



Burmistrz Dzierżoniowa

Dzierżoniów, 28.07.2021r.

ZK.6220.1.2021

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 75 ust. 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021.247 ze zm.) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Województwa Dolnośląskiego reprezentowanego przez pełnomocnika w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Realizacja projektu Trasa Sudecka – Budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 384 ul. Batalionów Chłopskich do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego) - Etap II”, oraz po uzyskaniu opinii od Dyrektora Zarządu Zlewni w Legnicy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Burmistrza Bielawy, Burmistrza Pieszyc oraz brak zastrzeżeń od Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dzierżoniowie

STWIERDZAM

- 1) brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Realizacja projektu Trasa Sudecka – Budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 384 ul. Batalionów Chłopskich do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego) - Etap II”, i jednocześnie, na podstawie art. 84 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,
- 2) określam warunki korzystania ze środowiska i użytkowania przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

I. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji.

- 1) Ochronę powierzchni ziemi należy realizować poprzez objęcie placem budowy możliwie jak najmniejszy obszar. Po zakończeniu przedsięwzięcia plac budowy należy uporządkować. Na etapie realizacji w celu zminimalizowania niebezpieczeństwa zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego substancjami ropopochodnymi zaplecze budowy, składy materiałów i paliw oraz parki maszynowe zorganizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym warstwą nieprzepuszczalną z dala od cieków wodnych i miejsc podmokłych – min. 100 m. Tankowanie i naprawy maszyn mogą odbywać się wyłącznie na ww. terenie. W miejscu tym powinno znajdować się stanowisko z sorbentem służącym do likwidacji powstałych wycieków i wylewów substancji ropopochodnych. Nie należy lokalizować bazy sprzętowej w pobliżu zabudowy mieszkaniowej.

- 2) W czasie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić zaplecze sanitarne dla pracowników wyposażone w przenośne toalety oraz pojemniki lub kontenery na odpady komunalne. Funkcjonowanie zaplecza budowy musi uniemożliwiać niekontrolowany zrzut ścieków.
- 3) W przypadku zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi grunt należy zebrać i przekazać do unieszkodliwienia.
- 4) Sypkie materiały budowlane powinny być magazynowane w sposób uniemożliwiający ich pylenie. W celu eliminowania zapylenia wtórnego w okresach suchych teren budowy należy zraszać wodą.
- 5) Kolizje z ciekami i urządzeniami wodnymi należy rozwiązać z uwzględnieniem aspektów środowiskowych, bez zbędnej ingerencji w koryto cieków wodnych, na warunkach określonych w pozwoleniu wodnoprawnym i pod nadzorem właściciela cieków.
- 6) Przy robotach w obrębie cieków wodnych należy zabezpieczyć skarpy brzegów przed zniszczeniem i rozjeżdżaniem ciężkim sprzętem budowlanym. Do umocnienia brzegów i skarp cieków wykorzystywać materiały naturalne.
- 7) Prace związane z budową obiektu mostowego (dotyczy cieków Brzęczek), realizowane w korycie rzeki, należy prowadzić w okresie od połowy czerwca do końca lutego.
- 8) Drogi dojazdowe do obsługi budowy należy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć drogową zlokalizowaną w pobliżu przedsięwzięcia. Drogi dojazdowe do placu budowy i drogi wewnętrzne należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie.
- 9) Odpady na każdym etapie przedsięwzięcia należy magazynować na terenie o nawierzchni utwardzonej, w miejscu niedostępnym dla osób nieupoważnionych, a także sukcesywnie przekazywać uprawnionym podmiotom. Odpady należy magazynować w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne, w tym stan skupienia, oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady. Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów oraz negatywne ich oddziaływanie na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Wytworzone odpady powinny być w pierwszej kolejności poddawane odzyskowi, a gdy odzysk nie będzie możliwy, należy poddać je unieszkodliwieniu.
- 10) Cały obszar inwestycji należy objąć nadzorem przyrodniczym w postaci następujących specjalistów:
 - a) *botanik* (kontrola terenu budowy pod kątem występowania roślin chronionych i procedury postępowania z nimi);
 - b) *herpetolog* (kontrola placu budowy w zakresie wkraczania płazów i gadów, kontrola kondycji wygrodzeń herpetologicznych, kontrola wykopów, kontrola miejsc przekraczania cieków i rowów);
 - c) *ornitolog* (nadzór nad wycinką drzew);
 - d) *chiropterolog* (nadzór nad wycinką drzew).

Informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu realizacji nadzoru przyrodniczego należy przedłożyć Burmistrzowi Dzierżoniowa bezpośrednio po dokonaniu ustaleń i po realizacji ustaleń.

11) Nie rzadziej niż raz dziennie kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów czy gadów (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu, tj. od 15 marca do 15 października), a znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odłowić i wypuścić poza obszar inwestycji. Ostatnia kontrola zwierząt w wykopach powinna być przeprowadzana bezpośrednio przed ich zasypaniem. W celu zapewnienia swobodnego opuszczenia wykopu przez drobne ssaki i płazy ściany wykopów należy formować pod odpowiednim kątem lub wstawiać pod odpowiednim kątem deski do wykopu.

12) Na podstawie obserwacji specjalistów (herpetolog), w okresie aktywności płazów, należy podjąć decyzję o konieczności wykonania wyгородzenia terenu a następnie należy zamontować płotki herpetologiczne zgodnie z zaleceniami specjalisty (herpetolog).

13) Wszystkie planowane prace drogowe należy wykonywać przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii dla prac drogowych, remontowo – budowlanych w sposób ręczny i mechaniczny z zachowaniem obowiązujących przepisów. Zastosowane materiały i wyroby muszą spełniać wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz muszą posiadać wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

14) W czasie realizacji przedsięwzięcia należy stosować wyłącznie sprawne technicznie środki transportu i urządzenia z atestami w celu zmniejszenia emisji substancji gazowych i pyłowych do środowiska oraz zmniejszenia hałasu. Należy na bieżąco kontrolować stan techniczny maszyn i urządzeń.

15) Przy realizacji prac ziemnych zdjętą warstwę humusu należy magazynować selektywnie a następnie wykorzystać humus do wykończeniowych prac ziemnych, rekultywacji terenu, urządzenia terenów zieleni przydrożnej.

16) Prace budowlane, ziemne i transport w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej. W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować jednocześnie.

17) Odwodnienie drogi wykonać bez szkody dla gruntów przyległych. W przypadku uszkodzenia systemu melioracyjnego lub drenarskiego należy go odbudować zachowując jego ciągłość i funkcję.

18) Wycinkę drzew oraz krzewów ograniczyć do minimum i należy ją przeprowadzić w okresie od września do marca. W przypadku drzew starych, dziuplastych i próchniejących wycinkę drzew należy przeprowadzić od początku listopada do końca marca. Drzewa po ścięciu należy odłożyć (w postaci całego pnia głównego z podciętymi konarami głównymi) obok miejsca ścięcia i pozostawić w tym miejscu na nie mniej niż 24 godziny (optymalnie na 48 godzin).

19) Drzewa nieprzewidziane do usunięcia, narażone na uszkodzenia mechaniczne, należy odeskować na wysokości 1,5-2 metrów od poziomu gruntu (dola część desek powinna opierać się na gruncie). Odeskowanie należy przymocować do pnia w kilku miejscach w odległości 40-60 cm od siebie.

20) Prace ziemne w pobliżu drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia należy prowadzić w sposób najmniej szkodliwy dla nich. Zaleca się, aby prace ziemne w bezpośredniej bliskości bryły korzeniowej prowadzić ręcznie. Odsłonięte korzenie należy zabezpieczyć matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach dodatnich maty należy zwilżać wodą, by zabezpieczyć korzenie przed ich wysuszeniem. W temperaturach ujemnych maty powinny być suche, tak aby uniknąć przemarzania korzeni. W przypadku, gdy mimo zachowania dużej ostrożności dojdzie do uchodzenia korzeni, należy zniszczone końcówki korzeni odciąć (powierzchnia cięcia powinna być równa i gładka) i zabezpieczyć maścią ogrodniczą z dodatkiem preparatu grzybobójczego.

21) Składowanie materiałów budowlanych i mas ziemnych nie może odbywać się pod drzewami – minimalna odległość składowania rzut korony + 1 metr.

22) Mieszanki asfaltowe wbudowywane w obiekt należy dostarczać sukcesywnie w miarę potrzeb z zalegalizowanych wytworni mas bitumicznych; wykorzystywane masy bitumiczne powinny być produkowane w oparciu o zatwierdzone recepty laboratoryjne i na bieżąco badane co do ich jakości, według ustanowionych norm i przepisów.

23) Po zakończeniu prac związanych z fazą budowy cały teren zajęty pod inwestycję należy uporządkować, a powierzchnie biologicznie czynne zajęte pod drogi technologiczne, zaplecze budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych należy przywrócić do stanu pierwotnego. Na terenach tych należy przeprowadzić odpowiednie prace agrotechniczne (spulchnienie gruntu, nawożenie, pokrycie humusem) a następnie wprowadzić rodzimą roślinność, dostosowaną do lokalnych warunków glebowych i siedliskowych.

24) Wzdłuż całej budowanej drogi w miejscach, gdzie jest to możliwe tj. uwzględniając uwarunkowania terenowe, wymogi bezpieczeństwa, rozmieszczenie infrastruktury i możliwość wjazdu i poruszania się pojazdów serwisowych, dokonać nasadzeń krzewów. W doborze gatunków kierować się ich odpornością na zanieczyszczenia powietrza, susze, zasolenie gleby. Nasadzenia przeprowadzić w formie gęstych, zwartych pasów krzewów rodzimych gatunków.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie eksploatacji.

1. Utrzymywać w dobrym stanie technicznym urządzenia do odprowadzania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych, poprzez stałą konserwację polegającą na przeprowadzaniu systematycznych przeglądów, usuwania zbędnej roślinności, czyszczenia sieci, studzienek, wylotów, rowów itp. Przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do wód lub urządzeń wodnych

należy za pomocą osadników oczyścić odprowadzane wody do parametrów zapewniających zachowanie standardów jakości środowiska.

2. Hałas spowodowany eksploatacją drogi nie może przekraczać dopuszczalnych poziomów na terenach obszarów chronionych akustycznie.

3. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum środki stosowane do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi), zgodnie z obowiązującymi normami i zarządzeniami oraz stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.

4. Odpady niebezpieczne oraz odpady inne niż niebezpieczne wytwarzane na etapie eksploatacji drogi należy poddawać selektywnej zbiórce a następnie należy je przekazywać podmiotom gospodarczym posiadającym odpowiednie zezwolenia.

III. Warunki dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

1. W celu umożliwienia przemieszczania się zwierząt wzdłuż przekraczanego ciek Brzęczek (w km ok. 7+750) należy wykonać zintegrowane przejście dolne dla zwierząt o minimalnych wymiarach dla jednego brzegu: szerokość $\geq 5,0\text{m}$, wysokość $\geq 3,5\text{m}$. Przejście powinno obejmować ciek oraz pas brzegu powyżej poziomu zalewania. Powierzchnia przeznaczona dla zwierząt musi mieć naturalne pokrycie, w tym warstwę gleby urodzajnej. Umocnienie koryta ciek w miejscu przejść dolnych w promieniu 50 m od nich wykonać jedynie w sytuacjach koniecznych, wykorzystując wyłącznie kruszywa naturalne (nie dopuszcza się wykorzystania materiałów betonowych ani gabionów). Należy wybudować osłony antyolśnieniowe (możliwie blisko krawędzi jezdni) powyżej wlotów przejścia drogowego na długości 50 m od osi przejścia w obu kierunkach.

2. W miejscu projektowanego przepustu w km ok. 8+290 należy wykonać przejście dolne małe dla małych zwierząt o minimalnych wymiarach: szerokość $\geq 2,0\text{m}$, wysokość $\geq 1,2\text{m}$. Na odcinkach 200m przed i za przejściami dla zwierząt zastosować ogrodzenia naprowadzające zwierzęta oraz dokonać nasadzeń roślinności gatunków rodzimych.

3. Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni drogi należy zaprojektować z uwzględnieniem konieczności oczyszczania odprowadzanych wód. Na kanalizacji odprowadzającej wody opadowe i roztopowe należy wykonać osadniki, które powinny zapewniać oczyszczanie odprowadzanych wód do wielkości zapewniających zachowanie standardów jakości środowiska.

4. Przy tworzeniu systemu odwadniania należy zastosować rozwiązania umożliwiające wydostanie się z nich drobnych zwierząt.

5. W projekcie budowlanym należy określić sposób zagospodarowania mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w ramach realizowanego przedsięwzięcia.

6. W projekcie budowlanym należy określić sposób odprowadzenia wód z wykopów.

IV. Na podstawie art. 108 § 1 niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 22.02.2021r. do Urzędu Miasta w Dzierżoniowie wpłynął wniosek Zarządu Województwa Dolnośląskiego reprezentowanego przez pełnomocnika w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Realizacja projektu Trasa Sudecka – Budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 384 ul. Batalionów Chłopskich do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego) - Etap II”. Zakres inwestycji opisanej w karcie informacyjnej przedsięwzięcia obejmuje budowę drugiego odcinka obwodnicy Dzierżoniowa o długości 2,81 km – odcinek od drogi DW 384 do ronda na skrzyżowaniu obwodnicy i DW383 (projektowo budowa całej obwodnicy została podzielona na 3 zadania). Długość całej obwodnicy Dzierżoniowa wynosi ok. 11,8 km i przebiega wzdłuż południowej i zachodniej granicy miasta Dzierżoniów. Przedsięwzięcie będące przedmiotem niniejszego postępowania zlokalizowane jest na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów, Gminy Bielawa i Gminy Pieszyce. Do wniosku została dołączona karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z załącznikami tj. kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonym obszarem oddziaływania i zaznaczonym miejscem realizacji przedsięwzięcia, wykaz działek, na których będzie realizowane przedsięwzięcie, pełnomocnictwo oraz stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w zakresie planowanego przedsięwzięcia. Karta informacyjna przedsięwzięcia została sporządzona przez firmę Michał Jaśkiewicz Ansee Consulting z siedzibą we Wrocławiu (data sporządzenia dokumentu luty 2021r.)

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych:

- 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko,
- 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Mając na uwadze charakter i zakres przedsięwzięcia tut. Organ, na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, planowane przedsięwzięcie zakwalifikował do przedsięwzięć

mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Zamierzenie inwestycyjne zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć określonych § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z §3 ust. 1 pkt 62 tj. *drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 w/w rozporządzenia lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*. W ramach budowy drogi koniecznym będzie przebudowa napowietrznych linii energetycznych oraz sieci do przesyłu gazu kolidujących z planowaną budową drogi (przedsięwzięcia wymienione w **§ 3 ust. 1 pkt 7** w.w. rozporządzenia tj. „*napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6*”; oraz **§ 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*”. Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne realizowane będzie na terenie trzech gmin tj. Gminy Miejskiej Dzierżoniów (powierzchnia przedsięwzięcia ok. 11,24 ha), Gminy Pieszyce (powierzchnia przedsięwzięcia ok. 5,62 ha) oraz Gminy Bielawa (powierzchnia przedsięwzięcia ok. 4,79 ha). Mając powyższe na uwadze, dla planowanego przedsięwzięcia ma zastosowanie art. 75 ust. 4 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* tj. „*W przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, wykraczającego poza obszar jednej gminy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie*”. Dla wnioskowanego przedsięwzięcia największa część terenu inwestycyjnego położona jest na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów, dlatego też organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Dzierżoniowa.

W myśl art. 80 ust. 2 *ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach*

oddziaływania na środowisko, drogi publiczne nie wymagają stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli taki plan został uchwalony. W Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (KIP) zostały wymienione miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego położone na obszarach gmin, na którym znajduje się projektowany odcinek drogi. W KIP została przeprowadzona analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w celu identyfikacji terenów chronionych akustycznie.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 *ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* Organ prowadzący postępowanie pismem ZK.6220.1.2021 z dnia 03.03.2021r. wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dzierżoniowie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Legnicy o wyrażenie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem wniosku. Po uzyskaniu w/w opinii organ prowadzący postępowanie zobowiązany jest do wydania postanowienia o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko lub odstąpienia od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wnioskodawca pismem ZK.6220.1.2021 z dnia 03.03.2021r. został poinformowany o prowadzonym postępowaniu oraz o wystąpieniu do organów opiniujących, o których wyżej mowa. Strony postępowania obwieszczeniem ZK.6220.1.2021r. z dnia 04.03.2021r. zostały poinformowane o toczącym się postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia oraz o prowadzonym procesie opiniodawczym. Zakres stron postępowania został określony na podstawie art. 74 ust. 3a. *ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. Za stroną postępowania oprócz wnioskodawcy zostały uznane podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Zgodnie z art. 74 ust. 3a w/w ustawy przez obszar ten rozumie się :

- 1) przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu;
- 2) działki, na których w wyniku realizacji, eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska, lub
- 3) działki znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia, które może wprowadzić ograniczenia w zagospodarowaniu nieruchomości, zgodnie z jej aktualnym przeznaczeniem.

W przedmiotowej sprawie stronami postępowania zostały uznane podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w odległości 100 m od granic tego terenu oraz wnioskodawca. Ze względu na fakt, że w przedmiotowym postępowaniu łącznie występuje ponad 10 stron, zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy z dnia z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego tj. "Strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeżeli przepis szczególny tak stanowi." Mając powyższe na uwadze ww. obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie internetowej BIP Urzędu Miasta w Dzierżoniowie, na tablicy informacyjnej zlokalizowanej w Urzędzie Miasta w Dzierżoniowie.

Zgodnie z art. 75 ust. 4 w/w ustawy, tut. Organ wystąpił do Burmistrza Pieszyc oraz Burmistrza Bielawy o wydanie opinii w zakresie prowadzonego postępowania (pismo ZK.6220.1.2021 z dnia 04.03.2021r.). Do pisma zostało dołączone obwieszczenie Burmistrza Dzierżoniowa skierowane do stron postępowania dotyczące toczącego się postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, celem podania go do publicznej wiadomości. W odpowiedzi Burmistrz Pieszyc pozytywnie zaopiniował planowane przedsięwzięcie i stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (pismo Burmistrza Pieszyc nr WGPRiIT.6220.1.2021 z dnia 13.04.2021). W swojej opinii Burmistrz Pieszyc określił wymagania, które powinny być wskazane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (wszystkie wymagania określone w ww. opinii zostały uwzględnione w niniejszej decyzji). Burmistrz Bielawy pozytywnie zaopiniował planowane przedsięwzięcie i stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wskazując jednocześnie wymagania środowiskowe, które powinny zostać uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (wszystkie wymagania określone w postanowieniu Burmistrza Bielawy nr OŚR.6220.3.2021 z dnia 13.04.2021 zostały uwzględnione w niniejszej decyzji).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dzierżoniowie nie wydał opinii dotyczącej warunków realizacji przedsięwzięcia w terminie ustawowym, o którym mowa w art. 64 ust. 4 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, tj. w terminie 14 dni. Zgodnie z dokumentami sprawy termin dla Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dzierżoniowie do wydania opinii w przedmiotowej sprawie upłynął dnia 19.03.2021r. Niewydanie przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego opinii, zgodnie z art. 78 ust. 4 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale*

społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko należy traktować jako brak zastrzeżeń.

W dniu 19.03.2021r. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Legnicy wydał opinię WR.ZZŚ.1.435.35.2020.EG wyrażając w niej stanowisko o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednocześnie wymagania środowiskowe, które powinny zostać uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. (wszystkie wymagania określone w ww. opinii zostały uwzględnione w niniejszej decyzji). Państwowe Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie w swojej opinii szczegółowo uzasadniło przyczyny odstąpienia od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wskazując, że planowane przedsięwzięcie nie powoduje negatywnego oddziaływania na stan jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) oraz możliwość osiągnięcia celów środowiskowych.

W ramach procesu opiniowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu (RDOŚ) organ ten w dniu 28.04.2021r. wydał opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i o zakresie raportu o oddziaływaniu na środowisko (postanowienie WOOŚ.4220.159.2021.BZ.2 z dnia 28.04.2021r.). Organ ten przeanalizował planowane przedsięwzięcie pod kątem uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* i uznał, że dla planowanego przedsięwzięcia konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko. W uzasadnieniu opinii Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu opisał zakres planowanego przedsięwzięcia i związane z tym oddziaływania na środowisko. Na etapie realizacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wskazał na występowanie okresowych zakłóceń akustycznych spowodowanych pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Faza realizacja będzie także potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska związana z pracą maszyn i urządzeń oraz spalaniem paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia, a także uwalnianiem węglowodorów podczas kładzenia mas bitumicznych. W fazie realizacji mogą powstawać także odpady, w tym odpady niebezpieczne związane z usuwaniem kolidujących sieci, rozbiórką istniejących nawierzchni dróg, użytkowaniem sprzętu budowlanego, funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników, pracami ziemnymi. W trakcie prac budowlanych istnieje również niebezpieczeństwo zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi pochodzącymi od pojazdów i urządzeń budowlanych, magazynowanych olejów, smarów i innych materiałów niezbędnych do bieżącej eksploatacji i konserwacji sprzętu. Na etapie realizacji inwestycji możliwe jest także obniżenie jakości

wizualnej krajobrazu. Ze względu na charakter przedsięwzięcia nie jest możliwe całkowite wyeliminowanie powyższych emisji do środowiska. Na etapie eksploatacji oddziaływanie akustyczne oraz oddziaływanie w zakresie emisji substancji do powietrza będzie miało charakter ciągły, przy czym poziom emisji hałasu i substancji do powietrza w ciągu doby będzie się zmieniał. Zagrożeniem dla środowiska gruntowo-wodnego mogą być zanieczyszczone wody opadowe z utwardzonej powierzchni drogi. W uzasadnieniu postanowienia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu szczególną uwagę zwrócił na oddziaływanie przedsięwzięcia w zakresie aspektów przyrodniczych. Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się ze zmianą sposobu wykorzystania terenu, które obecnie stanowią użytki rolne pozbawione zabudowy oraz elementów infrastruktury, dzięki czemu możliwe jest wykorzystanie tego terenu przez zwierzęta jako potencjalne siedliska i miejsca żerowania. Ponadto tereny otwarte mogą być wykorzystywane przez zwierzęta w trakcie lokalnych i ponadlokalnych migracji albo jako miejsca bytowania (w tym żerowania), w szczególności przez ptaki, które w większości objęte są ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. W ramach inwestycji planowana jest wycinka drzew i krzewów. Zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, po usunięciu roślinności wysokiej oraz przekształceniu powierzchni terenu warunki bytowania mogą zostać zakłócone, co może negatywnie oddziaływać na lokalne środowisko przyrodnicze. Dodatkowo przez teren planowanej inwestycji przepływają ciekli wodne, które mogą stanowić potencjalne siedlisko oraz miejsce rozrodu i migracji płazów i gadów – gatunków chronionych na mocy ww. rozporządzenia. W związku z powyższym, zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, mając na uwadze rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, skalę przewidywanego oddziaływania, możliwość wystąpienia uciążliwości związanych z emisją pyłu i spalin oraz wytwarzaniem odpadów, a w szczególności uwzględniając lokalizację i skalę przedsięwzięcia oraz wycinki drzew i krzewów, co wiąże się ze zniszczeniem potencjalnych siedlisk chronionych gatunków oraz korytarzy migracyjnych dla przedmiotowej inwestycji konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu określając zakres raportu wskazał, że raport powinien w szczególności uwzględniać oddziaływanie przedsięwzięcia na:

- gatunki grzybów, roślin i zwierząt chronionych na mocy rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz.U. poz. 1408) z dnia 9 października 2014r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. poz. 1409) i z dnia 16 grudnia 2016r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. poz. 2183 ze zm.);

- siedliska przyrodnicze wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska: z dnia 13 kwietnia 2010r. 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 poz. 1713);
- różnorodność biologiczną oraz funkcjonowanie lokalnych szlaków migracyjnych zwierząt.

Zgodnie ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze winna obejmować etap jego realizacji oraz eksploatacji. Lokalizacja siedlisk przyrodniczych i stanowisk gatunków chronionych powinna zostać stwierdzona na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej przez odpowiednich specjalistów w okresie wegetacji roślin i aktywności zwierząt. W przypadku stwierdzenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na chronione gatunki grzybów, roślin i zwierząt, siedliska przyrodnicze oraz funkcjonowanie lokalnych korytarzy migracyjnych, raport winien zawierać opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań na wyżej wymienione elementy środowiska przyrodniczego, a w przypadku braku możliwości zabezpieczenia poszczególnych elementów środowiska przed zniszczeniem oraz wskazywać warunki adekwatnej kompensacji przyrodniczej w rozumieniu art. 75 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2020r. poz. 1219 ze zmianami). Raport winien zawierać propozycje rozwiązań oraz zaleceń mających na celu eliminację lub minimalizację negatywnego wpływu na środowisko przedmiotowej inwestycji zarówno na etapie realizacji eksploatacji i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia.

Tut. Organ po uzyskaniu opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Legnicy oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu przekazał informację w tym zakresie do Burmistrza Bielawy i Burmistrza Pieszyc. Pismem ZK.6220.1.2021 z dnia 21.05.2021r. tut. Organ informację o otrzymanych opiniach przekazał także do wnioskodawcy. W dniu 21.05.2021r. Inwestor przesłał do tut. Organu stanowisko, w którym odniósł się do opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i wniósł o odstąpienie od wykonania raportu o oddziaływaniu na środowisko. W ww. piśmie inwestor wskazał, że na budowę całej obwodnicy uzyskał zgodę na realizację inwestycji drogowej (decyzja Wojewody Dolnośląskiego Nr 49/12 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 30.12.2012r.- decyzja ZRID) po wcześniejszym uzyskaniu od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach było poprzedzone przeprowadzeniem oceny oddziaływania na środowisko, w tym inwestor obowiązany był do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. W związku z powyższym inwestor jest uprawniony do wykonania robót na około 95% długości trasy, wyłączając jedynie obszar ronda na

skrzyżowaniu z ul. Batalionów Chłopskich w Dzierżoniowie (droga wojewódzka nr 384). Decyzja ZRID była podstawą rozpoczęcia prac związanych z budową obwodnicy. W chwili obecnej inwestycja jest w trakcie realizacji – został wykonany III odcinek (zadanie 3). W swoim piśmie inwestor wskazał, że w stosunku do projektu zatwierdzonego ostateczną decyzją ZRID jedyną zmianą istotną wymagającą zmiany decyzji ZRID jest zmiana skrzyżowania obwodnicy z ul. Batalionów Chłopskich w Dzierżoniowie ze skrzyżowania typu rondo na skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną, co jest podyktowane ponownym, uruchomieniem linii kolejowej relacji Dzierżoniów – Bielawa. W tym miejscu należy wskazać, że sytuacja ta nie narusza zapisów raportu o oddziaływaniu na środowisko, gdzie w raporcie napisano, że linia jest nieczynna jedynie chwilowo i planowane jest uruchomienie linii, i wykorzystanie jej do przewozów pasażerskich. Inwestor wskazał, że przyczyną wystąpienia o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest zamiar zmiany ustalonych w decyzji o środowiskowych warunkach środowiskowych, lecz konieczność uzyskania zamiennej decyzji ZRID, w związku ze zmianą typu skrzyżowania obwodnicy z ul. Batalionów Chłopskich w Dzierżoniowie. W związku z upływem ważności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która jest niezbędnym elementem wniosku o uzyskanie decyzji ZRID, koniecznym było wystąpienie o nową decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującą II odcinek obwodnicy (zadanie 2), gdzie zlokalizowane jest skrzyżowanie z ul. Batalionów Chłopskich. Inwestor wskazał, że wprowadzone do projektu zmiany w żaden sposób nie naruszają ustaleń w raporcie oraz decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dodatkowo pełnomocnik inwestora w piśmie BP/20-21/WL/5 wskazał, że w ramach prowadzonej oceny oddziaływania na środowisko był wykonywany raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z przeprowadzeniem pełnych obserwacji przyrodniczych. Raport z roku 2011 opisywał oddziaływanie inwestycji na otoczenie, w tym na środowisko przyrodnicze i działania, które należy podjąć aby zminimalizować lub wyeliminować negatywne oddziaływanie. Na podstawie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, w tym informacji zawartych w raporcie, została ustalona trasa drogi oraz środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. W piśmie tym wskazano, że w stosunku do ustaleń raportu nie zmieniło się użytkowanie terenu oraz warunki środowiskowe. Rewitalizacja linii kolejowej nastąpiła po śladzie starej linii kolejowej, zatem nie zmienił się obszar przekształcony antropologicznie w stosunku do ustaleń opisanych w raporcie. W ramach prowadzonego postępowania wnioskodawca dostarczył do tut. Organu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu nr RDOŚ-02-WOOS-6613-1/24/09/ama z dnia 10 listopada 2009r. i decyzję zmieniającą nr WOOS.4200.4.2011.AMA.26, z dnia 4 września 2012r. wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko.

Burmistrz Dzierżoniowa wypełniając dyspozycję art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poinformował strony postępowania poprzez obwieszczenie o zebraniu całego materiału dowodowego i możliwości zapoznania się z nim, i składaniu wyjaśnień i uwag dotyczących rozpatrywanej sprawy w ciągu 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia (obwieszczenie ZK.6220.1.2021 z dnia 17.06.2021r.). Obwieszczenie zostało umieszczone na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Dzierżoniowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta w Dzierżoniowie. Tut. Organ obwieszczenie przekazał także do Burmistrza Bielawy i Burmistrza Pieszycach celem podania do publicznej wiadomości. Burmistrz Bielawy oraz Burmistrz Pieszyc poinformował tut. Organ, że obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości. W toku prowadzonego postępowania nie wniesiono uwag i wniosków, poza uwagami i wnioskami inwestora opisanymi w niniejszym uzasadnieniu.

Tut. Organ po wnikliwym przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji, w tym uzyskanych opinii, uwzględniając uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 *ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* tj. rodzaj, skalę i charakter przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót, prawdopodobieństwo oddziaływania, czas trwania i zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także emisje i uciążliwości związane z eksploatacją inwestycji, gęstość zaludnienia wokół inwestycji, wielkości i złożoności oddziaływania oraz usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla ludzi i środowiska, powiązania przedsięwzięcia z wcześniej zrealizowaną częścią obwodnicy oraz planowaną dalszą częścią obwodnicy a także usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia, co zostało stwierdzone w sentencji decyzji. W celu ograniczenia lub wyeliminowania negatywnego oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 84 ust. 1a *ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* tut. Organ w sentencji decyzji określił warunki wykorzystania terenu na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia a także warunki dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

Planowane przedsięwzięcie polega na realizacji projektu: pn. „Realizacja projektu Trasa Sudecka – Budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 384 ul. Batalionów Chłopskich do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego) - etap II” (długość planowanego odcinka drogi wynosi 2,81 km). Przedsięwzięcie jest częścią obwodnicy Dzierżoniowa, która projektowo została podzielona na 3 zadania tj:

- zadanie 1 – od Piławy do ronda na skrzyżowaniu obwodnicy i DW384 (ul. Batalionów Chłopskich

w Dzierżoniowie);

- zadanie 2 – od DW 384 do ronda na skrzyżowaniu obwodnicy i DW383; (odcinek będący przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach),
- zadanie 3 – od DW383 do włączenia do DW382 (ul. Świdnicka) – zadanie w trakcie realizacji (jeden z odcinków drogi został oddany do użytkowania, kolejny odcinek planowany do oddania w 2021r.).

Obwodnica Dzierżoniowa, o łącznej długości ok. 11,8 km, przebiega wzdłuż południowej i zachodniej granicy miasta Dzierżoniów. Swoją początek ma w istniejącym śladzie drogi DW382, w pobliżu miejscowości Piława Górna. Następnie trasa przecina drogę DW384 oraz DW383 i kończy swój bieg włączeniem się do drogi DW382 na północ od Dzierżoniowa (ul. Świdnicka). Przedsięwzięcie to uzyskało decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach – decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony we Wrocławiu z dnia 10 listopada 2009 r. znak RDOŚ-02-WOOŚ-6613-1/24/09/ama. W roku 2012 decyzja ta została zmieniona na wniosek inwestora, przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, decyzją WOOŚ.4200.4.2011.AMA.26 z dnia 4 września 2012 r. W ramach prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został wybrany najbardziej korzystny wariant, dla którego zostały określone warunki środowiskowe. Następnie inwestor uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (decyzja ZRID nr 49/12 z dnia 30.12.2012r. - zakres decyzji obejmuje cały odcinek obwodnicy Dzierżoniowa o długości 11,8 km). Na podstawie w/w decyzji została rozpoczęta inwestycja i został wybudowany odcinek obwodnicy od drogi DW383 do włączenia do drogi DW382 (zadanie 3). W związku z koniecznością wprowadzenia zmian do projektu na odcinku drugim obwodnicy (zadanie 2) inwestor wystąpił do Burmistrza Dzierżoniowa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. odcinka obwodnicy, która będzie następnie podstawą uzyskania zmiany do ostatecznej decyzji ZRID zezwalającej na budowę obwodnicy. Ze względu na uruchomienie trasy kolejowej Dzierżoniów – Bielawa inwestor musi zmienić rozwiązanie projektowe w zakresie budowy skrzyżowania – zmiana skrzyżowania obwodnicy z ul. Batalionów Chłopskich w Dzierżoniowie ze skrzyżowania typu rondo na skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną. Jest to jedyna istotna zmiana projektowa, która wymaga zmiany decyzji ZRID.

W ramach prowadzonego postępowania planowane przedsięwzięcie zostało ocenione pod kątem oddziaływania na etapie realizacji prac budowlanych, eksploatacji drogi i likwidacji przedsięwzięcia. Etap realizacji przedsięwzięcia wiązać będzie się z szeregiem prac przygotowawczych oraz budowlanych związanych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego. Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych, przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym takiego jak: frezarki, koparko – ładowarki, spycharko –

ładowarki, równiarki, walce i samochody samo rozładowcze. Dodatkowo będą stosowane inne urządzenia takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym bądź spalinowym. Prace budowlano - montażowe będą wiązać się z koniecznością magazynowania materiałów i surowców. Wykorzystanie sprzętu mechanicznego wiązać będzie się z ryzykiem zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z pojazdów mechanicznych pracujących na budowie oraz magazynowaniem olejów, smarów i innych materiałów niezbędnych do bieżącej eksploatacji sprzętu. W związku z pracami ziemnymi i budowlanymi powstawać będą także odpady, w tym odpady związane z usuwaniem kolizji z istniejącą infrastrukturą (m.in. nawierzchnie asfaltowe dróg), odpady związane z eksploatacją sprzętu budowlanego i funkcjonowaniem zaplecza budowlanego dla pracowników, a także odpady powstające w wyniku prac ziemnych. Planowane przedsięwzięcie na etapie realizacji będzie także źródłem emisji pyłów i gazów do środowiska. Do powietrza będą przedostawać się zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach spalinowych maszyn i urządzeń, węglowodory powstające podczas kładzenia mas bitumicznych. Dodatkowo w wyniku pracy sprzętu, prac ziemnych i przemieszczania się pojazdów oraz magazynowania materiałów sypkich emitowane będą także pyły (emisja niezorganizowana). Realizacja przedsięwzięcia związana będzie także z oddziaływaniem akustycznym związanym z wykorzystaniem sprzętu budowlanego oraz przemieszczaniem się pojazdów. Podobnie jak w przypadku emisji do powietrza oddziaływanie akustyczne będzie ściśle związane z przesuującym się frontem robót. Ze względu na liniowy charakter przedsięwzięcia opisane zagrożenia będą występować na całym odcinku planowanej do budowy drogi tj. na odcinku 2,81 km. Na etapie realizacji inwestycji nie ma możliwości całkowitego wyeliminowania powyższych emisji. Dlatego też w niniejszej decyzji zostały określone warunki wykorzystania terenu na etapie realizacji przedsięwzięcia. Etap realizacji przedsięwzięcia będzie się wiązał z uciążliwościami typowymi dla realizacji prac związanych z budową drogi. Wszystkie planowane prace budowlane wykonywane będą w sposób ręczny i mechaniczny z zastosowaniem tradycyjnych, typowych technologii budowlanych. Zastosowane materiały i wyroby będą spełniać wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz muszą posiadać wymagane prawem świadectwa i certyfikaty (warunki określone w pkt. I.13, I.22 decyzji). Na tym etapie inwestycji do powietrza będą emitowane zanieczyszczenia spowodowane pracą maszyn i urządzeń (emisja z układów wydechowych), wystąpi także zapylenie wtórne spowodowane przemieszczaniem się maszyn i urządzeń oraz magazynowaniem materiałów. W celu ograniczenia negatywnego wpływu ww. uciążliwości zostały nałożone warunki określone punkcie I.4, I.8, I.14, I.22 decyzji. W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego zostały określone warunki realizacji przedsięwzięcia dotyczące w zakresie prawidłowego zaplanowania zaplecza budowy, w tym miejsc do parkowania sprzętu budowlanego, gromadzenia materiałów a także

utrzymania w należytym stanie sprzętu budowlanego i pojazdów (warunki określone w pkt. I.1, I.2, I.3, I.14 decyzji). Realizacja inwestycji związana będzie także z koniecznością prawidłowego zaplanowania i utrzymania tras dróg dojazdowych do budowy, dlatego też zostały nałożone warunki określone w pkt. I.8, I.16 decyzji, których celem jest ograniczenie emisji do powietrza i ograniczenie hałasu. W celu ograniczenia uciążliwości związanych z przemieszczaniem mas ziemnych i wykorzystania ich w miejscu realizacji przedsięwzięcia został nałożony warunek określony w pkt. I.15 decyzji. W trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady, w tym odpady niebezpieczne. W celu ograniczenia ilości wytwarzanych odpadów i zagrożenia związanego z gromadzeniem odpadów zostały nałożone warunki określone w pkt. I.9, I.15, I.23 decyzji. Realizacja planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie także odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych z miejsca realizacji przedsięwzięcia, a także kolizjami z ciekami i urządzeniami wodnymi. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania w tym zakresie zostały nałożone warunki określone w pkt. I.5, I.6, I.17 decyzji. W związku z budową drogi konieczna będzie wycinka drzew i krzewów (szacowana ilość przeznaczonych do wycinki krzewów będzie wynosić ok. 0,172 ha oraz ok. 14 szt. pojedynczych drzew). Prace budowlane realizowane będą także w pobliżu drzew i krzewów, które nie są przewidziane do usunięcia. W celu ograniczenia ryzyka uszkodzeń drzew i krzewów nieprzewidzianych do usunięcia i ograniczenia negatywnego wpływu robót na drzewa i krzewy został nałożony warunek określony w pkt. I.19 – 21 decyzji. W ramach przedsięwzięcia inwestor przewidział nasadzenia zastępcze, których lokalizacja zostanie uszczegółowiona w projekcie budowlanym. W celu realizacji nowych nasadzeń został nałożony warunek opisany w pkt. I.24 decyzji.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach jednostki planistycznej gospodarowania wodami – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) – Piława od źródła do Gniłego Potoku o kodzie JCWP PLRW60006134489. Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) – JCWP Piława od źródła do Gniłego Potoku została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Rozpatrywany obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 108 o kodzie PLGW6000108. JCWPd nr 108 charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd 108 została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Teren inwestycji znajduje się poza obszarami zagrożenia powodziowego (dla Q 1% i Q 10%) oraz poza granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. W buforze do 250 m od planowanej inwestycji nie występują ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych oraz nie zostały ustanowione strefy ochronne ujęć wód. Po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając rodzaj, skalę, lokalizację oraz charakter planowanej

inwestycji, która realizowana będzie przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących wpływ dla środowiska oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, zdaniem Dyrektora Zarządu Zlewni w Legnicy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie jak i zdaniem tut. Organu, nie przewiduje się negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) oraz możliwość osiągnięcia celów środowiskowych. Teren planowanej inwestycji nie jest zlokalizowany na terenie objętym żadną formą ochrony przyrody. W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary leśne, górskie, jeziora i obszary przylegające do jezior, obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe i ujścia rzek, a także obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody - w rozumieniu art 6 ust. 1 ustawy z dnia 15.04.2004r. o ochronie przyrody. Najbliżej położone obszar Natura 2000 tj. obszar mający znaczenie dla Wspólnoty to *Ostoja Nietoperzy Gór Sowich PLH020071 oraz Park Krajobrazowy Gór Sowich* - obszar zlokalizowany jest w odległości około 4,7 km od miejsca realizacji przedsięwzięcia. W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się także korytarze ekologiczne – przedsięwzięcie realizowane będzie w odległości około 7 km od granic korytarza ekologicznego *Góry Złote – Góry Sowie GKZ-7B*. Droga w głównej mierze przebiega przez wykorzystywane rolniczo grunty rolne, które nie stanowią obszarów szczególnie wartościowych przyrodniczo. Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie ze zmianą sposobu wykorzystania terenu, który w chwili obecnej stanowią użytki rolne. Tereny te pozbawione są zabudowy i elementów infrastruktury, dzięki czemu w chwili obecnej możliwe jest wykorzystanie tych obszarów przez zwierzęta jako potencjalne siedliska i miejsca żerowania. Tereny te mogą być także wykorzystywane przez zwierzęta w trakcie lokalnych migracji albo jako miejsca bytowania, w szczególności przez ptaki. Zgodnie z informacją zamieszczoną w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w ramach przygotowywania ww. dokumentu została przeprowadzona wizja terenowa, której celem było wyszukiwanie organizmów objętych ochroną gatunkową. Dokonano także rozpoznania terenu pod kątem siedlisk, które potencjalnie mogą być zajmowane przez chronione gatunki. W wyniku przeprowadzonych prac badawczych nie stwierdzono cennych siedlisk przyrodniczych, ani chronionych gatunków roślin. Wzdłuż cieków i rowów występują niewielkie skupiska drzew i krzewów bez większego znaczenia botanicznego. Mimo braku zaobserwowania występowania roślin chronionych, zgodnie z informacją zawartą w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, został nałożony obowiązek kontroli przez specjalistę (botanika) terenu budowy pod kątem występowania roślin chronionych i procedury postępowania z nimi (warunek I 10a decyzji). Podczas kontroli terenowej wykazano jeden gatunek chronionego bezkręgowca. Obserwacja dotyczyła

pojedynczego osobnika winniczka *Helix pomatia* znalezionej w zadrzewieniu znajdującym się w północnej części inwestycji. Gatunek ten objęty jest częściową ochroną gatunkową z możliwością okresowego pozyskiwania. Mając na uwadze istniejące zagospodarowania terenu inwestycji (większość terenu wykorzystywana jest rolniczo) należy uznać, że teren realizacji przedsięwzięcia może stanowić miejsce występowania chronionych gatunków tej grupy zwierząt. Podczas kontroli nie odnotowano osobników płazów i gadów. Jednorodny charakter krajobrazu (uprawy rolnicze) oraz brak śródpolnych zbiorników nie sprzyja występowaniu na tym terenie płazów. W buforze 300 m od osi planowanej inwestycji zostały zidentyfikowane dwa zbiorniki wodne, mogące stanowić potencjalne miejsce rozrodu batrachofauny. Dodatkowo zidentyfikowano niewielkie ciek przecinające obszar planowanych robót. Zdaniem twórców karty informacyjnej przedsięwzięcia z dużym prawdopodobieństwem stanowią one miejsca rozrodu, szlak migracji oraz żerowiska dla tej grupy. W odniesieniu do gadów, badany obszar potencjalnie mogą zasiedlać pospolite gatunki jak jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*, a w pobliżu cieków jaszczurka żyworodna *Zootoca vivipara*. Z tych względów uznano, że cały obszar prowadzenia prac powinien zostać objęty nadzorem przyrodniczym specjalisty – herpetolog (warunek określony w pkt. I.10b), którego zadaniem będzie kontrola placu budowy w zakresie wkraczania płazów i gadów na teren budowy, sprawdzania stanu technicznego wygradzeń herpetologicznych, kontrola wykopów, kontrola miejsc przekraczania cieków i rowów. W celu ograniczenia negatywnego wpływu planowanego przedsięwzięcia na tę grupę zwierząt zostały nałożone warunki określone w pkt. I. 7, I. 11, I.12 decyzji. W trakcie kontroli wykazano także występowanie pospolitych gatunków ptaków, charakterystycznych dla krajobrazu rolniczego. Były to gatunki osiadłe (pozostające w Polsce przez cały rok) jak i gatunki przelotne. Mając na uwadze, że w kilku miejscach obszaru realizacji inwestycji znajdują się niewielkie zadrzewienia należy założyć, że przynajmniej dla niektórych gatunków ptaków stanowią one potencjalne miejsca gniazdowania. W związku z tym w czasie wycinki drzew i krzewów zostaną podjęte środki minimalizujące negatywny wpływ na lokalną awifaunę. Z tych względów został nałożony warunek określony w pkt. I.10c, I.18 decyzji. Na terenie inwestycji nie stwierdzono dogodnych miejsc mogących stanowić kryjówki dla nietoperzy. Należy jednak mieć na uwadze, że wloty do kryjówek nietoperzy mogą być bardzo niewielkich rozmiarów, stąd też nie da się jednoznacznie wykluczyć obecności nietoperzy w większych drzewach oraz obiektach budowlanych. Mimo, że istnieje małe prawdopodobieństwo występowania w miejscu realizacji przedsięwzięcia siedlisk nietoperzy został nałożony warunek objęcia obszaru całej inwestycji nadzorem chiropterologa, którego celem będzie kontrola wycinki drzew oraz rozbiórki konstrukcji mogących stanowić zimowisko nietoperzy (warunek określony w pkt. I 10d decyzji). W miejscu realizacji przedsięwzięcia nie odnotowano chronionych gatunków ssaków. Obszar inwestycji nie przecina korytarzy ekologicznych. Ze względu na występowanie pól

uprawnych w miejscu realizacji inwestycji stwierdzono występowanie saren. W celu umożliwienia przemieszczania się zwierząt wzdłuż przekraczanego cieką Brzęczek inwestor przewidział wykonanie zintegrowanego przejścia dolnego dla zwierząt (warunek opisany w punkcie III.1 decyzji). W miejscu projektowanego przepustu w km ok. 8+290 zostanie wykonane przejście dolne małe dla małych zwierząt (warunek opisany w punkcie III.2 decyzji). Analiza miejsca realizacji przedsięwzięcia pod kątem środowiska przyrodniczego wskazuje, że teren inwestycji jest w większej części przekształcony antropologicznie (występują głównie pola orne, drogi i obszar kolejowy). Występują niewielkie tereny nieprzekształcone i są one ubogie w zakresie przyrodniczym. Ocena ta zawarta jest w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jak i we wcześniej wykonanych raportach o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, które były podstawą wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całej obwodnicy Dzierżoniowa. Niemniej jednak, mimo małego prawdopodobieństwa występowania w miejscu realizacji przedsięwzięcia ważnych pod względem przyrodniczym siedlisk roślin i zwierząt uznano, że potrzebnym jest objęcie inwestycji nadzorem przyrodniczym, którego rolą będzie minimalizowanie i eliminowanie zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, w przypadku konieczności przeprowadzenia tego typu prac (warunek pkt I 10 decyzji). W karcie informacyjnej przedsięwzięcia, zgodnie z wymogami prawnymi, zostały zamieszczone informacje związane z etapem likwidacji, które określają rodzaj i zakres oddziaływania na środowisko i inne elementy otoczenia będące w obszarze oddziaływania. W przypadku konieczności likwidacji przedsięwzięcia mogą powstać oddziaływania podobne jak dla etapu realizacji inwestycji. Oddziaływania będą krótkotrwałe i ustąpią wraz z zakończeniem prac rozbiórkowych. Niemniej jednak, mając na uwadze charakter planowanego przedsięwzięcia, mało prawdopodobne jest, aby kiedykolwiek została podjęta decyzja o likwidacji obwodnicy. Faza eksploatacji przedsięwzięcia wiąże się z typowym oddziaływaniem inwestycji komunikacyjnych. Oddziaływanie to będzie miało charakter trwały i rozłożony w czasie. Czynnikiem oddziaływującym na poszczególne elementy środowiska będzie hałas i wibracje o charakterze liniowym związane z ruchem pojazdów, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego, którego źródłem będą pojazdy mechaniczne (emisja spalin z pojazdów oraz wtórna emisja pyłów powodowana ruchem pojazdów). Funkcjonowanie drogi związane będzie także z koniecznością odprowadzenia wód opadowych i roztopowych. Po oddaniu drogi do użytkowania powstawać będą odpady związane z utrzymaniem czystości i porządku, eksploatacją oświetlenia oraz utrzymaniem urządzeń oczyszczających wody odpadowe i roztopowe. Mogą także powstawać odpady związane z awariami i wypadkami komunikacyjnymi. W celu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na etapie eksploatacji w zakresie emisji hałasu zostały dokonane obliczenia w punktach zlokalizowanych na terenach podlegających ochronie przed hałasem (obliczenia zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia). Ocenę hałasu wykonano na podstawie

porównania wyznaczonych wskaźników hałasu dla pory dnia i pory nocy z wartościami dopuszczalnymi poziomu hałasu. Porównanie występujących poziomów hałasu z wartościami dopuszczalnymi dla terenów chronionych pozwala na ocenę skali zagrożenia hałasem. Ocenie zostało poddane także oddziaływanie skumulowane w zakresie hałasu (dotyczy terenów przecięcia projektowanej drogi z istniejącymi drogami oraz linią kolejową). Wykonane obliczenia i analizy nie wykazały przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Mając na uwadze znaczną odległość planowanego przedsięwzięcia od obszarów chronionych akustycznie oraz uwzględniając wyniki obliczeń należy uznać, że realizacja przedsięwzięcia nie wymaga zastosowania ekranów akustycznych i innych dodatkowych środków minimalizujących hałas. Należy także zaznaczyć, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu nie przewidywała na tym odcinku drogi zaprojektowania ekranów akustycznych. Funkcjonowanie drogi będzie mogło potencjalnie powodować powstawanie wibracji i wstrząsów przenoszonych przez grunt, lecz ze względu na znaczną odległość od zabudowy nie będą one odczuwalne. Główna emisja do powietrza będzie związana ze spalaniem paliw w pojazdach poruszających się drogą oraz emisją wtórną pyłów związaną z przemieszczaniem się pojazdów. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia zostały przedstawione wyniki obliczeń oraz analiza wpływu funkcjonowania drogi na powietrze atmosferyczne. Dla przedmiotowej inwestycji, podobnie jak w przypadku hałasu, policzono także oddziaływanie skumulowane. Wyniki modelowania stężeń substancji zanieczyszczających w powietrzu na etapie funkcjonowania inwestycji wskazują, że planowane przedsięwzięcie nie przyczyni się do przekroczenia obowiązujących standardów jakości powietrza (według symulacji przekroczenia wartości dopuszczalnych nie będą notowane poza granicami pasa drogowego), a tym samym nie będą wymagane działania minimalizujące oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego. Należy zaznaczyć, że także dokumentacja (raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla całego odcinka obwodnicy) będąca podstawą wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu nie wskazywała na przekroczenia wartości dopuszczalnych w zakresie zanieczyszczenia powietrza. Funkcjonowanie drogi związane będzie z koniecznością odprowadzania wód opadowych i roztopowych, które odprowadzane z powierzchni szczelnej drogi mogą stanowić zagrożenie dla środowiska gruntowo – wodnego. W celu ograniczenia wpływu drogi na środowisko gruntowo – wodne zostały określone warunki m.in. związane z należyтым utrzymaniem urządzeń do odprowadzania i oczyszczania wód oraz wykorzystywaniem środków do eliminowania śliskości nawierzchni (warunek II.1 i II.3). Gospodarka odpadami powstającymi na etapie funkcjonowania drogi, ze względu na niewielką ich ilość, rodzaj oraz przewidziany przez inwestora sposób postępowania, nie będzie powodować znaczącego oddziaływania na środowisko. Za

utrzymanie czystości i porządku na drodze oraz prawidłowe postępowanie z odpadami odpowiedzialny będzie zarządca drogi. Przepisy prawa w zakresie gospodarowania odpadami w sposób szczegółowy określają obowiązki wytwórcy odpadów. Odpady powstające w procesie utrzymania czystości i porządku oraz eksploatacji urządzeń, a także odpady powstałe w wyniku kolizji i awarii, będą na bieżąco usuwane i nie powinny stanowić zagrożenia dla środowiska. Budowa i funkcjonowanie drogi powoduje konieczność przebudowania istniejących linii energetycznych (dotyczy przewieszenia przewodów oraz wymiany lub zmiany lokalizacji słupa w obszarze gdzie będzie realizowane przedsięwzięcie). Negatywny wpływ na środowisko na etapie realizacji związany będzie z oddziaływaniem na powierzchnię ziemi (miejsce posadowienie słupa i jego sąsiedztwo). Miejsca te zlokalizowane będą w granicach terenu realizacji przedsięwzięcia. Ze względu na charakter prac oddziaływanie będzie podobne jak w przypadku innych prac budowlano – montażowych. W miejscach przebudowy linii elektroenergetycznych (będących w zakresie terenu realizacji inwestycji) nie ma terenów przeznaczonych pod zabudowę, tak więc nie przewiduje się negatywnego oddziaływania w zakresie występowania pól elektromagnetycznych dla obszarów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową oraz miejsc dostępnych dla ludzi. Ze względu na swoje położenie oraz charakter przedsięwzięcia projektowana droga nie stanowi wyraźnej dominanty krajobrazowej. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała znaczącego wpływu na walory krajobrazowe. Budowa jak i eksploatacja obwodnicy Dzierżoniowa nie będzie powodować negatywnego wpływu na zmiany klimatu. Budowa obwodnicy polepszy płynność ruchu, zwiększy się komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu i także emisja zanieczyszczeń do powietrza i emisja hałasu powodowana przez pojazdy będzie mniejsza. Tak więc planowane przedsięwzięcie ograniczy emisję zanieczyszczeń do powietrza, w tym także CO₂, a tym samym przedsięwzięcie będzie miało pozytywny wpływ na zmiany klimatu. Budowa obwodnicy będzie miała szczególnie pozytywny wpływ na zdrowie i warunki życia ludzi. Po wybudowaniu obwodnicy ruch tranzytowy samochodowy zostanie wyprowadzany z centrum Dzierżoniowa, dzięki czemu znacznie zostaną ograniczone uciążliwości związane z hałasem a także zmniejszy się zanieczyszczenie powietrza w pobliżu obecnej trasy tranzytowej przebiegającej głównie w obszarze zabudowy mieszkaniowej (droga wojewódzka nr 382). Projektowana droga przebiega w znacznej odległości od budynków mieszkalnych, tak więc przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na komfort i warunki życia mieszkańców. Dodatkowym pozytywnym czynnikiem związanym z przeniesieniem ruchu tranzytowego poza centrum Dzierżoniowa będzie zmniejszenie ryzyka wypadków samochodowych, zwłaszcza tych z udziałem pieszych i rowerzystów.

Reasumując powyższe tut. Organ po wnikliwym przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji, w tym wskazanych w niniejszym uzasadnieniu opinii, uwzględniając uwarunkowania zawarte w art.

63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia, co zostało stwierdzone w sentencji decyzji. Takie samo stanowisko dotyczące braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedstawił Dyrektor Zarządu Zlewni w Legnicy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Burmistrz Bielawy oraz Burmistrz Pieszyc. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dzierżoniowie nie wydał opinii w przedmiotowej sprawie, co należy traktować jako brak zastrzeżeń. Tut. Organ podejmując decyzję o odstąpieniu od przeprowadzeniu oceny zgodził się ze stanowiskiem ww. organów. Odmienne stanowisko w tym zakresie miał Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu (uzasadnienie tego organu zostało szeroko przedstawione w niniejszym uzasadnieniu). Tut. Organ wnikliwie przeanalizował stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i po ocenie całego materiału dowodowego zdecydował się na podjęcie decyzji stwierdzającej brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Przy podejmowaniu decyzji tut. Organ wziął także pod uwagę wcześniejsze decyzje uzyskiwane przez inwestora umożliwiające realizację budowy obwodnicy Dzierżoniowa. Pierwszą decyzją w ramach zamierzenia inwestycyjnego była uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr RDOŚ-02-WOOS-6613-1/24/09/ama z dnia 10 listopada 2009r., następnie zmieniona decyzją WOOS.4200.4.2011.AMA.26 z dnia 4 września 2012r. W ramach prowadzonych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu postępowań w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach a następnie zmiany decyzji był dwukrotnie przeprowadzany proces oddziaływania na środowisko, którego elementem było wykonanie raportu o oddziaływaniu na środowisko i jego weryfikacja. Wynikiem przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko był m.in. wybór najkorzystniejszego wariantu przebiegu całej obwodnicy. Przy wyborze wariantu przebiegu trasy zostały wzięte pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i wpływ inwestycji na otoczenie. W celu wyeliminowania i ograniczenia negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko zostały określone warunki środowiskowe, które były elementem wspomnianych powyżej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor po wykonaniu dokumentacji projektowej na budowę całej obwodnicy, biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uzyskał decyzję ZRID nr 49/12 z dnia 30.12.2012r. Decyzja ta umożliwiła i nadal umożliwia realizację prac budowlanych. Realizacja przedsięwzięcia rozpoczęła się od budowy odcinka obwodnicy od ul. Świdnickiej do ul. Kilińskiego w Dzierżoniowie (odcinek ten został już zrealizowany). Należy w tym miejscu wskazać, że uzyskana decyzja ZRID nadal umożliwia inwestorowi budowę dalszej części obwodnicy na warunkach określonych w wydanej przez

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Po wybudowaniu pierwszego odcinka do zakończenia pozostały dwa odcinki tj. odcinek będący przedmiotem niniejszego postępowania oraz odcinek pomiędzy ul. Batalionów Chłopskich w Dzierżoniowie i Piławą Dolną. Z akt sprawy wynika, że ze względu na uruchomienie trasy kolejowej Dzierżoniów – Bielawa inwestor musi zmienić rozwiązanie projektowe w zakresie budowy skrzyżowania – zmiana skrzyżowania obwodnicy z ul. Batalionów Chłopskich w Dzierżoniowie ze skrzyżowania typu rondo na skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną. Jest to jedyna istotna zmiana projektowa, która wymaga zmiany ostatecznej decyzji ZRID. Konieczność wprowadzenia zmian do projektu nie powoduje zmiany przebiegu obwodnicy, a tym samym teren oddziaływania jest taki sam jak przy ocenie oddziaływania przeprowadzanej w ramach wcześniej uzyskiwanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Istotnym jest, że od czasu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tereny przyległe do planowanej obwodnicy nie zmieniły swojego charakteru. Są to głównie tereny wykorzystywane rolniczo i w niewielkim zakresie tereny wykorzystane pod prowadzenie działalności gospodarczej i tereny dróg i kolei. Pod względem rolniczym zmieniło się użytkowanie terenu na wysokości drogi od km 8+450 do 8+800 . Łąka, która w poprzedniej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach została wskazana jako siedlisko (dla tego terenu w poprzedniej decyzji wskazano działania kompensacyjne - punkt V decyzji nr RDOŚ-02-WOOS-6613-1/24/09/ama z dnia 10 listopada 2009 r.) została zajęta przez uprawę rolną. Z tych względów działania kompensacyjne wskazane w poprzedniej decyzji polegające m.in. na koszeniu trawy nie mają zastosowania w chwili obecnej. W pobliżu planowanego przedsięwzięcia powstała także zabudowa przeznaczona pod działalność gospodarczą, lecz w świetle przepisów tereny te nie podlegają ochronie przed hałasem. Według zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin na terenach w pobliżu planowanego przedsięwzięcia nie może powstać nowa zabudowa mieszkaniowa. Ochronie podlegają wyłącznie istniejące tereny zabudowy mieszkaniowej szeroko opisane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Wykonane obliczenia i analizy dotyczące hałasu zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z roku 2011, jak i w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie wskazały na tym odcinku obwodnicy przekroczeń wartości dopuszczalnych, a tym samym nie ma konieczności stosowania ekranów akustycznych. Należy stwierdzić, że wykonane obliczenia i analizy dotyczące także innych oddziaływań zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z roku 2011, jak i w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, są bardzo podobne. Tut. Organ podejmując niniejszą decyzję przeanalizował przedsięwzięcie pod kątem oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Zgodnie z informacją zawartą w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, twórcy tego dokumentu przed przystąpieniem do prac terenowych wykonali wstępne prace kameralne, mające na celu oszacowanie walorów przyrodniczych terenu. W tym celu został przeanalizowany

przebieg planowanej drogi na mapach satelitarnych, weryfikowano lokalizację inwestycji na tle form ochrony przyrody, a także na mapach terenów leśnych Banku Danych o Lasach. Na podstawie tego stwierdzono, że teren planowanej inwestycji nie jest zlokalizowany na terenie objętym żadną formą ochrony przyrody. Ponadto z analizy bazy danych na temat pokrycia terenu wynika, że inwestycja w głównej mierze przebiega przez grunty rolne, które z reguły nie stanowią obszarów wartościowych przyrodniczo. Została także przeprowadzona przez twórców karty informacyjnej kontrola polegająca na pieszej penetracji terenu realizacji planowanej inwestycji oraz jego najbliższej okolicy celem wykrycia gatunków objętych ochroną. Szczegółowy opis tych czynności oraz wyniki obserwacji zostały szeroko opisane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Tut. Organ przy prowadzeniu analizy pod kątem wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze wziął także pod uwagę informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z roku 2011. Wyniki obserwacji i analiz zawartych w ww. dokumentach są bardzo podobne. Mając powyższe na uwadze należy uznać, że środowisko przyrodnicze w stosunku do środowiska przyrodniczego w roku 2011 nie uległo znaczącym zmianom. Wpływ na to miał w szczególności brak zmian w zagospodarowaniu miejsca realizacji przedsięwzięcia jak i terenów sąsiednich oraz nie występowanie w pobliżu znaczących pod względem przyrodniczym obszarów, w tym obszarów prawnie chronionych. Z tych względów tut. Organ w sentencji decyzji wskazał takie same warunki środowiskowe dotyczące środowiska przyrodniczego, jak w poprzedniej decyzji wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Mając na uwadze, że charakter, rodzaj i zakres planowanego przedsięwzięcia nie uległ zmianie w stosunku do przedsięwzięcia będącego przedmiotem poprzednio wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także nie nastąpiły zmiany zagospodarowania miejsca realizacji inwestycji i jego otoczenia, tut. Organ uznał, że nadal aktualne są warunki określone w poprzedniej decyzji, a tym samym uwzględnił je w niniejszej decyzji. Należy także zauważyć, że warunki określone w poprzedniej decyzji zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej na podstawie której wybudowano już część obwodnicy (zadanie 3) i będzie budowana dalsza część obwodnicy (zadanie 1).

W punkcie VI sentencji decyzji, zgodnie z art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności (rygor natychmiastowej wykonalności nadano na wniosek inwestora). Zgodnie z art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Nadając niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności organ prowadzący postępowanie powinien wykazać spełnienie przesłanek opisanych w powyższym

przepisie. W niniejszej sprawie z wnioskiem o rygor natychmiastowej wykonalności wystąpił inwestor tj. Zarząd Województwa Dolnośląskiego argumentując to bardzo ważnym interesem społecznym. We wniosku z dnia 22.02.2021r. w sprawie nadania rygoru natychmiastowej wykonalności strona uzasadniła zasadność wniosku faktem, że budowa obwodnicy służy zaspokojeniu ponadlokalnych potrzeb komunikacyjnych ludności – a zatem zaspakajania istotnego celu społecznego. Zdaniem wnioskodawcy brak nadania decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności może znacząco wydłużyć czasookres zaspokojenia tych potrzeb, co sprzeczne jest z interesem publicznym. Wnioskodawca wskazał także, że realizacja przedmiotowej inwestycji jest konieczna w jak najszybszym terminie z uwagi na realizację następujących celów:

- 1) poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 co przyczynia się do szybszego rozwoju regionu;
- 2) wyprowadzenie z miasta ruchu pojazdów ciężkich, który stanowi bezsprzeczną uciążliwość dla mieszkańców oraz powoduje zagrożenie zdrowia lub życia,
- 3) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w korytarzu drogi wojewódzkiej 382; poprawa warunków środowiskowych w korytarzu istniejącej drogi, zwłaszcza na obszarze zabudowanym Dzierżoniowa. W obecnej sytuacji duży ruch samochodów osobowych i ciężarowych prowadzony jest przez miasto. Wpływa to niekorzystnie na bezpieczeństwo ruchu ze względu na zwiększoną liczbę kolizji drogowych, także z udziałem pieszych i rowerzystów. Z biegiem lat przewiduje się zwiększenie obciążenia ruchem na istniejącej drodze do dużego, co dodatkowo wskazuje na konieczność szybkiego wyprowadzenia ruchu poza miejscowości.
- 4) możliwość aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie nowego korytarza drogi wojewódzkiej 382;
- 5) oddzielenie tranzytowego ruchu od ruchu lokalnego, co zdecydowanie poprawi warunki bytowe mieszkańców poszczególnych gmin oraz miasta Dzierżoniowa. Zmniejszenie zatorów na drodze przyczyni się do poprawy jakości powietrza.

Wnioskodawca poinformował także, że dla niniejszej inwestycji w I kwartale 2021 r. złożony zostanie wniosek o dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności jest więc niezbędne, aby wykorzystać dofinansowanie, dla którego zgodnie z zasadami Programu okres kwalifikowalności wydatków kończy się 30.12.2023 r.

Mając powyższe na uwadze należy uznać, że w opisywanym przypadku zachodzi przesłanka wskazana w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego związana z wyjątkowo ważnym interesem społecznym, jak i interesem wnioskującego. Tut. Organ, mając na uwadze charakter i zakres przedsięwzięcia oraz jego pozytywny wpływ na zaspokojenie lokalnych jak i ponadlokalnych

komunikacyjnych, w szczególności: poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum Dzierżoniowa. Poza tym szybka realizacja przedsięwzięcia przyniesie szybsze efekty środowiskowe, w szczególności ograniczenie hałasu i wibracji oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza w pobliżu istniejącej drogi tranzytowej, która przebiega w obszarze najbardziej zaludnionej części Dzierżoniowa. Należy także zaznaczyć, że przedsięwzięcie związane z budową obwodnicy, a tym samym przesunięciem ruchu tranzytowego poza tereny zamieszkałe, zostało wymienione jako najważniejsze zadanie drogowe w Programie Ochrony Środowiska dla Dzierżoniowa na lata 2016-2020 oraz w innych dokumentach strategicznych Gminy Miejskiej Dzierżoniów. Należy także nadmienić, że w obowiązującym prawie inwestycje związane z budową dróg publicznych zostały uznane jako inwestycje celu publicznego, a tym samym realizacja ich jest w interesie szeroko pojętego interesu społecznego. W przedmiotowej sprawie ważnym argumentem przemawiającym za nadaniu niniejszej decyzji klauzuli rygoru natychmiastowej wykonalności jest fakt, że dla inwestycji planowane jest wsparcie finansowe z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, który zakłada ograniczenie czasowe inwestycji - okres kwalifikowalności wydatków kończy się 30.12.2023 r.

Reasumując powyższe uzasadnionym jest pozytywnie rozpatrzyć wniosek strony w zakresie nadania rygoru natychmiastowej wykonalności, gdyż przemawia za tym ważny interes społeczny, w tym interes wnioskodawcy, który będzie realizował i finansował przedsięwzięcie. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi Zarządowi Województwa Dolnośląskiego szybkie prowadzenie procesu inwestycyjnego, w tym uzyskanie dofinansowania i występowanie do organów administracji o inne decyzje administracyjne, które są niezbędne przy realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Wobec powyższego należało orzec, jak w sentencji decyzji.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

Zgodnie z wymogami art. 85 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko informacja o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, zostanie podana do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej (BIP) Urzędu Miasta w Dzierżoniowie, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Dzierżoniowie. Ze względu na lokalizację

przedsięwzięcia informacja o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy zostanie przekazana do Burmistrza Bielawy oraz Burmistrza Pieszyc celem podania tej informacji do publicznej wiadomości.

POUCZENIE

1. Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Wałbrzychu, za pośrednictwem Burmistrza Dzierżoniowa w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.
2. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Burmistrza Dzierżoniowa, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia Burmistrzowi Dzierżoniowa oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Z upoważnienia Burmistrza
Dyrektor Wydziału
Inżynierii Miejskiej i Inwestycji
Zygmunt Kuc
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują strony postępowania:

1. Włodzimierz Lewowski - Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych TRAKT Sędziszów 50, 58-410 Marciszów (pełnomocnik Zarządu Województwa Dolnośląskiego)
 2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 KPA - zawiadomienie stron poprzez obwieszczenie. Strony postępowania – zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, stosuje się przepis art. 49 KPA "Strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeżeli przepis szczególny tak stanowi."
 3. Burmistrz Bielawy, Urząd Miejski w Bielawie – e: PUAP
 4. Burmistrz Pieszyc, Urząd Miasta i Gminy w Pieszycach – e:PUAP
3. a.a KN

Do wiadomości:

1. Zarząd Województwa Dolnośląskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wybrzeże Słowackiego 12-14, 50-411 Wrocław - e: PUAP
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, ul. Jana Matejki 6, 50-333 Wrocław - e: PUAP
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dzierżoniowie, ul. Krasickiego 36, 58-200 Dzierżoniów - e: PUAP
4. Dyrektor Zarządu Zlewni w Legnicy Państwowe Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie, ul. M. Rataja 32, 59-220 Legnica - e: PUAP

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na realizacji projektu: pn. „Realizacja projektu Trasa Sudecka – Budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 384 ul. Batalionów Chłopskich do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego) - Etap II”. Długość planowanego odcinka drogi wynosi 2,81 km. Odcinek przedmiotowej drogi jest elementem obwodnicy Dzierżoniowa o łącznej długości ok. 11,8 km, przebiegające wzdłuż południowej i zachodniej granicy miasta Dzierżoniów, mająca swój początek w istniejącym śladzie drogi DW382, w pobliżu miejscowości Piława Górna, przecinając drogę DW 384 oraz DW383 i kończąc swój bieg włączeniem się do drogi DW382 na północ od Dzierżoniowa (ul. Świdnicka). Budowa obwodnicy Dzierżoniowa projektowo została podzielona na 3 zadania:

- zadanie 1 – od drogi 382 w okolicy Piławy Górnej do ronda na skrzyżowaniu obwodnicy i drogi DW384 (ul. Batalionów Chłopskich w Dzierżoniowie);
- zadanie 2 – od drogi DW 384 do ronda na skrzyżowaniu obwodnicy i drogi DW383; (odcinek będący przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach),
- zadanie 3 – od drogi DW383 do włączenia do drogi DW382 (ul. Świdnicka) – zadanie w trakcie realizacji (jeden z odcinków drogi został oddany do użytkowania, kolejny odcinek planowany do oddania w 2021r.).

Zgodnie z informacją zawartą w karcie informacyjnej przedsięwzięcia zakres zadania obejmuje:

- 1) budowę drogi wojewódzkiej klasy G (główna), na odcinku od ok. km 5+900 do ok. km 8+711.892 wraz ze skrzyżowaniami z ulicami: Batalionów Chłopskich (DW384), Ceglana, Parkową; skrzyżowanie z ul. Batalionów Chłopskich projektuje się, jako skanalizowane z sygnalizacją świetlną, pozostałe, jako skrzyżowania zwykłe bez sygnalizacji świetlnej;
- 2) budowę dodatkowych pasów lewo i prawo skrętów na skrzyżowaniach;
- 3) budowę dróg serwisowych i dojazdowych (obsługujących tereny przyległe do drogi wojewódzkiej);
- 4) budowę obiektów inżynierskich oraz urządzeń ochrony środowiska;
- 5) budowę przepustów i zaruowań;
- 6) budowę lub przebudowę infrastruktury dla pieszych i rowerzystów;
- 7) budowę systemu odwodnienia drogi i terenu przyległego;
- 8) budowę/przebudowę infrastruktury dla potrzeb związanych z drogą wojewódzką, w tym: sieci energetyczne zasilające oświetlenie oraz sygnalizację, kanał technologiczny, kanalizację deszczową wraz z urządzeniami podczyszczającymi i inne;

- 9) oświetlenie drogowe;
- 10) zabudowę przejazdu z płyt małowabarytowych;
- 11) oznakowanie drogi wojewódzkiej i dróg związanych oraz wyposażenie ww. drogi w urządzenia ochronne, m.in. bariery ochronne;
- 12) przebudowę kolidujących urządzeń i infrastruktury pod i nadziemnej;
- 13) wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia dróg i obiektów inżynierskich oraz korpusu wysokich nasypów wraz z powierzchniowym umocnieniem skarp;
- 14) oczyszczenie i udrożnienie istniejących urządzeń melioracyjnych i odbiorników dla skutecznego odprowadzania wody z pasa drogowego;
- 15) rekultywacja terenów zajętych na rzecz budowy drogi wojewódzkiej.

Projektowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 382 posiadać będzie następujące parametry techniczne: klasa techniczna: G; kategoria ruchu: KR5; prędkość projektowa: 70 km/h; prędkość miarodajna: 90 km/h; przekrój drogowy: 2 pasy szerokości 3,50 m + opaski bitumiczne zewnętrzne 2 x ok. 0,5 m; pobocza: 2 x ok. 1,25 m; dopuszczalne obciążenie na oś: 115 kN; na skrzyżowaniach projektuje się dodatkowe pasy skrętne, o szerokości ok. 3,0 - 3,50 m; drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie obsługujące tereny przyległe): szerokości ok. 3,50 m o nawierzchni bitumicznej z mijankami; ciągi pieszo-rowerowe: szerokości ok. 2,50 - 3,50 m o nawierzchni bitumicznej.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę jedno przęsłowego mostu – nad potokiem Brzęczek. Przestrzeń pod obiektem pełnić będzie funkcję przejścia dla zwierząt średnich, które planuje się wykonać, jako zintegrowane przejście dolne. Dojazdy do mostu projektuje się na nasypach. Sam obiekt wykonany zostanie, jako jednoprzęsłowy, oparty na przyczółkach, które będą usytuowane równoległe do siebie. Koryto potoku nie będzie podlegało regulacji. Dno potoku oraz skarpy w pobliżu planowanego mostu umocnione zostaną narzutem kamiennym. Odwodnienie drogi projektuje się jako powierzchniowe - do rowów trawiastych za wyjątkiem odcinka z wysokimi nasypami w rejonie potoku Brzęczek, gdzie wody opadowe z nawierzchni przewiduje się odprowadzać ściekami przykrawędziowymi do studni wpustowych, a następnie przykanalikami i ściekami skarpowymi odprowadzać do rowów, które będą pełnić również funkcję podczyszczania wód opadowych i roztopowych. Docelowymi odbiornikami wód będą cieki: Brzęczek i Dopływ spod Bielawy. Nie przewiduje się budowy zbiorników retencyjnych ani separatorów związków ropopochodnych, natomiast zaprojektowano osadniki, które będą zlokalizowane przed odbiornikami wód opadowych i roztopowych. W celu zapewnienia sprawnego i dobrze funkcjonującego odwodnienia, zostały zaprojektowane nowe odcinki rowów melioracyjnych oraz przepusty pod drogą główną, a także pod drogami podrzędnymi i serwisowymi. Udrożnione zostaną również istniejące rowy oraz urządzenia

melioracyjne. Rowy zostaną umocnione humusem, na pochyleniach powyżej 3% planuje się umocnienie dna i skarp rowu kruszywem kamiennym, a powyżej 8% brukiem kamiennym lub betonem. Wykonane zostaną również nowe zbieracze drenarskie, które będą przejmować wody z odcinanych istniejących sączków.

Planowane przedsięwzięcie koliduje z istniejącą infrastrukturą i instalacjami. W wyniku realizacji inwestycji koniecznym jest przebudowa linii elektroenergetycznych wysokiego i średniego napięcia oraz gazociągów średniego podwyższonego ciśnienia. Kolizje z liniami napowietrznymi wysokiego i średniego napięcia, zostaną usunięte poprzez przesunięcie słupów poza miejsce kolizji – zadanie polegać będzie na likwidacji istniejących słupów (kolidujących z inwestycją) i budowie nowych, w nowej lokalizacji mieszczącej się w zakresie terenu realizacji inwestycji. Prace w tym zakresie polegać będą na wykonaniu fundamentów pod słupy, montaż poziomy słupów, postawienie słupów na fundamentach oraz montaż przewodów i izolacji. Linie znajdują się w zakresie terenu realizacji inwestycji i zostaną przebudowane na odcinku około kilkuset metrów. Linia 220kV Ząbkowice – Świebodzice w km 6+183 jest wyłączona z zakresu prowadzonego postępowania, gdyż zgodnie z informacją inwestora linia ta będzie przebudowywana zgodnie z obowiązującą decyzją ZRID nr 49/12 z dnia 31.12.2012r. oraz decyzją zmieniającą nr 24/20 z dnia 11.12.2020r. W zakresie gazociągów, w ramach przedmiotowej inwestycji planuje się w km ok. 6+118 oraz 8+373 zabezpieczyć gazociągi, co będzie polegało na zabudowaniu rury ochronnej dwudzielnej. Zakres prac polegał będzie na odkopaniu istniejącego gazociągu, założeniu rur ochronnych i zasypaniu. Takie prace planuje się wykonać w związku ze zmianą nawierzchni gruntowej na asfaltową oraz wykonaniem rowów przydrożnych. W km ok. 7+175 oraz 7+185 prace polegały będą na odkopaniu istniejących sieci, wycięciu odcinków gazociągu, zaślepieniu pozostawionych odcinków kołnierzami zaślepiającymi oraz zakopaniu wykopu. Prace w tych miejscach dotyczyć będą gazociągów nieczynnych. W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się przebudowy wodociągów magistralnych. W ramach prac na linii kolejowej nr 341, przewiduje się jedynie przebudowę płyt przejazdowych oraz wpięcie sieci SRK z sygnalizacją świetlną. Przebudowa płyt będzie polegać na zabudowie płyt przejazdowych prefabrykowanych betonowych w istniejącym torowisku (bez wymiany szyn i podtorza), zaś prace przy sieci SRK polegać będą na wpięciu kabli sygnalizacyjnych SRK w szafie sterowniczej sygnalizacji drogowej, tak aby sygnał o zbliżającym się pociągu dokonywał zmian w sygnalizacji na skrzyżowaniu.

Z upoważnienia Burmistrza
Dyrektor Wydziału
Inżynierii Miejskiej i Inwestycji
Zygmunt Kuc
/podpisano elektronicznie/