariantów drogi ekspresowej (zał. 6 do raportu – Raport końcowy z inwentaryzacji przyrodniczej). Badania obejmowały siedliska przyrodnicze, rośliny (w tym mchy), grzyby (w tym porosty), bezkręgowce, ichtiofaunę, herpetofaunę, awifaunę oraz teriofaunę (wraz z chiropterofauną) i w zależności od grupy, prowadzone były w odpowiednich okresach fenologicznych od kwietnia 2018 r. do marca 2019 r. Zgodnie z wynikami ww. inwentaryzacji przebieg S11 w wariantcie W2Bv.3 nie koliduje z żadnym stanowiskiem ptaka drapieżnego (tj. żadnego gatunku z rzędu szponiastych, sokołowych i sów).</p> <p><b>d) Dot. negatywnego wpływu inwestycji na Główny Zbiornik Wód Podziemnych 311 (zasilanie zbiornika z opadów atmosferycznych). Teren występowania zbiornika w obrębie gminy Byczyna zakwalifikowano do obszaru wysokiej ochrony (OWO).</b></p> <p>Z zapisów rozdziału 5.1 <i>Oddziaływanie na wody powierzchniowe oraz podziemne</i>, w cz. II raportu, wynika, że planowana inwestycja będzie ingerować w czwartorzędowe warstwy wodonośne GZWP 311 Zbiornik rzeki Prosny w sposób fizyczny i w wybranych przypadkach naruszy poziom swobodnego zwierciadła wód gruntowych. Jednakże na etapie realizacji oddziaływanie to będzie miało charakter wyłącznie krótkookresowy/chwilowy - ograniczony do okresu prowadzenia prac odwodnieniowych, nie powodujący przekształcenia siedlisk i długotrwałego zachwiania funkcjonowania lokalnych ekosystemów. Czwartorzędowy poziom GZWP 311 zasilany jest przez infiltracje opadów atmosferycznych bezpośrednio do utworów piaszczysto-zwirowych, stanowiących warstwę wodonośną w dolinach rzek lub przez słabo przepuszczalne gliny zwałowe. W związku z tym, w celu ochrony wód podziemnych, w tym GZWP 311 w rozdziale 7.1 <i>Wody powierzchniowe i podziemne</i>, w cz. II raportu przedstawiono działania oraz środki, mające na celu zapobieganie ich zanieczyszczeniu. Na etapie eksploatacji inwestycji wody opadowe i roztopowe z korony drogi będą odprowadzane poprzez system otwartych rowów oraz urządzeń podczyszczających (warunki określone w punktach: III.1 oraz V.15 niniejszej decyzji).</p> <p>Tym samym eksploatacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na wody GZWP 311.</p> <p><b>e) Dot. zagrożenia dla ruchu pojazdów na S11 z uwagi na możliwość występowania pożarów torfu, oblodzeń jezdni (lokalizacja pomiędzy stawem w Kostowie a torfowiskiem).</b></p> <p>Zgodnie z wyjaśnieniami Inwestora, dla projektowanego odcinka drogowego, przed oddaniem do eksploatacji, zostanie opracowany Plan Działań Ratowniczych, uwzględniający możliwość ewakuacji podróżujących bądź też dojazd odpowiednich służb ratowniczych, które oprócz dojazdu drogą ekspresową, w wypadku sytuacji kryzysowej będą korzystały z zaprojektowanych wjazdów/zjazdów awaryjnych i przewiązek w pasie rozdziału. Na wypadek sytuacji kryzysowych i anomalii pogodowych np. gęstej mgły droga będzie wyposażona w system ostrzegania kierowców w postaci tablic zmiennej treści wskazujących na konkretne zagrożenia np. zamglenie, gołoledź itp.</p> <p>Należy podkreślić, że na przecięciu doliny rzeki Prosna, w projektowanym pasie drogowym oraz w jego sąsiedztwie nie stwierdzono pól torfowisk wysokich i przejściowych, które mogłyby ulec samozapłonowi i powodować ewentualne zagrożenie dla podróżujących drogą.</p>
--	--	---

		<p><b>Organ podzielił stanowisko Inwestora w przedmiotowej kwestii.</b></p> <p><b>f) Dot. przebiegu trasy w miejscowości Chróscin koło zabytkowego pałacu, w którym obecnie mieści się Dom Opieki Społecznej Chróscin-Zamek.</b></p> <p>Wskazany zabytkowy pałac wpisany do rejestru zabytków pod nr 477/A z dnia 23.04.1985 r. zgodnie zapisami rozdziału 4.14 <i>Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych</i>, w cz. I raportu, zlokalizowany jest w odległości ponad 300 m od osi wszystkich analizowanych wariantów co wyklucza negatywne oddziaływanie inwestycji na ww. obiekt zabytkowy. Ponadto z analizy akustycznej dla receptora P101a, zlokalizowanego a granicy terenu Domu Pomocy Społecznej Chróscin-Zamek, poziom hałasu dla prognozy oddziaływania na rok 2036 wynosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w porze dnia <math>L_{AeqD}=53</math> dB;</li> <li>— w porze nocy <math>L_{AeqN}=49,8</math> dB,</li> </ul> <p>i nie przekracza obowiązujących na tym terenie poziomów dopuszczalnych, wynoszących:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w porze dnia <math>L_{AeqD}=61</math> dB;</li> <li>— w porze nocy <math>L_{AeqN}=56</math> dB.</li> </ul> <p>Powyższe wyniki wskazują na dotrzymanie obowiązujących standardów akustycznych.</p> <p><b>Organ uznał, że lokalizacja drogi S11 nie koliduje z Domem Opieki Społecznej Chróscin-Zamek.</b></p>
		<p><b>g) Dot. przebiegu planowanej drogi, w wariantie 2, przez nie wyeksplorowane stanowisko archeologiczne kultury łużyckiej i w sąsiedztwie nie eksplorowanego, do dnia dzisiejszego, stanowiska archeologicznego pra-Byczyny.</b></p> <p>W rozdziale 5.9 <i>Wpływ na zabytki i krajobraz kulturowy</i>, w cz. II raportu, przedstawiono analizę i ocenę możliwych zagrożeń i szkód dla zabytków chronionych i stanowisk archeologicznych pozostających w kolizji z planowaną inwestycją.</p> <p>W przypadku kolizji, ostatecznie wybranego wariantu przebiegu trasy drogi ekspresowej, z zabytkami i stanowiskami archeologicznymi, w celu ochrony substancji zabytkowej, mogącej ulec zniszczeniu w czasie robót budowlanych, konieczne będzie uzyskanie pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, na badania archeologiczne, co potwierdzają zapisy rozdziału 7.9. <i>Założenia do ratowniczych badań zabytków odkrywanych w trakcie robót budowlanych i programu zabezpieczenia istniejących zabytków przed negatywnym oddziaływaniem przedsięwzięcia</i>, w cz. II raportu. Przewiduje się także przeprowadzenie niezbędnych badań archeologicznych przed rozpoczęciem prac budowlanych.</p> <p><b>Organ uznał powyższe działania za wystarczające.</b></p>
		<p><b>h) Dot. zwiększenia ruchu dojazdowego i awaryjnego przez historyczne centrum Byczyny, w bezpośredniej bliskości murów obronnych w związku z planowanym usytuowaniem węzła drogowego drogi ekspresowej S11(na terenie historycznym).</b></p> <p>Jak wynika z przedłożonej dokumentacji sprawy, w tym przeprowadzonej analizy i prognozy ruchu, w 2026 r. tj. po wybudowaniu S11 natężenie ruchu na istniejącej drodze krajowej nr 11, na odcinku Byczyna – Siemianice, zredukuje się 9-krotnie i wyniesie 1120 poj./dobę w stosunku do natężenia prognozowanego dla DK11 w przypadku braku realizacji inwestycji (9680 poj./dobę). Planowany przebieg S11 w wariantie W2Bv.3, po wschodniej stronie miasta Byczyna, ma na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta oraz skierowanie potoku ruchu ciężkiego z drogi wojewódzkiej nr 487, która przebiega u podnóża zabytkowych murów obronnych w Byczynie, na drogę ekspresową S11, bez konieczności wjazdu pojazdów w zabytkowy układ miejski.</p>
		<p><b>i) Dot. wniosku o realizację przedsięwzięcia w wariantie - 1-węzeł pomiędzy Byczyną i wsią Biskupice, co pozwoliłoby ominąć chroniony teren przyrodniczy oraz historyczną starówkę miasta.</b></p> <p>Wyboru wariantu inwestycyjnego dla przedsięwzięcia dot. budowy drogi ekspresowej S11 dokonano w oparciu o wielokryterialną analizę porównawczą opracowaną metodą matematyczną. Jest to narzędzie pozwalające na jednoznaczną ocenę i wybór optymalnych rozwiązań projektowych wariantu rekomendowanego do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestycja nie ingeruje w historyczną starówkę Byczyny.</p> <p><b>Organ uznał przeprowadzoną, w załączonej dokumentacji, analizę wariantową, za rzetelną i wystarczającą.</b></p>
5.	Mieszkańcy ul. Nasalskiej w Byczynie z	<p><b>a) Dot. zamontowania ekranów akustycznych wzdłuż drogi oraz ronda od strony ul. Nasalskiej w Byczynie.</b></p> <p>Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, w rejonie ul. Nasalskiej w Byczynie zostaną zachowane dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. W</p>

	<p>-pismo z 21.01.2020r.</p>	<p>związku z tym, że trasa główna w analizowanym rejonie, biegnie w wykopie, zasięg najbardziej niekorzystnej izolacji o poziomie 56 dB w porze nocy wynosi do 80 m i nie wkracza na tereny mieszkaniowe przy ul. Nasalskiej. W związku z powyższym brak jest podstaw do zaprojektowania ekranu akustycznego w analizowanym rejonie.</p> <p><b>Organ podziela stanowisko Inwestora o braku podstaw do zaprojektowania ekranu akustycznego wzdłuż drogi oraz ronda od ulicy Nasalskiej w Byczynie.</b></p> <p><b>b) Dot. posadzenia drzew między pasem głównym jezdni a tzw. drogą techniczną –pomocniczą oraz tzw. zakrzaczenia między drogą techniczną –pomocniczą a gruntami w celu ochrony krajobrazu.</b></p> <p>Inwestor został zobowiązany do przeprowadzenia działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz, tj. nasadzeń kompensacyjnych drzew wyciętych poza terenami leśnymi z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków, nasadzeń zieleni ekotonowej, której podstawową funkcją jest odtworzenie stref krawędziowych lasów kolidujących z inwestycją, po przeprowadzonej wycince drzew i krzewów, nasadzeń zieleni osłonowo/krajobrazowej w celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na obszary cenne historycznie oraz nasadzeń zieleni naprowadzającej w rejonach zaplanowanych przejść dla zwierząt.</p> <p><b>c) Dot. wniosku o odsunięcie drogi o około 100 m w kierunku wsi Nasale lub wybór wariantu przez wieś Ciecierzyn, w przypadku nie uwzględnienia ww. postulatów.</b></p> <p>RDOŚ w Opolu analizował, wskazane przez Inwestora, cztery warianty przebiegu drogi ekspresowej S11, opisane w przedłożonej dokumentacji. Postępowanie o wydanie decyzji środowiskowej ma na celu między innymi ustalenie warunków minimalizujących oddziaływanie inwestycji na środowisko. Poza przypadkami wskazanymi w art. 81 ustawy ooś, nie ingeruje natomiast w korzyść przebiegu drogi.</p>
6.	<p>Mieszkańca Zmyślonej Słupskiej wraz z 39 mieszkańcami -pismo z 27.02.2020r.</p>	<p><b>a) Dot. przeanalizowania możliwości oddalenia przebiegu planowanej drogi od posesji zlokalizowanej pod adresem Zmyślona Słupska 25</b></p> <p>Z przedstawionych dokumentów wynika, że w wyniku spotkań informacyjnych, przeprowadzonych przez GDDKiA, w dniu 24.02.2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Inwestor dokonał korekty geometrycznej osi trasy, w rejonie posesji Zmyślona Słupska 25, w wyniku czego oddalono planowaną drogę ekspresową o około 22 m od tej posesji.</li> <li>Większe oddalenie trasy drogi ekspresowej nie jest możliwe z uwagi na uwarunkowania geometryczne osi drogi oraz istniejące lasy doświadczalne, znajdujące się po zachodniej stronie planowanego przebiegu drogi S11.</li> <li>— Inwestor zrezygnował z drogi serwisowej prowadzonej wzdłuż drogi ekspresowej, w rejonie ww. posesji, dzięki czemu zmniejszono zajętość planowanej inwestycji na działce zainteresowanej strony.</li> </ul> <p><b>Organ przychylił się do argumentów Inwestora, co do braku możliwości podjęcia innych, prócz ww., działań w kwestii oddalenia planowanej drogi od posesji zlokalizowanej pod adresem: Zmyślona Słupska 25.</b></p>
7.	<p>Mieszkańcy Słupi pod Kępem ul. Leśna oraz Zmyślonej Słupskiej -pismo z 27.02.2020r.+75 wniosków mieszkańców złożonych do GDDKiA w 2018r.</p>	<p><b>a) Dot. przesunięcia planowanej drogi ekspresowej S11, w wariantcie W2B cyt. „w głąb lasu” (będzie bezpieczniejsza i bez zbędnych zakrętów), w tym przesunięcia trasy projektowanej drogi najdalej w las jak to tylko możliwe.</b></p> <p>W związku z uwagami i wnioskami wniesionymi po spotkaniach informacyjnych organizowanych przez GDDKiA, skorygowany został przebieg trasy S11 na odcinku w km 2+520 – 5+160. Trasa drogi S11 na ww. odcinku została przesunięta w kierunku południowo-zachodnim, celem jej oddalenia od zabudowy mieszkaniowej, przy jednoczesnym braku ingerencji w rdzeń Leśnego Zakładu Doświadczalnego w Siemianicach. Odsunięcie trasy od zabudowań zwiększyło się z około 15 – 20 m do około 105 m w pierwszym niewrażliwym miejscu i 80 m w drugim niewrażliwym miejscu. <b>Organ przyjął wyjaśnienia Inwestora i uznał je za wystarczające.</b></p> <p><b>b) Dot. umożliwienia wejścia do lasu mieszkańcom i przejazdu do miejscowości Nowa Wieś-Laski, poprzez zaprojektowanie przejścia i przejazdu.</b></p> <p>Inwestor jest zobowiązany do zapewnienia dojazdu/dojścia do każdej działki i tym samym realizacja inwestycji nie spowoduje uniemożliwienia wejścia do lasu. W ramach realizacji inwestycji, drogi: DG 858637P oraz DP 5693 P zostaną przeprowadzone wiaduktem nad drogą S11, co umożliwi dojazd do kompleksu leśnego zlokalizowanego na południe od Słupi pod Kępem.</p> <p><b>c) Dot. zaprojektowania drogi w ten sposób aby jedna nieruchomości przy ul. Wiatrakowej pozostała po stronie Słupi pod Kępem.</b></p> <p>RDOŚ w Opolu analizował wyłącznie warianty przebiegu drogi ekspresowej S11, wskazane przez Inwestora w przedłożonej dokumentacji. W związku z tym, że organ związany jest wnioskiem strony, dla wariantu inwestorskiego organ ustalił warunki minimalizujące oddziaływanie</p>

		<p>inwestycji na środowisko, nie ingerując w rozwiązania dotyczące poszczególnych skrzyżowań.</p> <p><b>d) Dot. przesunięcia projektowanej drogi w stronę łąki i odsunięcia maksymalnie od zabudowań w miejscowości Zmysłona Słupska-nr działek 38, 40.</b></p> <p>odp. jak w poz. 6a)</p> <p><b>e) Dot. zamontowania z prawej i lewej strony ul. Leśnej, ekranów akustycznych - dźwiękochłonnych (przewidziano ekrany tylko z jednej strony).</b></p> <p>W raporcie oś przeprowadzono analizę oddziaływania akustycznego. W miejscach gdzie prognozowane są przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu przewidziano realizację ekranów akustycznych.</p> <p><b>f) Dot. wyjaśnienia powodów zmiany przebiegu drogi w stosunku do propozycji przedstawianych w 2018r., w tym wskazania cyt. „interesu społecznego i gospodarczego” jaki przemawia za planowanym do realizacji wariantem i wyjaśnienia powodów rezygnacji z cyt. „innych- mniej inwazyjnych przebiegów trasy”.</b></p> <p>Przedmiotowe postępowanie rozpoczęło się w 2019r. Tym samym organ nie posiada wiedzy na temat rozwiązań jakie były prezentowane przez Inwestora, na spotkaniach z mieszkańcami, które miały miejsce w 2018r. i nie może odnieść się do treści pism załączonych, do pisma z 27.02.2020r. Przedłożona w 2019r., dokumentacja zawiera jedynie cztery warianty realizacji inwestycji, spośród których, na podstawie analizy wielokryterialnej, Inwestor wskazał wariant realizacyjny przedsięwzięcia. Tym samym organ nie ma możliwości odniesienia się do innych, wcześniej przedstawianych wariantów przebiegu drogi.</p>
8.	<p>Protea Sp. z o.o. Ligota Górna ul. Gorzowska 18, 46-200 Kluczbork -pismo z 12.10.2020r.</p>	<p><b>a) Dot. uwzględnienia, w planach budowy drogi ekspresowej S1, na skrzyżowaniu dróg DK 45 oraz S11, cyt. „faktu, iż odcinek ten stanowi jedyny dojazd do Zakładu Produkcyjnego PROTEA Sp. z o.o. (obręb 0038, nr działek:220/2, 226/1, 226/2, 227)”.</b></p> <p><b>W związku z realizowanymi przez Zakład transportami urządzeń przekraczających wymiary: 60m*6,5m*5m cyt. „parametry nowo planowanych dróg umożliwić muszą przejazd pojazdów wykonujących transport ponadgabarytowy, wymagający zezwolenia VII kat. GDDKiA.” Ponadto droga S11 ingeruje w teren należący do Spółki i w związku z tym Spółka wnosi o przesunięcie skrzyżowania DK45 z drogą S11, w kierunku Olesna. Dodatkowo w związku z planowanymi inwestycjami Spółka przewiduje nabyć działki nr: 217/1, 218/1, 219/3 oraz 219/5 i wnosi o przesunięcie cyt. „drogi o nawierzchni KR3 z terenów ww. działek w kierunku Kluczborka”</b></p> <p>Z informacji przekazanych przez Inwestora wynika, że podczas opracowywania dokumentacji uwzględniono możliwość poruszania się po projektowanej drodze ekspresowej pojazdów o ponadnormatywnych wymiarach tj. długości 40 m i szerokości 4m – zgodnie ze standardem projektowanych przez GDDKiA dróg na terenie całego kraju.</p> <p>Najwyższa VII kategoria zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego nie określa maksymalnych gabarytów pojazdów dla jakich jest wydawana, a zezwolenie w przeciwieństwie do pozostałych kategorii szczegółowo wskazuje trasę uwzględniając możliwości układu komunikacyjnego. Z informacji przekazanych przez inwestora wynika, że na terenie kraju praktycznie nie istnieją węzły drogowe, które spełniają podane wymagania.</p> <p>Na odcinku projektowanej drogi ekspresowej, na wysokości m. Kluczbork, droga prowadzona będzie w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11. W km 40+420, w rejonie istniejącego skrzyżowania dróg krajowych nr 11 i 45 zlokalizowany został, zgodnie z warunkami technicznymi jakim muszą odpowiadać drogi publiczne, węzeł drogowy Kluczbork Południe.</p> <p>Od strony północno – zachodniej, na wysokości firmy Protea, obecnie przewidziana jest realizacja drogi dojazdowej (dodatkowej jezdni), której zadaniem jest zapewnienie dojazdu do nieruchomości, które utracą dostęp do drogi publicznej na skutek realizacji budowy drogi ekspresowej S11.</p> <p>Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w oparciu o „specustawę” dot. realizacji inwestycji drogowych, w związku z czym nie jest uwarunkowana zapisami MPZP oraz jest inwestycją nadrzędną dla planowanych inwestycji prywatnych podmiotów gospodarczych.</p>
9.	<p>Sołectwo Siemianice -pismo z 21.10.2020r.</p>	<p><b>a) Dot. prośby mieszkańców Siemianic o ujęcie, w pracach projektowych, możliwości przejazdu przez ulicę Czereśniową w Siemianicach, w km 12+600/12+700 planowanej trasy.</b></p> <p><b>Pomimo połączenia z istniejącą drogą DK 11 dostępność do pól cyt. „od drugiej strony ulicy Czereśniowej wzdłuż tzw. Gawiny poprzez rondo w miejscowości Klask będzie kłopotliwa dla rolników, którzy będą się przemieszczać pojazdami rolniczymi włączając się za każdym razem w ruch tranzytowy. Zaproponowana droga dojazdowa wzdłuż projektowanej S11 w miejscu na prawo</b></p>

	<p><b>od ulicy Czereśniowej zapewni dostępność wyłącznie do gruntów, które są obsługiwane po drugiej stronie projektowanej trasy S11 (kierunek Chróścina) a rzeką Protawą dojazd będzie znacznie utrudniony dlatego też wskazujemy iż jedynym alternatywnym rozwiązaniem byłoby utworzenie połączenia drogi serwisowej na odcinku pomiędzy KM13+500/13+600 od strony ulicy Chróścińskiej drogi powiatowej nr 5698P obok mostu, który jest już projektowany dla przejścia S11 na rzece Pratwie.”</b></p>
	<p>Zgodnie z wyjaśnieniami Inwestora, możliwość przejazdu przez ulicę Czereśniową wiązałaby się z budową dodatkowego wiaduktu nad drogą S11 w ciągu ul. Czereśniowej. Ulica Czereśniowa będzie skomunikowana z węzłem Siemianice oraz drogą krajową.</p>

**Tabela nr 16**

<b>Tabela- uwagi dotyczące pola bitwy pod Byczyną</b>		
<b>Analiza zgłoszonych uwag i wniosków</b>		
<b>Lp</b>	<b>Zgłaszający oraz data wpływu do RDOŚ w Opolu wniosku/uwagi</b>	<b>Treść zgłoszonych uwag i wniosków oraz treść wyjaśnień</b>
1.	Pismo z 18.08.2020r. Pani E. Skotnik – Sołtys Wsi Siemianice (pismo skierowane do WKOZ)	<p>a) <b>Dot. wniosku do WKOZ o wystąpienie do RDOŚ o przedłużeniu terminu wydawania decyzji dla drogi S11 cyt. „do czasu zakończenia prac badawczych” oraz o cyt. „podjęcie współpracy ze Stowarzyszeniem Wizna” reprezentowanym przez Pana Woźniakowskiego, posiadającego dokumenty mogące pomóc w ustaleniu terenu badań pola Bitwy pod Byczyną</b></p> <p>OWKZ zlecił Instytutowi Archeologii Uniwersytetu Wrocławskiego wykonanie badań na terenie, przez który planowany jest przebieg drogi ekspresowej S11. Sporządzone, w wyniku tego zlecenia opracowanie pn. „Wyniki poszukiwań i badań archeologicznych w rejonie pola bitwy pod Byczyną realizowanych w związku z wykonaniem uzupełnienia do Studium Historyczno-Konserwatorskiego m. Byczyny” zostało przekazane przez OWKZ do tut. urzędu.</p>
2.	E-mail z 18.09.2020r. p D. Woźniakowskiego oraz pismo Adiunkta w Zakładzie Geografii Regionalnej i Turystyki Uniwersytetu Wrocławskiego	<p>a) <b>Dot. kolizji drogi ekspresowej S 11 z polem bitwy pod Byczyną oraz cmentarzem bitewnym, zniszczenie pola bitewnego</b></p> <p>Z przesłanego przez OWKZ opracowania pn. „Wyniki poszukiwań i badań archeologicznych w rejonie pola bitwy pod Byczyną realizowanych w związku z wykonaniem uzupełnienia do Studium Historyczno-Konserwatorskiego m. Byczyny”, sporządzonego w 2020r., przez Instytut Archeologii Uniwersytetu Wrocławskiego wynika, że badaniami objęto działki 7, 9/2 i 9/8, 172, 175/2 (obręb Roszkowice, Gmina Byczyna), ze szczególnym uwzględnieniem działki 9/2. Inwestor wskazał, jako teren realizacji inwestycji, działki nr 9/2, 9/8 i 172.</p> <p>Z treści podsumowania ww. dokumentu wynika, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— działania bitewne prowadzone były w rejonie, w którym planowany jest przebieg drogi ekspresowej S11;</li> <li>— na obecnym etapie badań strefa pomiędzy Piekielkiem i ciekim a wzgórzem 218 (Wzgórzem Śmierci) nie dostarczyła znaczącego zespołu przedmiotów pozwalających na identyfikację w tym miejscu intensywnych działań związanych z przebiegiem bitwy pod Byczyną, choć nie można ich tu całkowicie wykluczyć;</li> <li>— weryfikacja hipotezy „wschodniej” dotyczącej lokalizacji bitwy wymaga podjęcia dalszych badań w tej strefie.</li> </ul> <p>Powyższe oznacza, że przedstawione wyniki badań nie odpowiadają jednoznacznie na pytanie, gdzie prowadzone były najintensywniejsze działania bitwy. Brak przeprowadzonych badań archeologicznych na obszarze tzw. hipotezy wschodniej nie daje pełnego obrazu dowodów na prowadzenie działań militarnych po wschodniej stronie Byczyny oraz dokładnego ułożenia miejsc toczonych walk oraz pochówków poległych. Teren bitwy pod Byczyną na chwilę obecną nie został objęty żadną formą ochrony, wskazaną w ww. ustawie o <i>ochronie zabytków i opiece nad zabytkami</i>. Z pisma Burmistrza Byczyny nr OŚ.6727.2.2020.SK z 23.12.2020r. wynika, że dopiero ostateczne potwierdzenie lokalizacji pola bitwy umożliwi podjęcie działań w kierunku utworzenia, zgodnie z zasadami wskazanymi w ustawie o <i>ochronie zabytków i opiece nad zabytkami</i>, parku kulturowego.</p> <p>Burmistrz Byczyny wskazała, że za korzystne należy uznać zlokalizowanie na terenie gminy zjazdu z drogi ekspresowej, co wpłynie na poprawę warunków niezbędnych do rozwoju gospodarczego oraz pomoże w promocji walorów przyrodniczo-historycznych tego terenu.</p> <p>Jednocześnie, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w przypadku odnalezienia, w trakcie realizacji inwestycji, szczątków ludzkich lub</p>

		<p>przedmiotu, wobec którego istnieje podejrzenie, że może być zabytkiem, prowadzone będzie postępowanie zgodne z art. 32 cyt. wyżej ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Ponadto, zgodnie z art. 11d ust. 8 lit. f ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2003r. , Nr 80, poz. 721) wnioski o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej musi zawierać m.in. opinię właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków – w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów.</p> <p><b>b) Dot. zastrzeżeń co do wyboru wariantu W2B</b></p> <p>Wyboru wariantu inwestycyjnego dla przedsięwzięcia dot. budowy drogi ekspresowej S11 dokonano w oparciu o wielokryterialną analizę porównawczą opracowaną metodą matematyczną. Jest to narzędzie pozwalające na jednoznaczną ocenę i wybór optymalnych rozwiązań projektowych wariantu rekomendowanego do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Wartości historyczne pola bitwy pod Byczyną zostały przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. W przeprowadzonej analizie wielokryterialnej kolizja z terenem bitwy pod Byczyną, stanowiąca jeden ze wskaźników oceny w kryterium społecznym, uzyskała największą, równą 5, wagę wskaźnika (decydujący). Mimo tego faktu, w ocenie ogólnej, wariant preferowany przez Inwestora kolidujący z terenem bitwy, w kryterium społecznym uzyskał najlepszą ocenę, o czym zadecydowały również inne wskaźniki, bardzo istotne z punktu widzenia mieszkańców terenu, przez który przebiega droga, w tym: najmniejsza liczba wyburzeń budynków mieszkalnych, brak wyburzeń innych budynków kubaturowych o funkcji niemieszkalnej, najmniejsza liczba budynków mieszkalnych w sąsiedztwie jezdni drogi ekspresowej. Powyższe wskaźniki odzwierciedlają zakres oddziaływania drogi ekspresowej na ludzi.</p> <p>Z przedłożonej dokumentacji wynika, że wariant W2Bv3 uzyskał także największą liczbę wniosków poparcia, w przeprowadzonych przez Inwestora spotkaniach informacyjnych (przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) oraz najmniejszą liczbę wniosków sprzeciwu wobec omawianych wariantów lokalizacyjnych, co również miało istotny wpływ na wyniki analizy w kryterium społecznym.</p> <p><b>c) Dot. konieczności przekierowania ruchu do zachodniej części miasta na drogę DK 11w przypadku awarii lub kolizji na drodze S11 w przypadku realizacji przedsięwzięcia w wariantcie W2B</b></p> <p>Generatorem ruchu w rejonie Byczyny oprócz DK11 (z której ruch tranzytowy zostanie przeniesiony na drogę ekspresową) jest droga wojewódzka DW487.</p> <p>Zdaniem organu, realizacja drogi ekspresowej po zachodniej stronie Byczyny nie wpłynie pozytywnie na wyprowadzenie ruchu tranzytowego ze średniowiecznego centrum miasta, wpisanego do rejestru zabytków jako układ urbanistyczny. Zabytkowe mury obronne, zlokalizowane przy drodze wojewódzkiej DW 487 są narażone na oddziaływanie wibroakustyczne generowane przez poruszające się pojazdy, zwłaszcza pojazdy ciężarowe. Natomiast bezpośrednio przy istniejącej DK11, w Byczynie znajdują się także obiekty zabytkowe, w tym wpisany do rejestru zabytków cmentarz wielowyznaniowy przy ul. Kluczborskiej, którego zabytkowe ogrodzenie znajduje w odległości 1 m od obecnej krawędzi jezdni.</p> <p>Organ podziela stanowisko GDDKiA, że w wariantcie zachodnim, który przewiduje lokalizację węzła drogowego na skrzyżowaniu z DK11, na południe od miasta, aby wjechać z drogi ekspresowej na drogę wojewódzką DW487 lub odwrotnie trzeba będzie przejechać przez zabytkowe centrum miasta. Z uwagi na powyższe najbardziej optymalna jest lokalizacja drogi ekspresowej z węzłem na drodze wojewódzkiej DW487 po wschodniej stronie miasta, powiązana jednocześnie z planowaną miejską obwodnicą Byczyny, która będzie miała łączność z planowaną Wałbrzyską Specjalną Strefą Ekonomiczną (WSSE) oraz innymi terenami o charakterze przemysłowo-usługowym zlokalizowanymi na południe od miasta Byczyna.</p> <p>Pozostawienie układu komunikacyjnego Byczyny w stanie obecnym, w perspektywie prognozowanego wzrostu natężenia ruchu, zwłaszcza pojazdów ciężarowych, będzie powodowało dalsze niszczenie obiektów zabytkowych zlokalizowanych przy istniejącej drodze wojewódzkiej DW487 i drodze krajowej DK11.</p>
3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E-mail 14.01.2021r. p. D. Woźniakowskiego + pismo z 14.01.2021r. z załącznikami</li> <li>• E-mail z 19.01.2021r.</li> </ul>	<p><b>a) Dot. kolizji drogi ekspresowej S11 z polem bitwy i cmentarzem bitewnym oraz dewastacji krajobrazu kulturowego pola bitwy</b> odpowiedź w wierszu 2a)</p> <p><b>b) Dot. lokalizacji węzła drogowego S11 - DW 487 na polu bitwy tzw. „Piekło” gdzie prowadzono cyt. „najkrwawsze boje”</b> Przeprowadzone badania nie dają jednoznacznej odpowiedzi nt. miejsca prowadzenia najkrwawszych działań bitewnych (pkt 2a)</p> <p><b>c) Dot. prowadzenia tranzytu z drogi ekspresowej S11 na istniejącą drogę DK11 przez miasto (drogą ekspresową po wschodniej</b></p>



	<p>pismo p. D. Woźniakowskiego przekazane przez GDOŚ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pismo p. D. Woźniakowskiego przekazane przez OWIS przy piśmie z 01.02.2021r.</li> <li>• pismo p. D. Woźniakowskiego przekazane przez GDOS przy piśmie z 04.02.2021r.</li> <li>• pismo p. D. Woźniakowskiego przekazane przez RZGW w Poznaniu z 04.02.2021r.</li> </ul>	<p><b>stronie miasta, drogą krajową po zachodniej) co będzie stanowiło zagrożenie dla średniowiecznej zabudowy Byczyny</b></p> <p>odpowiedź w wierszu 2c)</p> <p><b>d) Dot. zastrzeżeń co do sposobu prowadzenia analizy wielokryterialnej – wariant najdłuższy, najdroższy, najtrudniejszy do realizacji (dolina rzeki Proсны, obszar chronionego krajobrazu, pole bitwy i cmentarz bitewny) stał się wariantem optymalnym i rekomendowanym przez GDDKiA. Wskazanie do realizacji wariantu 1.</b></p> <p>odpowiedź w wierszu 2b)</p>
4.	E-mil z 24.01.2021r. p. D. Woźniakowskiego	<p><b>a) Apel o uratowanie pola bitwy pod Byczyną.</b></p> <p>Do przedmiotowej kwestii ustosunkowano się w poz. 2a).</p>
5.	E-mail z 14. 03.2021r. p. D. Woźniakowskiego	<p><b>a) Dot. braku wśród autorów raportu specjalistów z zakresu archeologii, historii, ochrony zabytków, dziedzictwa kulturowego oraz braku cyt. „fachowości” i cyt. „bagatelizowania ważnych tematów”.</b></p> <p>Ustawa ooś w art. 74a ust. 2 wskazuje na wykształcenie kierującego zespołem autorów raportu. Osoby opracowujące raport, a przede wszystkim osoby kierujące zespołem osób przygotowujących raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko spełniają przytoczony wymóg przepisów prawa. Zdaniem organu w raporcie ooś odniesiono się do wpływu planowanej do realizacji drogi S11, na poszczególne elementy środowiska, w sposób rzetelny, w zakresie w jakim pozwalały na to dostępne materiały. Raport ooś uwzględnia przebieg drogi przez teren, gdzie prowadzone były działania bitewne pod Byczyną w 1588r.</p> <p><b>b) Dot. wpisania do rejestru zabytków, budynku przy ul. Krótkiej 2 (nowy budynek z gaozбетоenu)</b></p> <p>Zgodnie z informacjami przekazanymi przez OWKZ w piśmie nr ZA.5135.21.2018.MK z 17.09.2018 r. (pismo dołączone do raportu), dom przy ul. Krótkiej 2 w Byczynie wpisany jest do rejestru zabytków (numer decyzji o wpisie do rej. 1421/66 z 12.05.1966). Taka informacja zawarta jest również w Wykazie zabytków nieruchomych, zamieszczonym na stronie podmiotowej OWKZ. Tut. organ nie ma wpływu na wpisanie (lub nie) obiektu do rejestru zabytków.</p> <p><b>c) Dot. wyboru najdłuższego i najdroższego wariantu</b></p> <p>odpowiedź w wierszu 2b)</p> <p><b>d) Dot. zwiększenia oddziaływania na środowisko (np. poprzez emisję spowodowaną ruchem pojazdów, większy w porównaniu do wariantu W1 bilans mas ziemnych) w związku z wyborem wariantu W2B</b></p> <p>Analizy przedstawione w raporcie przeprowadzono w oparciu o najbardziej aktualną prognozę ruchu, obliczenia wykonano dla dwóch horyzontów czasowych – 2026 i 2036 r. Wielkość emisji z prognozowanej drogi zależy przede wszystkim od natężenia ruchu.</p> <p>Przeprowadzone obliczenia w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza wykazały, że w przypadku żadnego z analizowanych wariantów, nie prognozuje się możliwości przekroczenia standardów jakości środowiska wyznaczonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, a także nie przewiduje przekroczenia wartości odniesienia w powietrzu atmosferycznym poza granicą terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.</p> <p>Dla wariantu W2Bv3 bilans robót ziemnych wskazuje na optymalne prowadzenie niwelety drogi ekspresowej co pozwala na odpowiednie wkopanie drogi (np. w miejscu węzła Siemianice i Byczyna) oraz w przypadku pokonywania przeszkód (np. rzeka Proсны, linia kolejowa) na budowę nasypów, a to w efekcie umożliwi bilansowanie się ilości wykopów i nasypów.</p>

	<p>Przy wyborze wariantu uwzględniono wskaźnik „wykonanie wykopów wraz transportem odkładu” przypisując mu wagę 3- ważny.</p> <p><b>e) Dot. przebiegu drogi przez obszar chronionego krajobrazu Dolina Proсны i doliną rzeki Praty, w tym w pobliżu Ciecierskiego Młyna i Cmentarzyska Kultury Przeworskiej</b></p> <p>Na wysokości stawów w Kostowie przebieg wariantu został przeprowadzony najbardziej optymalnie, tzn w taki sposób aby ograniczyć ingerencję w cenne siedliska przyrodnicze, tj. łąki o kodzie 6510 oraz łęg 91E0, a z drugiej strony aby nie zbliżać się do Domu Pomocy Społecznej w m. Chróscin. W związku z realizacją inwestycji łącznie zajęte zostanie 4,68 ha siedliska 6510, co nie będzie miało znaczenia dla osiągnięcia jego właściwego stanu ochrony w kraju. Również likwidacja 0,02 ha siedliska 91E0 nie ma znaczenia dla osiągnięcia jego właściwego stanu ochrony w kraju.</p> <p>W rejonie wspomnianego Ciecierskiego Młyna i stawów w Kostowie analizowana inwestycja koliduje jedynie ze stanowiskami chronionych gatunków ryb (śliz, koza, minóg ukraiński) bytującymi w rzece Proсна. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia mogą oddziaływać na ichtiofaunę negatywnie. Ww. oddziaływania będą krótkotrwałe, ograniczone jedynie do etapu realizacji przedsięwzięcia i są możliwe do minimalizacji. Prace budowlane w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie cieków, w których stwierdzono chronione gatunki ryb będą prowadzone pod nadzorem ichtiologicznym, poza okresem tarła występujących w nich chronionych gatunków ichtiofauny. W przypadku, gdy zajdzie konieczność ingerencji w koryto do ewentualnego jego umocnienia użyte zostaną materiały naturalne (faszyna lub narzut kamienny).</p> <p>Droga ekspresowa na wysokości m. Kostów koliduje ze stanowiskiem archeologicznym wpisanym do rejestru zabytków, A - 18/65. W związku z robotami ziemnymi na stanowiskach archeologicznych konieczne będzie uzyskanie pozwolenie od konserwatora zabytków na przeprowadzenie badań archeologicznych zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.</p> <p><b>f) Dot. Dot. gniazdowanie łabędzia krzykliwego</b></p> <p>Trasa wariantu W2Bv.3 przebiegać będzie w sąsiedztwie stanowiska łęgowego łabędzia krzykliwego. Zgodnie z raportem, jego realizacja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek, ponieważ już obecnie wyprowadza on łęgi w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej i nie stwierdzono negatywnego wpływu ruchu pojazdów na możliwości gniazdowania łabędzia krzykliwego w tym miejscu.</p> <p><b>g) Dot. obszaru kolizji z lasami, w tym lasami doświadczałnymi w Siemianicach większej w wariantcie W2B niż w wariantcie W1</b></p> <p>Wariant W2Bv3 pod względem ilości utraty powierzchni leśnych i zadrzewionych ogółem zajmuje 2 miejsce tuż za wariantem W1. Wwariant W1 jest korzystniejszy pod względem oddziaływania na grunty leśne pozostające w zarządzie Leśnego Zakładu Doświadczałnego w Siemianicach i takie też było stanowisko tej jednostki. Z informacji przedstawionych przez Inwestora, na etapie sporządzania raportu i opracowywania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, Leśny Zakład Doświadczałny w Siemianicach jako wariant alternatywny pozytywnie zaopiniował także przebieg inwestycji w wariantcie W2B.</p> <p><b>h) Dot. kolizji z korytarzami migracyjnymi Stawy Milickie Bory Stabrowskie, dolina Proсны. W wariantcie W1 mniej przejść dla zwierząt w porównaniu do wariantu inwestycyjnego</b></p> <p>Liczba przejść dla zwierząt na poszczególnych wariantach uzależniona jest od jego przebiegu. W związku z tym, że wariant W1 przebiega na początkowym odcinku w większości w sąsiedztwie zabudowy oraz przez tereny przeznaczone pod zabudowę, to na takich odcinkach nie projektowano przejść dla zwierząt.</p> <p><b>i) Dot. kolizja z polem bitwy pod Byczyną</b> odpowieź w wierszu 2a)</p> <p><b>j) Dot. niewłaściwego, zdaniem wnoszącego uwagi, wartościowania przyjętego do analizy wielokryterialnej i zbyt niskiej oceny dot. pola bitwy pod Byczyną</b></p> <p>W przeprowadzonej analizie wielokryterialnej kolizja z terenem bitwy pod Byczyną, stanowiąca jeden z wskaźników oceny w kryterium społecznym, uzyskała największą wagę wskaźnika - 5 (decydujący)</p> <p><b>k) Dot. kolizji z obiektami o znaczeniu religijnym, w tym zburzenia bezcennej kapliczki w Chróscinie w gmina Bolestawiec.</b></p> <p>Kapliczka w Chróscinie znajduje się w granicach terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie w wariantcie W2bv3. Dokonując oceny wpływu tego wariantu na środowisko, przyjęto wersją najniekorzystniejszą, tj. w analizach do raportu uwzględniono fakt kolizji z kapliczką Chróscinie i konieczność jej przeniesienia. Jednak istnieje duże prawdopodobieństwo, że na kolejnym etapie projektowania okaże się, że jest możliwość zachowania kapliczki w stanie nienaruszonym.</p>
--	---

		<p>Obiekty o znaczeniu religijnym będące w kolizji z projektowaną drogą zostaną przeniesione w inne miejsca, po wcześniejszym uzgodnieniu z właścicielem bądź odpowiednim organem decyzyjnym w tej sprawie.</p> <p><b>l) Dot. tranzytu z drogi ekspresowej S11 na istniejącą drogę DK11, który prowadzony będzie przez miasto (drogą ekspresową po wschodniej stronie miasta, drogą krajową po zachodniej stronie) co będzie stanowiło zagrożenie dla średniowiecznej zabudowy Byczyny.</b></p> <p>odpowieź w wierszu 2c)</p> <p><b>m) Dot. negocjowania potrzeby/słuszności utworzenia parku kulturowego po wybudowaniu drogi S11 w wariantcie W2B</b></p> <p>Z treści pisma Dyrektora Departamentu Ochrony Zabytków w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego (DOŻ-KiNK.052.153.2020.EZ z 7 sierpnia 2020r. skierowanego do Pani Sołtys Wsi Siemianice i Pana Sołtysa Wsi Chróścín) wynika, że cyt. „dopiero po ustaleniu miejsca ofensywy możliwe będzie podjęcie przez OWKZ działań w trybie art. 9 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w celu objęcia przedmiotowego miejsca ochroną prawną poprzez wpis do rejestru zabytków”, którego dokonanie wymaga wskazania miejsca przeprowadzenia bitwy i jej zasięgu, w tym podania konkretnych działek.</p> <p>Z treści pisma Burmistrz Byczyny OŚ.6727.2.2020.SK z 23.12.2020r. wynika, że podjęcie działań w kierunku powołania Byczyńskiego Parku Kulturowego będzie możliwe dopiero gdy zostanie potwierdzona lokalizacja pola bitwy.</p> <p><b>n) Raport nie uwzględnia najnowszych informacji – opracowanie Uniwersytetu Wrocławskiego</b></p> <p>W odpowiedzi na wezwanie nr WOOŚ.420.2.2.2019.ES.31 z 17.12.2020r. uzupełniono dokumentację o analizę opracowania dot. pola bitwy od Byczyną, wykonaną przez Uniwersytet Wrocławski – pismo nr O.Op.I-2.5301.S11.K-GW.33.2020.TE z 29.12.2020r.</p>
6.	<p>e-mail p. P. Rojek z 01.08.2021r. Pisma: p. R. Schulz z 11.08.2021r. p. K. Chilcher z 12.08.2021r.</p>	<p>a) <i>Dot. sprzeciwu wobec realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie W2Bv3 w związku z faktem, że przebiega on przez pole bitwy pod Byczyną i zagraża średniowiecznej Byczynie ponieważ usytuowanie węzła, po wschodniej stronie Byczyny spowoduje, cyt. „wprowadzenie do miasta ruchu tranzytowego”.</i></p> <p>Wszelkie wyjaśnienie dotyczące kwestionowania przebiegu trasy S11 w wariantcie W2Bv3 zawarto powyżej. Podkreślenia wymaga jedynie fakt, że celem budowy drogi S11 jest wyprowadzenie ruchu z Byczyny, a nie odwrotnie.</p>

**Tabela nr 17**

<b>Tabela- uwagi i wnioski Pana P. Paczkowskiego dotyczące złoża kruszywa naturalnego „Paruszowice” i „Paruszowice1”</b>		
<b>Analiza zgłoszonych uwag i wniosków</b>		
<b>Lp.</b>	<b>Zgłaszający oraz data wpływu do RDOŚ w Opolu wniosku/uwagi</b>	<b>Treść zgłoszonych uwag i wniosków oraz treść wyjaśnień</b>
<b>Wniesionych w okresie od wszczęcia postępowania do I postępowania z udziałem społeczeństwa</b>		
1.	Pismo z 16.03.2020r.	a) <i>Dot. cyt. „ spowodowania uwzględnienia w raporcie a także postępowaniu środowiskowym i rozstrzygnięciu tego postępowania faktu udokumentowania złóż kruszywa naturalnego” „Paruszowice” i „Paruszowice1” zlokalizowanego na działce nr 129 w Paruszowicach gm. Byczyna.</i>
2.	Pismo z 17.08.2020r.	<p>b) <i>Dot. informacji o wystąpieniu, w piśmie z 16.03.2020r., do GDDKiA w sprawie przesunięcia, o około 150m, przebiegu drogi S11 w rejonie złoża kruszywa naturalnego „Paruszowice” i „Paruszowice1”.</i></p> <p>c) <i>Dot. stwierdzenia, że samo istnienie złoża, niezależnie od faktu czy jest ono obecnie eksploatowane lub czy będzie eksploatowane w przyszłości, zgodnie z zapisami art. 125 ustawy Prawo ochrony środowiska, wymaga ochrony.</i></p> <p>d) <i>Dot. analizy treści zawartej w punkcie 111 zestawienia tabelarycznego wniosków i protestów mieszkańców, stanowiącego odpowiedź na wniosek nr 20, zawartego w stanowisku GDDKiA (branża drogowa).</i></p>

		Zdaniem wnoszącego uwagę, należy mieć na względzie fakt, że obszar pola bitwy pod Byczyną nie został jeszcze określony i z pewnością nie jest to obszar wskazany jako obszar alternatywny pod przebieg drogi S11 pozwalający na ominięcie złoża.
		e) Dot. wniosku strony o wyegzekwowanie od Inwestora przestrzegania obowiązującego, w przedmiotowym zakresie prawa.
3.	E-mail z 31.08.2020r.	j) Dot. sugestii o możliwości wykorzystania 12 mln ton żwiru do budowy drogi S11 i cyt. „nie niszczenia dróg lokalnych, nie stwarzania zagrożenia dla innych pojazdów dowożących żwir z odległości 10 km jak ma się go na miejscu”
4.	E-mail z 08.09.2020r.	d) Dot. stwierdzenia Strony, że samo potwierdzenie istnienia złoża kopaliny generuje obowiązek jego ochrony
5.	Pismo z 14.10.2020r.	b) Dot. zaniepokojenia w związku z cyt. „brakiem oceny i analizy zgłoszonych wcześniej, w pismach z 11.03.2020r i 17.08.2020r., wątpliwości dotyczących ochrony udokumentowanych złóż kopaliny zlokalizowanych w projektowanym pasie drogi S11.
		c) Dot. wniosku o sporządzenie, przez niezależnego eksperta, opinii (koreferatu) do zaproponowanego przez GDDKiA przebiegu trasy S11 rozwiązań, w kontekście jej kolizji ze złożem kruszywa naturalnego.
		d) Dot. błędnego, zdaniem strony, określenia przez GDDKiA, lokalizacji terenu bitwy pod Byczyną.
6.	Dwa e-maile z 28.12.2020r.	g) Dot. połączenia drogi do Paruszowic z drogą do Nasal (tzw. łącznika) cyt. „dorysowanego w czerwcu 2020r. bez wiedzy” strony, mieszkańców, rolników. Połączenie przebiega przez działkę 129 będącą własnością strony wnoszącej uwagi i powoduje dodatkowe zmniejszenie powierzchni złoża kolejne 3,5 ha. Zdaniem strony łącznik jest całkowicie zbędny. Nie poprawia dojazdu do pól.
		h) Dot. skierowanej do gminy Byczyna, propozycji mającej na celu połączenie drogi do Paruszowic z drogą do Nasal poprzez wykorzystanie istniejącej drogi usytuowanej 400/500 m za działką należącą do strony. Drogę wystarczy, zdaniem strony, przedłużyć o około 200/250m. Zarzut budowania drogi gminnej ujętej w planie zagospodarowania przestrzennego na podstawie „specustawy drogowej”.
7.	E-mail z 6.01.2021r., do którego załączono pismo z 5.01.2021r.	a) Dot. wniosku o powołanie cyt. „biegłego z dziedziny budowy dróg” w związku z kolizją przebiegu drogi z terenem złóż kruszywa naturalnego „Paruszowice” i „Paruszowice 1”
		b) Dot. niewłaściwie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej
8.	E-mail z 14.01.2021r.,	a) Dot. nieuzasadnionego, zdaniem wnoszącego uwagi, stanowiska GDDKiA w sprawie kolizji ewentualnej skorygowanego przebiegu trasy S11 (w taki sposób by nie kolidowała ze złożem) z polem bitwy pod Byczyną i potrzeby dokonania oceny w tym zakresie przez cyt. „niezależnego biegłego z dziedziny budowy dróg powołanego z urzędu „
		b) Dot. nieuzasadnionego połączenia drogi do Paruszowic z drogą do Nasal (tzw. łącznika) – zarzuty jak we wcześniejszych mailach
9.	E-mail z 17.01.2021r.,	a) Dot. braku pisemnego stanowiska organu w sprawie powołania biegłego i zmiany przebiegu drogi S11 w związku z kolizją ze złożem kruszywa naturalnego
10.	E-mail z 20.01.2021r., do którego załączono pismo z 19.01.2021r.	a) Dot. braków, w przedłożonych przez GDDKiA dokumentach, w tym w zakresie cyt. strat w środowisku spowodowanych projektowanym przebiegiem trasy S11 przez udokumentowane złoża kopaliny” i żądania uzupełnienia dokumentacji
		b) Dot. braku opisu racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, a w przypadku cyt. „bezsensownej drogi powiatowej 13090” braku opisu wariantu alternatywnego.
		c) Dot. braku, w dacie pisania pisma tj. 19.01.2021r., stanowiska RDOŚ w Opolu co do pojawiających się w trakcie prowadzenia postępowania wątpliwości.
		d) Dot. żądania dołączenia do dokumentacji sprawy stanowiska zaprezentowanego na cyt. „odbytym teleposiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) w dniu 4 grudnia 2020r., w tym protokołu lub przynajmniej cyt. wyciągu stanowiska RDOŚ w Opolu.
		e) Dot. powołania biegłego cyt. „z zakresu projektowania dróg”
		f) Dot. wniosku o zajęcie przez RDOŚ w Opolu stanowiska co do złożonych wniosków, przed wydaniem decyzji.

11.	Dwa e-maile z 22.01.2021r., w tym jeden, do którego załączono pismo z 22.01.2021r. stanowiące odniesienie do stanowiska Burmistrza Byczyny z 05.01.2021r.	a) <i>Dot. połączenia drogi do Paruszwic z drogą do Nasal (tzw. łącznika) –zarzuty jak we wcześniejszych mailach.</i>
12.	E-mail z 25.01.2021r.	a) <i>Dot. wniosku o wystąpienie przez RDOŚ w Opolu do GDDKiA o przesunięcie poza teren złoża, połączenia drogi do Paruszwic z drogą do Nasal (tzw. Łącznika), usunięcie łącznika lub przywrócenie rozwiązania polegającego na budowie na drodze Nasalskiej wiaduktu nad śladem S11</i>
13.	E-mail z 25.01.2021r., do którego załączono pismo z 25.01.2021r.	a) <i>Dot. powołania biegłego, który dokonałby wyliczenia kosztu wiaduktu na ulicy Nasalskiej, wyliczenia kosztu budowy łącznika, wyliczenia kosztu wydłużenia drogi gminnej znajdującej się zapolem wnioskodawcy w odległości ok. 400 m , celem połączenia jej z drogą Nasalską.</i>
14.	E-mail z 27.01.2021r., do którego załączono pismo z 05.01.2021r.	a) <i>Dot. żądania zaangażowania, w postępowanie, niezależnego eksperta.</i>
		b) <i>Dot. negocjowania przebudowy w ramach przedmiotowego postępowania drogi powiatowej 1309O i połączenia jej z inną drogą powiatową nr 1311O, zamiast połączenia z projektowanym rondem na drodze wojewódzkiej nr 48 co wydłuży połączenie miejscowości Gosław i Nasale z Byczyną</i>
		c) <i>Dot. negocjowania wyboru wariantu W2B z uwagi na fakt, że W1 pozwoliłby na ocalenie złoża</i>
		d) <i>Dot. zmniejszenia powierzchni złoża o 3,5 ha w związku z planowaną budową łącznika</i>
		e) <i>Dot. porównania problemu kolizji drogi S11 z terenem złóż do problemu jaki miał miejsce w Gotardowie i ostatecznie w wyniku protestów mieszkańców GDDKiA przychyliła się do wniosków mieszkańców</i>
15.	E-mail z 10.02.2021r., do którego dołączono pismo z 10.01.2021r.	a) <i>Dot. likwidacji łącznika połączenia drogi do Paruszwic z drogą do Nasal—zarzuty jak we wcześniejszych mailach</i>
		b) <i>Dot. braków w przedłożonych przez GDDKiA dokumentach, w tym w zakresie cyt. strat w środowisku spowodowanych projektowanym przebiegiem trasy S11 przez udokumentowane złoża kopalni” i żądania uzupełnienia dokumentacji</i>
		c) <i>Dot. negocjowania przebudowy w ramach przedmiotowego postępowania drogi powiatowej 1309O i połączenia jej z inną drogą powiatową nr 1311O</i>
		d) <i>Dot. żądania cyt. „zestawienia kosztów budowy łącznika oraz kosztów wariantu alternatywnego tj. łącznika z drogą wojewódzką oraz żądania danych o natężeniu ruchu na drodze powiatowej 1309O (dane od Powiatowego Zarządu Dróg w Kluczborku).</i>
16.	E-mail z 14.03.2021r., do którego dołączono pismo z 14.03.2021r.	a) <i>Dot. żądania strony o dokładne wyliczenie strat środowiskowych spowodowanych realizacją przedsięwzięcia w obrębie złóż kopalni.</i>
		b) <i>Dot. ochrony złóż wynikającej z art. 125 ustawy Poś niezależnie od tego czy są one eksploatowane czy nie.</i>
		c) <i>Dot. żądania cyt. „zestawienia kosztów budowy łącznika” oraz kosztów wariantu alternatywnego cyt. „tj. łącznika z drogą wojewódzką” Żądania danych o natężeniu ruchu na drodze powiatowej 1309O (dane od Powiatowego Zarządu Dróg w Kluczborku).</i>
		d) <i>Dot. propozycji likwidacji odcinka drogi powiatowej DP1309O cyt. „w rejonie przecięcia z projektowaną drogą ekspresową S11” ponieważ mieszkańcy Nasale i Gosław korzystają z dojazdów drogami gminnymi do drogi wojewódzkiej DW4877 lub drogi powiatowej DP1311O.</i>
17.	Pismo z 24.04.2021r.	a) <i>Dot. zawartości uzupełnienia do raportu ooś, które nie satysfakcjonuje strony postępowania i która wnioskuje o cyt. ”nieuwzględnienie uzupełnienia w części dotyczącej ochrony złóż kopalni” .</i>
		b) <i>Dot. wniosku o powołanie niezależnego biegłego.</i>
18.	E-mail z 13.05.2021r., do którego załączono pismo	a) <i>Dot. odpowiedzialności RDOŚ za podejmowane decyzje w związku ze stanowiskiem GDDKiA</i>

<p>Radcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 04.05.2021r. skierowane do strony składającej uwagi i wnioski</p>	
<p><b>Do wszystkich uwag wskazanych w pozycjach 1-27 organ odniósł się poniżej.</b></p>	
<p>Odnosząc się do przedstawionych wyżej, uwag i wniosków dotyczących przebiegu drogi ekspresowej S11, w wariantcie W2Bv3, wskazanym przez Inwestora, informuję co następuje.</p> <p>Projektowana droga S11, na obszarze gminy Byczyna, w wariantach W2 i W2B, przecina czwartorzędowe złoża kruszywa naturalnego - piasków: Paruszowice o powierzchni 1,99 ha i Paruszowice 1 o powierzchni 24,48 ha (razem 26,47 ha), usytuowane na działce nr 129 obręb Paruszowice, Gmina Byczyna, co stanowi 27% powierzchni tej działki. W granicach terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie w wariantcie W2Bv3, znalazła się powierzchnia 8,4 ha tej działki co stanowi 26% jej powierzchni.</p> <p>Dla ww. złóż odpowiednie organy zatwierdziły dokumentację geologiczną, tj. odpowiednio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Starosta Kluczborski, w decyzji GL.6528.1.2019.KU z 12.07.2019r., dla złoża "Paruszowice" (brak informacji o zasobach);</li> <li>✓ Marszałek Województwa Opolskiego, w decyzji DOŚ-II.7427.21.2019.JJ z 11.09.2019r. dla złoża "Paruszowice 1", o zasobach bilansowych 6 915,67 tys. ton i zasobach pozabilansowych 639,15 tys. ton.</li> </ul> <p>Zgodnie z obowiązującym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Byczyna, przyjętym Uchwałą nr XXXIV/274/13 Rady Miejskiej w Byczynie z dnia 25 kwietnia 2013 r., działka nr 129 obręb Paruszowice, położona jest na terenie oznaczonym symbolem R i przeznaczonym pod tereny rolniczo produkcyjne oraz w części na terenie oznaczonym symbolem EW7 przeznaczonym pod tereny lokalizacji elektrowni wiatrowych. Na terenie oznaczonym symbolem R, na którym zlokalizowane są zatwierdzone złoża, zgodnie z ustaleniami aktualnego studium, obowiązuje zakaz wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym oraz utrzymaniem, budową, odbudową urządzeń melioracji wodnych (strona 21 części tekstowej studium). Rada Miejska Gminy Byczyna, 14 lipca 2020r. podjęła uchwałę w sprawie przystąpienia do zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Byczyna. Do chwili obecnej Studium nie zostało zmienione.</p> <p>Przedłożony przez GDDKiA raport o oszczędności uwzględnienia udokumentowane złoża kruszywa naturalnego „Paruszowice” i „Paruszowice 1”. Przedstawione w raporcie o oszczędności informacje oparte zostały na danych (z 2019r.) Państwowego Instytutu Geologicznego - Państwowego Instytutu Badawczego, Centralnej Bazy Danych Geologicznych (warstwa wms) oraz serwisu MIDAS, przygotowanego przez PIG-PIB (karty informacyjne złóż). Organ zweryfikował dane dotyczące ww. złóż, na podstawie opracowania Państwowego Instytutu Geologicznego, Państwowego Instytutu Badawczego pt. „<i>Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31 XII 2020r.</i>” Warszawa 2021.</p> <p>Obydwa złoża aktualnie nie są eksploatowane i nie posiadają stref ochronnych.</p> <p>Jak wynika z informacji przedłożonych przez Inwestora, przy piśmie O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.23.2020.TE z 30.09.2020r., droga S11 w wariantcie W2Bv3, będzie kolidowała z przedmiotowymi złożami kruszywa naturalnego tj. złożem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— „Paruszowice” na odcinku od km 24+180 do km 24+320,</li> <li>— „Paruszowice 1” na odcinku od km 23+910 do km 24+180.</li> </ul> <p>Orientacyjna powierzchnia kolizji inwestycji ze złożem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— „Paruszowice” wyniesie 1,82 ha, stanowiąc 91% powierzchni całego złoża,</li> <li>— „Paruszowice 1” wyniesie 5,06 ha, stanowiąc 21% powierzchni całego złoża.</li> </ul> <p>Do proponowanego przez Właściciela złóż „Paruszowice” i „Paruszowice 1”, przesunięcia przebiegu drogi S11, projektowanej jako droga o klasie technicznej ekspresowej – S, po której pojazdy poruszają się z dużymi prędkościami, Inwestor odniósł się w cytowanym wyżej piśmie z 30.09.2020r., dokonując możliwości lokalizacji drogi po stronie wschodniej i zachodniej ww. złóż.</p> <p>Zdaniem Inwestora, usytuowanie drogi po stronie wschodniej złoża i wynikająca stąd zmiana geometrii drogi S11, w celu ominięcia przedmiotowych złóż, wiązałaby się z przesunięciem drogi w stronę wschodnią nawet o ok. 800 m. Zachowanie obecnych parametrów geometrycznych drogi wymagałoby zmiany jej przebiegu na długości min. 8 km. Ominięcie działki 129 obręb Paruszowice wiązałoby się także z koniecznością zmiany lokalizacji najbliższego węzła Byczyna Wschód i przesunięciem go w kierunku wschodnim ok. 300 m., co spowodowałoby zwiększenie zakresu kolizji z potencjalnym obszarem „Bitwy pod Byczyną”. Lokalizacja węzła zostałaby przesunięta na teren tzw. Piekla (terenu, na którym, zgodnie z danymi historycznymi, odbyła się największa potyczka wojsk biorących udział w bitwie). Droga zbliżyłaby się także do zabudowy mieszkaniowej w m. Roszkowice. Jednocześnie, zdaniem Inwestora, takie przesunięcie spowodowałoby ingerencję w obszar firmy PPUH SANDEX Sp. z o.o., co wiązałoby się z licznymi wyburzeniami i przejściem przez centrum wsi Chudoba. Dodatkowo, w m. Chudoba realizacja inwestycji wymagałaby likwidacji stawu, który zgodnie z wynikami inwentaryzacji jest miejscem bytowania i</p>	

rozrodu licznej populacji ropuchy szarej.

Natomiast przesunięcie przebiegu drogi ekspresowej w stronę zachodnią kolidowałoby przede wszystkim z planowanym obszarem Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (WSSE), a budowa Węzła Byczyna wymagałaby likwidacji znacznej części rodzinnych ogródków działkowych im. Hetmana Zamoyskiego w Byczynie. Na dalszym przebiegu droga wymagałaby wyburzeń budynków mieszkalnych, zlokalizowanych przy ul. Nasalskiej w Byczynie. Dodatkowo, przebieg drogi S11, po stronie zachodniej działki nr 129, przy zachowaniu obecnych parametrów drogi, wiązałby się z koniecznością wykonania nienormatywnych skrzyżowań drogi S11 z linią kolejową PKP (co wymaga uzyskania odstępstw od warunków technicznych, przy czym nie ma pewności, że ich uzyskanie będzie możliwe), oraz kolizją z istniejącą zabudową w rejonie Biskupic i Sarowa.

Organ przyjął powyższe wyjaśnienia i uznał je za zasadne. Równocześnie, wobec wykazanego przez Inwestora braku możliwości zaproponowania innego wariantu realizacji przedsięwzięcia omijającego złoża „Paruszowice” i „Paruszowice 1”, mając na względzie fakt, że konsekwencją wszczęcia postępowania na żądanie strony jest związanie organu administracyjnego zakresem tego żądania, co oznacza, że:

- wniosek strony wyznacza granice sprawy podlegającej rozpoznaniu i rozstrzygnięciu w drodze decyzji;
- organ nie może samodzielnie ustalić jego treści, ani też prowadzić postępowania administracyjnego i wydać rozstrzygnięcia w innym przedmiocie, czy zakresie, niż wynika to z wniosku strony;
- organ w żadnym wypadku nie jest uprawniony do narzucania stronie treści wniosku wbrew jej woli, o czym stanowią liczne wyroki sądów, organ kontynuował postępowanie w sprawie wydania przedmiotowej decyzji środowiskowej dla wariantu zaproponowanego przez Inwestora (W2Bv3).

Odnosząc się do kwestii błędnego, zdaniem strony, określenia przez GDDKiA, lokalizacji terenu bitwy pod Byczyną, podkreślenia wymaga fakt, że w chwili obecnej żadne źródła nie wskazują jednoznacznie terenu bitwy pod Byczyną. Jak wskazano powyżej, w części dotyczącej analizy kolizji drogi ekspresowej S11 z polem bitwy pod Byczyną, wyznaczenie tego terenu wymaga wykonania szeregu badań. W tej sytuacji trudno jest polemizować z zarzutem o niewłaściwym wskazaniu obszaru pola bitwy.

Odnosząc się do kwestii, podnoszonego przez właściciela złóż kopalni, braku przestrzegania przez Inwestora oraz organ wydający decyzję środowiskową, przepisów dotyczących ochrony złóż kopalni, oparto o przepisy ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020r.poz. 1219) (dalej Poś), przepisy ustawy z dnia 9 czerwca 2011r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2020 poz.1064) (dalej Pgg) oraz stwierdzenia zawarte w orzecznictwie sądów administracyjnych, w tym przytaczanym przez Właściciela przedmiotowych złóż, wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 20 maja 2015 r. w sprawie II OSK 394/15 organ przedstawił swoje stanowisko we wcześniejszej części uzasadnienia.

Ponadto, z przedłożonej dokumentacji wynika, że w województwie opolskim znajduje się 1 422.619 mln udokumentowanych ton piasku i 194 ich udokumentowane złoża. Zasoby złóż Paruszowice I Paruszowice 1 razem stanowią 0,4% zasobów zatwierdzonych złóż w woj. opolskim. Największa ilość zasobów udokumentowana jest w województwach: dolnośląskim (2 309 mln t), małopolskim (1 813 mln ton), podlaskim (1 692 mln ton), opolskim (1 423 mln ton), podkarpackim (1 319 mln ton) oraz mazowieckim (1 336 mln ton). Natomiast zasoby prognostyczne kruszyw naturalnych piaskowo-żwirowych w Polsce szacowane są na ponad 13 mld ton.

Biorąc pod uwagę powyższe organ stwierdził, że przedmiotowe złoża są złożami powszechnie występującymi i zajęcie przez przyszły pas drogowy drogi ekspresowej S11, 26% tych złóż nie będzie stanowiło szkody ani zagrożenia dla ich zasobów w województwie opolskim i Polsce.

Właściciel działki nr 129 obręb Paruszowice wskazuje również, że materiał złoża można wykorzystać pod budowę drogi ekspresowej S11 tak, aby nie dowozić go z większej odległości. Zdaniem Inwestora, w większości podobnych projektów, roboty ziemne są zbilansowane. Ilość gruntów z wykopu pod drogą równa się ilości gruntu do wykonania nasypu. Tym samym materiał z urobku w jednym miejscu przewożony jest w inne miejsce w celu wbudowania go w korpus drogowy. Równocześnie, z treści pisma GDDKiA O.OP.I-2.5301.S11.K-GW.34.2020.TE z 30.12.2020r. wynika, że wykonawca robót, realizujący zadanie na zlecenie Inwestora publicznego jakim jest GDDKiA, podczas budowy drogi wykorzysta obszar złoża, jaki znajdzie się w granicach przyszłego pasa drogowego w takim zakresie, w jakim będzie to opłacalne, racjonalne i korzystne dla środowiska, poprzez wbudowanie zalegającego w złożu kruszywa w nasypy drogowe.

Niezależnie od powyższego, jak wynika z informacji przekazanej przez Inwestora, przejęcie nieruchomości na rzecz Skarbu Państwa, poprzez wydanie decyzji ZRID, stanowić będzie podstawę prawną do wypłaty dotychczasowemu właścicielowi odszkodowania, poprzedzonego sporządzeniem operatu szacunkowego i wydaniem decyzji administracyjnej ustalającej wartość odszkodowania.

Organ uznał za wystarczające wyjaśnienia Inwestora w omawianym zakresie.

Analizując kwestie zastosowanych rozwiązań projektowych, dotyczących:

- ✓ skomunikowania terenów przyległych do projektowanej drogi ekspresowej S11;
- ✓ optymalizacji rozwiązań projektowych

organ wziął pod uwagę treść wyjaśnień przekazanych przez Inwestora przy piśmie O.OP.I-2.5301. Sil. K-GW.9.2021.TE z 11.02.2021r. i ustalił co następuje.

Potrzeba zmiany sposobu skomunikowania terenów przyległych do projektowanej drogi ekspresowej S11 oraz optymalizacja rozwiązań projektowych, w szczególności, w obrębie Byczyna została zgłoszona na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (dalej KOPI), stanowiącym ostatni element etapu Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Fakt ten, zdaniem Inwestora, znalazł potwierdzenie w zapisach Protokołu nr 13/2019 z dnia 23.07.2019r. z ustaleń KOPI (Punkt II ppkt. 9 i 10.).

Jak wynika z treści cyt. wyżej pisma z 11.02.2021r., po przeprowadzeniu wnikliwej analizy rozwiązań zrezygnowano z budowy przejazdu w ciągu DP 1309O oraz obiektu WD-22 w km 23+250 wraz z budową równoległego odcinka drogi klasy Z od km 23+250 - 24+450 (1350 m), łączącego DP 1309O z drogą 1311O. Realizacja przełożenia DP1309O wynika z optymalizacji kosztów rozwiązań projektowych. Przy rezygnacji z obiektu WD-22 i konieczności zachowania ciągłości komunikacji drogami powiatowymi, DP1309O została uciąglona poprzez połączenie z DP1311O bez ingerencji w geometrię węzła drogowego. W efekcie takich zmian m.in. zmniejszy się natężenie ruchu na drodze powiatowej i poprawi bezpieczeństwo oraz sytuacja akustyczna przy budynkach mieszkalnych wzdłuż ul. Nasalskiej.

Jak wynika z treści pisma GDDKiA, ww. rozwiązanie zostało zaakceptowane przez władze samorządowe i zarządcę drogi powiatowej:

- pismo z dn. 12.12.2019r. Zarządu Dróg Powiatowych w Kluczborku (dalej ZDP) -uzgodnienie. Warunkiem uzgodnienia rozwiązania przez ZDP było uciągnięcie dróg powiatowych i zaprojektowanie ich w klasie technicznej Z;
- pismo z dn. 2.03.2020r. Pani Burmistrz Byczyny, będące wynikiem Spotkań Informacyjnych, stanowiące wniosek o likwidację przejazdów WD-20 i WD-22, z jednoczesnym wykonaniem drogi wojewódzkiej łączącej DP 1306O: z DW 487, z DP 1309O, z DP 1311O.

Ponadto, zdaniem Inwestora podłączenie drogi powiatowej DP 1309O do DW 487 wiąże się ze znacznym wzrostem kosztów, z uwagi na konieczność zmiany geometrii węzła drogowego, a co za tym idzie zmianą jego oddziaływania na ewentualne pole bitwy pod Byczyną. Wprowadzenie piątego wlotu ronda powoduje automatycznie konieczność zwiększenia jego średnicy, odgięcia geometrii łącznic i wlotu drogi wojewódzkiej oraz oświetlenie kolejnego odcinka drogi.

Z treści cytowanego wyżej pisma z 11.02.2021r. wynika, że proponowane przez właściciela złóż rozwiązanie jest prawie dwa razy dłuższe (ok. 2500 m) od projektowanego rozwiązania (1350 m) drogi oraz nie rozwiązuje problemu braku komunikacji DP1309O po stronie wschodniej S11. Wydłuża również długość drogi do połączenia z nieruchomościami przy istniejącej DP1309O w rejonie S11 z 1,35 km do ok 4,1 km, co spowodowałoby i tak konieczność wykonania dodatkowej jezdni w śladzie zaprojektowanej DP1309O, w celu zapewnienia obsługi przyległego obszaru. Wskazana przez właściciela złóż propozycja nie jest podparta żadnymi dokumentami organów samorządowych.

Mając na względzie powyższe, organ podzielił stanowisko Inwestora, że zaproponowane przez wnioskodawcę rozwiązanie jest nieekonomiczne i niekorzystne dla Skarbu Państwa, a tym samym dla ogółu społeczeństwa.

Odnosząc się do przywoływanego przez właściciela złóż, przypadku, jaki miał miejsce w Gotartowie, w piśmie z 11.02.2021r., Inwestor wyjaśnił, że nie dokonano tam korekty przebiegu trasy drogi ekspresowej S11, jak twierdzi strona wnosząca uwagi, a jedynie wprowadzono korektę geometrii węzła Kluczbork Północ. Równocześnie wprowadzona zmiana nie była podyktowana interesem jednostki, a protestem całej społeczności okolicznych miejscowości i wiosek.

Ponadto Inwestor poinformował, że zmiany wprowadzane w dokumentacji, w stosunku do materiału przedłożonego z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn. 30.09.2019 r. wynikają także z toczących się prac projektowych oraz treści wezwań RDOŚ do dokonania uzupełnień.

W wersji ujednoliconej raportu ooś, przekazanej do RDOŚ 30.09.2020 r., łącznik, czyli droga równoległa do DP1309O, biegnąca po wschodniej stronie S11, został uwzględniony na mapach urzędzeń ochrony środowiska - załączniki graficzne 1.4 i 1.5 raportu ooś. Niezbędny zakres terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie (w tym budowa łącznika) został przedstawiony na mapach ewidencyjnych przedłożonych wraz z ujednoliconą wersją raportu.

Stanowisko organu w kwestiach:

- a) wariantowania przedsięwzięcia,
  - b) braku wariantu alternatywnego przebiegu drogi powiatowej drogi powiatowej 1309O,
  - c) powołania biegłego (niezależnego eksperta) do wykonania koreferatu w celu zmiany przebiegu drogi S11 w związku z kolizją ze złożem kruszywa naturalnego;
  - d) braku wydawania, przez RDOŚ w Opolu, w toku prowadzonego postępowania o wydanie duś, stanowisk dotyczących tego postępowania czy też szczegółowego odnoszenia się do składanych uwag i wniosków,
  - e) braku działań organu powodujących ograniczenia prawa do udziału w przedmiotowym postępowaniu i prawa do wystąpienia do prokuratora,
  - f) braku udziału RDOŚ w Opolu, w posiedzeniach Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (dalej ZOPI), organizowanych przez GDDKiA,
- przedstawiono wcześniej, właścicielowi złóż, w piśmie WOOŚ. 420.2.2.2019.ES.51 z 21.01.2021r.

Podkreślono w nim, że obecnie obowiązujące przepisy nie wymagają, aby każdy element przedsięwzięcia podlegał wariantowaniu. Stąd raport ooś nie musi zawierać wariantów przebudowy drogi powiatowej 1309O. Ponadto, organ prowadzący postępowanie związany jest wnioskiem inwestora, który wyznacza zakres przedsięwzięcia i dokonuje oceny wpływu przyjętych przez inwestora rozwiązań na środowisko. Stąd też, w ramach prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 Kępno-A1 na odcinku Kępno –granica województwa (z wyłączeniem obwodnicy Olesna)”, Regionalny Dyrektor Ochrony



Środowiska w Opolu nie przewidział powołania biegłego z dziedziny projektowania dróg.

Na postępowanie o wydanie duś składa się wiele elementów, takich między innymi jak:

- a) analiza przedłożonych przez inwestora dokumentów, w tym przede wszystkim raportu ooś, w ramach której inwestor wzywany jest do składania wyjaśnień i uzupełnień dotyczących kwestii objętych postępowaniem (stąd wezwania RDOŚ w Opolu o ustosunkowanie się do kwestii przebiegu drogi ekspresowej przez złoże),
- b) analiza, przedkładanych w toku postępowania, uwag i wniosków,
- c) zasięgnięcie opinii innych organów,
- d) przeprowadzenie postępowania z udziałem społeczeństwa.

Rolą organu prowadzącego takie postępowanie jest zebranie kompletnego materiału dowodowego (wniosek inwestora, stanowiska innych organów uczestniczących w postępowaniu, uwagi i wnioski stron, uwagi i wnioski społeczeństwa, uwagi i wnioski organizacji ekologicznych) pozwalającego na ostateczne zajęcie stanowiska w sprawie, w tym rozstrzygnięcie spornych kwestii. W trakcie trwania postępowania organ nie wydaje żadnych stanowisk, dotyczących rozpatrywanego wniosku (w tym także dotyczących powołania biegłego, czy też cyt. „pojawiających się w trakcie prowadzenia postępowania wątpliwości”. Do wszelkich składanych w trakcie postępowania uwag i wniosków stron i społeczeństwa organ szczegółowo odnosi się w treści uzasadnienia duś. Brak szczegółowego odniesienia się do złożonych uwag i wniosków nie ogranicza prawa do udziału w przedmiotowym postępowaniu oraz nie pozbawia prawa, w przypadku kiedy strona czy przedstawiciel społeczeństwa uzna za zasadne, do wystąpienia do prokuratora. Zgodnie z art. 183 §1 ustawy Kpa prokuratorowi służy prawo udziału w każdym stadium postępowania w celu zapewnienia, aby postępowanie i rozstrzygnięcie sprawy było zgodne z prawem.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu nie uczestniczył w posiedzeniach ZOPI organizowanych przez GDDKiA, tym samym nie brał udziału w cyt. „teleposiedzeniu”, które odbyło się 4.12.2020 r.. Nie jest też w posiadaniu protokołu z tego posiedzenia, ani nie posiada wiedzy na temat podejmowanych na tym posiedzeniu kwestii. Stanowisko przyjęte w trakcie ww. posiedzenia jest niezależne i nie ma wpływu na postępowania prowadzone w tutejszym urzędzie. Równocześnie wskazują, że RDOŚ w Opolu nie ma podstaw do wniesienia cyt. „protestu” wobec stanowiska przyjętego przez ZOPI.

Zdaniem organu, analiza wielokryterialna zawarta w przedłożonym przez GDDKiA raporcie ooś została wykonana zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie zasadami. Analizie poddano warianty lokalizacyjne (W1, W1B, W2, W2B) oraz ich wersje (v1, v2 i v3). Zastosowana metodyka pozwoliła na wyodrębnienie wszelkich różnic pomiędzy poszczególnymi wariantami lokalizacyjnymi drogi i ich modyfikacjami i dokonanie ich oceny w ujęciu środowiskowym - społecznym, przy uwzględnieniu wag poszczególnych kryteriów różnicujących analizowane warianty. Wszystkie warianty rozpatrywane zostały na tym samym poziomie szczegółowości. W ramach oceny wyodrębniono trzy kryteria: techniczne, środowiskowe i społeczne.

Kryterium techniczne identyfikuje zespół wskaźników opisujących oddziaływanie, którego skutki mają charakter pośredni lub bezpośredni na środowisko przyrodnicze, kryterium środowiskowe identyfikuje zespół wskaźników opisujących oddziaływanie, którego skutki mają charakter pośredni lub bezpośredni w odniesieniu do wybranych elementów środowiska a kryterium społeczne identyfikuje zespół wskaźników opisujących oddziaływanie, którego skutki mają charakter pośredni lub bezpośredni w odniesieniu do warunków życia ludzi. Wyniki analizy wielokryterialnej stały się podstawą do ostatecznego wyboru wariantu realizacji przedsięwzięcia. Dokonana w tym zakresie analiza, zdaniem organu jest poprawna. Sumaryczny wynik tej analizy wykazał, że wariant W2B v3 jest najkorzystniejszy.

Odnosząc się do negocjacji, przez Pana P.P. położenia pola bitwy pod Byczyną w stosunku do lokalizacji złóż Paruszowice i Paruszowice 1organ potwierdza, że na podstawie dostępnych obecnie materiałów nie można jednoznacznie określić jego granic. Jednak przekazane przez OWKZ wyniki badań prowadzonych w 2020r. z całą pewnością potwierdzają, że bitwa odbyła się na wschód od Byczyny, pomiędzy Byczyną a Roszkowicami.

Ponadto, w swoich pismach i mailach Pan P.P. poruszał różne inne kwestie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi ekspresowej S11 i dotyczące np. :

- nieprawidłowości przy wytyczeniu przez GDDKiA trasy przebiegu drogi S11,
- cyt. „niszczenia innych dróg”,
- cyt. „ukrywania budowy dróg gminnych pod specustawę”,
- cyt. „budowy cyt. „zbyt wypasionych dróg” ,
- cyt. „zestawienia kosztów budowy łącznika oraz kosztów wariantu alternatywnego tj. łącznika z drogą wojewódzką”,
- zażądania, od Powiatowego Zarządu Dróg w Kluczborku, danych o natężeniu ruchu na drodze powiatowej 13090 .

Organ uznał je za niezwiązane bezpośrednio z przedmiotowym postępowaniem.

Wobec powyższego, po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, biorąc pod uwagę:

- ustalenia własne,
- opinie organów uzgadniających i opiniujących,
- ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz jego uzupełnieniach,
- wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa,
- uwagi i wnioski stron postępowania,

wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

W niniejszej decyzji określono środowiskowe uwarunkowania realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz warunki, jakie muszą zostać uwzględnione w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w celu zminimalizowania negatywnych skutków oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Uzasadnienie potrzeby nałożenia poszczególnych warunków przedstawiono powyżej, wskazując wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska na etapie jego realizacji i likwidacji oraz eksploatacji.

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

#### **Pouczenie**

Zgodnie z ustawą o oś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 tej ustawy. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b.

W przypadku konieczności wykonywania prac powodujących łamanie zakazów obowiązujących względem gatunków chronionych, należy przed przystąpieniem do nich wystąpić o uzyskanie zezwolenia na realizację czynności zakazanych, wydawanego w trybie określonym w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098).

Zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020r. poz. 1546), niniejsza decyzja nie podlega opłacie skarbowej.

Alicja Majewska  
Regionalny Dyrektor Ochrony  
Środowiska w Opolu  
/ – podpisany cyfrowo/

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad na ręce pełnomocnika Pana Marcina Bronkiewicza
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane przez obwieszczenie w trybie art. 49 K.p.a.

Do wiadomości:

1. Państwowe Gospodarstwo Wodne Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu
2. Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
4. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi
5. aa

Sprawę prowadzi Ewa Szymańska tel. (77) 45 26 240