



**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
we Wrocławiu**

Wrocław, dnia 17 grudnia 2012 r.

WOOŚ.4242.140.2012.BZ.1

OBWIESZCZENIE

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), stosownie do z art. 74 ust. ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.) zawiadamia się, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, postanowieniem znak: WOOŚ.4242.1140.BZ uzgodnił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa mostu przez rzekę Ścinawkę w km 11+964 drogi krajowej nr 35 w m. Unisław Śląski”**.

Z treścią postanowienia strony postępowania mogą zapoznać się w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, pl. Powstańców Warszawy 1, 50 – 153 Wrocław, pokój 3245, w godzinach od 7³⁰ do 15⁰⁰.

Na wydane postanowienie nie służy stronie zażalenie.

Zgodnie z art. 49 *Kodeksu postępowania administracyjnego* w przypadku zawiadomienia stron poprzez obwieszczenie, doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

*Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska we Wrocławiu*
M. Polakowska
Marlena Polakowska
Naczelnik Wydziału Ocen
Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują z prośbą o wywieszenie na tablicy ogłoszeń niezwłocznie na okres 14 dni:

1. Burmistrz Mieroszowa, pl. Niepodległości 1, 58-350 Mieroszów
2. Tablica ogłoszeń – w miejscu i Biuletyn Informacji Publicznej RDOŚ (www.wroclaw.rdos.gov.pl)
3. a/a

Do wiadomości:
Inwestor



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
we Wrocławiu

URZĄD MIEJSKI w Mioszowie	
Wpł.	20. 12. 2012
Nr	5532
Liczba załączników	1
Skierowano	GPIiOŚ

Wrocław, dnia 16 grudnia 2012 r.

WOOŚ. 4242.140.2012.BZ

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 77 ust 1 pkt 1, ust 3, 4 i 7 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) oraz art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Burmistrza Mioszowa z dnia 13 listopada 2012 r., znak: GPIiOŚ.6220.4.2012,

uzgadniam, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostu przez rzekę Ścinawkę w km 11+964 drogi krajowej nr 35 w m. Unisław Śląski” w wariantie II i określam następujące warunki:

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, należy podjąć następujące działania:

1. Przed rozpoczęciem robót zdjąć budkę łęgową dla ptaków zlokalizowaną pod obiektem mostowym. Czynność wykonać w okresie od początku września do końca lutego. Budkę przechować w nienaruszonym stanie i zawiesić po zakończeniu etapu realizacji.
2. Prace mogące ingerować w koryto cieku prowadzić poza okresem lipiec – sierpień i wykonywać z zachowaniem przepływu w cieku.
3. Nie powodować trwałych zmian ani nie ograniczać wielkości przepływów. Nie powodować zmian kierunku ani prędkości przepływów cieku. Prace prowadzić z wykorzystaniem wodoszczelnych osłon izolujących miejsce prowadzenia prac od wody.

4. Przed rozpoczęciem prac dokonać - przy udziale dendrologa - inwentaryzacji drzew i krzewów przewidzianych do wycinki, obejmującej także obecność roślin, grzybów i zwierząt gatunków chronionych. W przypadku potwierdzenia ich występowania, inwestor winien uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2009 r. Nr. 151 poz. 1220 ze zm.).
5. Wycinkę prowadzić pod nadzorem ornitologa. W przypadku stwierdzenia gniazdowania ptaków, wycinkę drzew i krzewów ze zlokalizowanymi gniazdami, a także roślinności rosnącej w promieniu do 10 m od stwierdzonych miejsc gniazdowania, prowadzić po zakończeniu okresu lęgowego.
6. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami roślinność drzewiastą i krzewiastą przeznaczoną do pozostawienia i znajdującą się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa robót, prace w obrębie brył korzeniowych wykonywać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom.
7. Odslonięte korzenie drzew i krzewów należy zabezpieczać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach dodatnich zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni.
8. Przed rozpoczęciem prac zebrać wierzchnią warstwę gleby i złożyć ją w pryzmach w pobliżu pasa robót, z zastrzeżeniem warunku określonego w pkt I.4. Glebę zebrać w okresie od 1 sierpnia do 30 kwietnia i wykorzystać do właściwego urządzenia przejść dla zwierząt, przepustów, powierzchni pod przeprowami oraz do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.
9. Prace związane z wymianą gruntów prowadzić w sposób gwarantujący zachowanie dotychczasowych stosunków wodnych i kierunków spływów wód.
10. Wykopy odwadniać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych.
11. Odpompowane wody z wykopów podczyszczać z nadmiaru zawiesiny przed ich odprowadzeniem do cieku.
12. Ograniczyć do niezbędnego minimum szerokość i głębokość wykopów, a prace na etapie otwartych wykopów skrócić do niezbędnego minimum.
13. Każdego dnia przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, studzienki oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta

- niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji w miejsce właściwe siedliskowo. Ostatniej kontroli dokonać przed zasypaniem wykopów.
14. Zrekultywować tereny po tymczasowych bazach i składowiskach. Po zdjęciu nawierzchni placów, teren zaorać, zbronować i przykryć warstwą humusu o grubości 10 – 25 cm lub zastosować inny aktywator wzrostu roślinności, np. kompost, torf. Wprowadzić rodzime gatunki roślinności zielnej przystosowane do lokalnych warunków siedliskowych.
 15. Informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzenia działań, o których mowa w punktach I.5 i I.6, a także dokumenty potwierdzające udział specjalistów (np. protokół z ustaleń i/lub oświadczenie specjalisty potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań) należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu bezpośrednio po dokonaniu ustaleń.
 16. W celu minimalizacji niebezpieczeństwa skażenia gruntu i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi zaplecza budowy, a w szczególności magazyny, składy i bazy transportowe wraz z miejscami przeznaczonymi do tankowania maszyn i sprzętu lokalizować na terenach już zagospodarowanych, na powierzchniach utwardzonych, odpowiednio zaizolowanych nie doprowadzając do przedostawania się zanieczyszczeń do gleby i wód powierzchniowych.
 17. Nie lokalizować zaplecza budowy, magazynów, składów i baz transportowych w bezpośrednim w bliskiej odległości od budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej oraz terenów o cennych walorach krajobrazowych. Minimalizować ilość przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn na tym terenie.
 18. Zaplecza budowy wyposażać w system przenośnych i szczelnych sanitariatów, przystosowanych do transportu kołowego, które odbierane będą przez uprawnione podmioty.
 19. Należy ograniczyć do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym, oraz koncentrację prac w pobliżu budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej.
 20. Nie doprowadzać do przeciążeń sprzętu oraz do przeładowania pojazdów, które w takim stanie tworzą jeszcze większy hałas aniżeli w czasie wykonywania standardowych funkcji. Prace wykonywać w możliwie jak najkrótszym czasie.
 21. W przypadku korzystania z wywrotek transportujących masy bitumiczne należy je wyposażać w opończe ograniczające emisję par asfaltu.

22. Prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie i zabudowy mieszkaniowej należy prowadzić wyłącznie w cyklu dziennym od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, unikając w miarę możliwości jednoczesnej pracy ciężkiego sprzętu budowlanego.
23. W przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego do gruntu niezwłocznie zebrać i wywieźć je do jednostek zajmujących się ich unieszkodliwianiem lub unieszkodliwić je na miejscu za pomocą sorbentów przeznaczonych do chemicznego unieszkodliwiania.
24. Wszystkie materiały, narzędzia, maszyny techniczne, pojazdy budowy muszą posiadać wyregulowane silniki spalinowe oraz układy hydrauliczne i napędowe, co zapobiegnie przedostawaniu się zanieczyszczenia do powietrza, gleby oraz wody.
25. W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, w szczególności: systematycznie sprzątać plac budowy, zraszać wodą plac budowy, ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważnie ładować materiały sypkie na pojazdy samochodowe, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie. Na zapleczu budowy, gdzie magazynowane będą materiały budowlane, składować jedynie niezbędne ich ilości, zabezpieczone przed pyleniem przy wietrznej pogodzie (np. nakryte folią lub innym materiałem).
26. Przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych i budowlanych należy ustalić miejsca przeznaczone do gromadzenia odpadów oraz sposób gospodarowania odpadami.
27. Organizować roboty rozbiórkowe, budowlane, montażowe i instalacyjne w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów.
28. Wytworzone odpady należy segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, w sposób bezpieczny dla zdrowia, życia ludzi i środowiska.
29. Wytworzone odpady należy, w miarę możliwości, poddać odzyskowi na miejscu, a pozostałe przekazać do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym odpowiednie uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami.
30. Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót rozbiórkowych i budowlanych, segregować i gromadzić w szczelnych, oznakowanych pojemnikach w celu ich przekazania do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją lub unieszkodliwianiem.
31. Podczas transportowania odpadów niebezpiecznych należy przestrzegać określonych zasad związanych z zabezpieczeniem ładunku przed kontaktem z materiałami, które

mogłyby spowodować jego uszkodzenie oraz przewozić w sposób minimalizujący wszelkiego rodzaju wstrząsy i wibracje.

32. W czasie zimy i wczesnych przymrozków należy stosować w sposób racjonalny środki chemiczne, które mogłyby wraz ze spływem wód opadowych dostać się do środowiska gruntowo-wodnego.
33. W przypadku natrafienia podczas prac ziemnych na nowe znaleziska o charakterze archeologicznym, należy wstrzymać prace w obrębie znaleziska, a o dokonaniu odkrycia niezwłocznie powiadomić Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

II. Na etapie eksploatacji lub użytkowania należy podjąć następujące działania:

1. Wody opadowe i roztopowe zbierać z wykorzystaniem systemu kanalizacji deszczowej, przed wylotem do odbiornika należy je podczyszczać z substancji ropopochodnych i zawiesin w układach podczyszczania składających się z separatorów, osadników.
2. Należy odprowadzać do odbiornika wody opadowe i roztopowe o zawartości substancji zanieczyszczających w ilościach nieprzekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.
3. Należy regularnie kontrolować stan systemu odwodnienia drogi, dokonywać niezbędnych czyszczeń i napraw. Zaleca się regularne (co najmniej dwa razy w roku) czyszczenie i konserwację urządzeń służących do ujmowania i oczyszczania wód opadowych (separatory, osadniki, wpusty kanalizacyjne, sieć kanalizacji zamkniętej i otwartej).
4. Odpady powstałe w trakcie sprzątania pasa drogowego, koszenia traw, wymiany oświetlenia itp. należy przekazywać wyspecjalizowanym firmom posiadającym stosowne pozwolenia na ich dalsze zagospodarowanie.
5. Na całej długości DK35, w granicach objętych przebudową, należy ograniczyć prędkość ruchu do 40 km/h.

III. Wymagania, dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

1. Nie lokalizować podpór w korycie rzeki (dotyczy obiektu stałego i tymczasowego).

2. Umocnienia w rejonie obiektu mostowego należy wykonać w sposób umożliwiający zachowanie miejsc żerowania pluszcza *Cinclus cinclus* i gatunków ryb żyjących w cieku. Zakres umocnień ograniczyć do niezbędnego minimum i wykonać z wykorzystaniem miejscowego kamienia klinowanego ręcznie.
3. W rejonie elementów konstrukcyjnych łożyska mostu wykonać wnęki umożliwiające budowanie gniazd przyczepionych bezpośrednio do konstrukcji mostu.
4. W konstrukcji mostu uwzględnić konieczność zawieszenia od spodu budki dla ptaków.
5. Działania, o których mowa w punkcie III.2 – III.4 wykonać pod nadzorem ornitologa.
6. Przebudowywany obiekt przystosować do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Obiekt powinien mieć szerokość nie mniejszą niż 13 m i wysokość nie mniejszą niż 1,5 m przy długości ok. 14 m. Po obu stronach cieku wykonać półki/suche pasy o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m i wolnej przestrzeni nad półką/suchym pasem nie mniejszą niż 1,5 m. Półki/suche pasy należy wykonać na poziomie przepływu dwuletniego (prawdopodobieństwo przekroczenia 50%). Powinny one w łagodny sposób (nachylenie nie większe niż 1:3) łączyć się z terenem przed i za obiektem mostowym oraz umożliwić zwierzętom wychodzenie z nurtu na projektowane półki/suche pasy.
7. Do wzmocnienia skarp przy przyczółkach, umocnień dna i brzegów cieku oraz systemu odwodnienia obiektu nie stosować ażurowych elementów betonowych, w szczególności „ekokraty”.
8. Do zabezpieczenia dna i brzegów cieku pod obiektem oraz w jego otoczeniu nie stosować materacy i koszy gabionowych.
9. W rejonie przejścia dla zwierząt system odwodnienia nie może stanowić utrudnienia w przemieszczaniu się zwierząt (w przypadku zlokalizowania otwartych rowów w tym rejonie, zapewnić zwierzętom bezpieczne przejście przez rów).
10. Planowane rozwiązania projektowe dotyczące urządzeń mających na celu zminimalizowanie bariery ekologicznej oraz sposób zagospodarowania przejścia dla zwierząt i miejsc w jego sąsiedztwie uzgodnić ze specjalistą z zakresu ochrony przyrody posiadającym wiedzę w określonym wyżej zakresie.
11. Informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzenia działań, o których mowa w punkcie III.2 – III.4 i III.11, a także dokumenty potwierdzające udział specjalisty (np. protokół z ustaleń i/lub oświadczenie specjalisty potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań) należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu bezpośrednio po dokonaniu ustaleń.

12. Zaprojektować i wykonać na odcinku drogowym DK35 układ kanalizacji deszczowej wraz z wprowadzeniem dodatkowych urządzeń podczyszczających, tj. osadników oraz separatorów substancji ropopochodnych.

IV. Stwierdzam konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla odcinków przebudowywanej drogi krajowej DK35, dla których nie mogą być dotrzymane akustyczne standardy jakości środowiska na terenach leżących poza liniami rozgraniczającymi inwestycję.

V. Stwierdzam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej.

Analizę porealizacyjną należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a następnie przedłożyć ją właściwemu organowi ochrony środowiska oraz organowi właściwemu do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Analizę porealizacyjną wykonać w zakresie ochrony przed hałasem:

1. Przeprowadzić kontrolne pomiary poziomu hałasu w punktach pomiarowych, zlokalizowanych w rejonie obu obiektów inżynierskich przy najbliższych budynkach mieszkalnych:
 - pkt 1 - w km 0+023 (strona lewa), budynek nr 1,
 - pkt 2 – w km 0+090 (strona lewa), budynek nr 127,
 - pkt 3 – w km 0+140 (strona lewa), budynek nr 129a,
 - pkt 4 – w km 0+135 (strona prawa), budynek nr 128.

Pomiary hałasu należy wykonać zgodnie z metodyką określoną w przepisach obowiązującego prawa. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.

2. W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże, iż nie są dotrzymane akustyczne standardy jakości środowiska, zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r. Nr 25 poz. 150 z późn. zm.), należy podjąć kroki zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania; w tym przypadku do analizy załączyć poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, a w treści analizy porealizacyjnej zawrzeć zapisy dotyczące

ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich.

VI. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.*

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 13.11.2012 r., znak: GPIiOŚ.6220.4.2012, Burmistrz Mieroszowa zwrócił się pismem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu przez rzekę Ścinawkę w km 11+964 drogi krajowej nr 35 w m. Unisław Śląski, w związku z prowadzonym postępowaniem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja, na podstawie § 3 ust 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* jest zaliczana do przedsięwzięć, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Burmistrz Mieroszowa w dniu 13.07.2012r., wydał postanowienie znak: GPIiOŚ.6220.4.2012, w którym stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

Do ww. pisma Burmistrza Mieroszowic został załączony raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko opracowany w październiku 2012 r. przez: TRAKT Sp. z o.o. sp.k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego z siedzibą

w Katowicach (Autorzy: Patrycja Rochowska, Bożena Ostafińska, Andrzej Kieczka, Grzegorz Kubicki, Tomasz Gola, Krzysztof Kołodziejczak, Mirosław Sochacki).

Przeprowadzona analiza przedłożonego w sprawie materiału dowodowego oraz materiałów przyrodniczych, które posiada tut. organ, tj. *Inwentaryzacji ornitologicznej proponowanego obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie* (Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, Warszawa 2009) oraz *Inwentaryzacji przyrodniczej województwa dolnośląskiego – Miasto i Gmina Mieroszów* (Fulica – Wojciech Jankowski, Wrocław 2005) wykazała, że treść przedłożonego raportu o oddziaływaniu na środowisko jest zgodna z wymogami ujętymi w art. 66 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, a sformułowane na ich podstawie warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko.

W zakres robót przedmiotowej inwestycji wchodzi:

- *Roboty drogowe*: przebudowa drogi krajowej nr 35 w zakresie opracowania, budowa tymczasowego objazdu drogi krajowej nr 35 w rejonie wykonywania robót rozbiórkowych istniejącego obiektu/ budowy nowego;
- *Obiekty inżynierskie*: budowa mostu nad rzeką Ścinawką w ciągu drogi krajowej nr 35, budowa obiektu tymczasowego nad rzeką Ścinawką dla objazdu drogi krajowej nr 35.

W związku z wykonaniem obiektu mostowego Inwestor zaplanował również *roboty regulacyjne rzeki*: profilowanie przekroju koryta, budowa ściany oporowej żelbetowej wzdłuż brzegu rzeki.

Projektowany układ drogowo-mostowy ma na celu uzyskanie w pełni normatywnego obiektu mostowego zapewniającego poprawę bezpieczeństwa ruchu i pieszych, a poprzez zwiększenie nośności bezpieczeństwa przejazdu przez obiekt pojazdów. Obiekt służy przeprowadzeniu drogi krajowej DK 35 nad rzeką Ścinawką z uwzględnieniem wymaganego światła obiektu zgodnie z obowiązującymi przepisami. Parametry drogi na obiekcie zostaną dostosowane do wymagań dla klasy technicznej G. Obecny obiekt mostowy podlega likwidacji ze względu na jego zły stan techniczny.

Z realizacją inwestycji związany będzie również z demontażem elementów i przebudową infrastruktury technicznej znajdującej się w sąsiedztwie trasy projektowanego układu drogowo-mostowego. Spowodowane to jest występowaniem kolizji z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu. W zakres tych prac wchodzi:

- *Kanalizacja deszczowa wraz z przepompownią i urządzeniami oczyszczającymi:* budowa sieci kanalizacji deszczowej;
- *Urządzenia ochrony środowiska:* urządzenia oczyszczające ścieki drogowe przed wprowadzeniem do odbiorników;
- *Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej:* urządzenia wodne, linie elektroenergetyczne nN, linie teletechniczne, sieć wodociągowa, sieć kanalizacji sanitarnej.
- *Rozbiórki:* elementy dróg i ulic, istniejącego obiektu, elementów sieci uzbrojenia terenu, ogrodzeń, rozbiórka budynków o funkcji innej (niemieszkalnej).

Przebudowa ww. infrastruktury technicznej nie kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w treści rozporządzenia Rady Ministrów *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, a tym samym nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Inwestor planuje realizację opisanego przedsięwzięcia etapowo:

- etap 1: budowa tymczasowej drogi objazdowej z chodnikiem oraz obiektem mostowym,
- etap 2: rozbiórka istniejącego mostu w ciągu DK-35 oraz budowa nowego obiektu, wraz z korektą dojazdów w niezbędnym zakresie,
- etap 3: rozbiórka objazdu tymczasowego wraz z obiektem mostowym.

Powierzchnia całkowitego zajęcia inwestycji (zajęcia stałe +zajęcia czasowe) - most drogowy wraz z dojazdami wyniesie ok. 5870 m².

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją trasa projektowanego układu drogowo-mostowego prowadzona będzie przez teren województwa dolnośląskiego, w powiecie wałbrzyskim, w obrębie gminy Mieroszów, w miejscowości (sołectwo) Unisław Śląski. Obszar inwestycji jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego uchwalonym Uchwałą Nr XVI/100/03 Rady Miejskiej Mieroszowa z dnia 17 października 2003 r. Tereny objęte oddziaływaniem inwestycji zgodnie z zapisami miejscowego planu zakwalifikowane są jako tereny zabudowy jednorodzinnej. Obszar inwestycji obejmuje pas drogowy drogi krajowej DK35 oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo, które stanowią głównie prywatne posesje zajęte przez zabudowę oraz zieleńce, ogródki i przydomowe nasadzenia zieleni.

Według zapisów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pod względem hydrograficznym obszar objęty przedsięwzięciem leży w obrębie doliny rzeki Ścinawki, będącej lewostronnym dopływem Nysy Kłodzkiej. Zlewnia rzeki Ścinawki przynależy do Regionu Wodnego Środkowej Odry na obszarze dorzecza Odry. Teren inwestycyjny będzie funkcjonował

w obrębie zlewni o powierzchni 8,24 km². Położony jest w rejonie JCWPd nr 108 oraz nr 124 (wg JCWPd-172) oraz na granicy JCWPd nr 90, nr 110 oraz nr 112 (wg JCWPd-161).

Teren inwestycyjny nie koliduje z obszarem GZWP, a tym samym nie jest objęty strefą ochrony ONO lub OWO.

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Natura 2000 Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie PLB020010 oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty – projektowanego Specjalnego Obszaru Ochrony siedlisk Natura 2000 Góry Kamienne PLH020038.

W przedłożonej do uzgodnienia dokumentacji przedstawiono i przeanalizowano dwa technologiczne warianty realizacyjne inwestycji oraz wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia.

Po analizie rozważanych wariantów inwestycyjnych, uwzględniając ich skalę oddziaływań na środowisko, organ przychylił się do wniosku Inwestora realizacji przedsięwzięcia w wariantcie II - ustrój nośny z płytą monolityczną, który jest przedmiotem analizy niniejszego postanowienia. Planowana przebudowa obiektu mostowego zakłada wykonanie fundamentów, jako bezpośrednie, oparte na stropie warstwy skalnej. Na czas rozbiórki i wykonania nowego obiektu przyjęto ujęcie rzeki w koryto wykonane z prefabrykatów ceowych ułożonych w osi naturalnego koryta rzeki. Istniejące podpory oraz konstrukcja łukowa mostu zostanie rozebrana do poziomu posadowienia (skała około 50 cm poniżej dna koryta), strop warstwy skalnej wyrównany, a następnie wykonane zostaną monolityczne przyczółki posadowione na fundamentach płaskich opartych bezpośrednio na skale twardej. Konstrukcja ustroju nośnego oparta na łożyskach elastomerowych zaprojektowana jest jako monolityczna betonowa. Przedmiotowa technologia nie wymaga zastosowania typowych podpór tymczasowych w dnie koryta rzeki, tj.: konstrukcji żelbetowych, wymagających wykonania wykopów w dnie koryta i zajmujących znaczącą część powierzchni jego dna. Zastosowane zostaną jedynie rusztowania stanowiące lekką konstrukcję, które w niewielkim stopniu ingerują w dno koryta (konstrukcja oparta jest na jego podstawie). Demontaż rusztowań jest mniej czasochłonny niż w przypadku podpory na fundamencie. Po wykonaniu robót związanych z wznoszeniem przyczółków i ustroju nośnego, przeprowadzone zostaną prace w dnie koryta rzeki. Następnie prefabrykaty w osi dna koryta zostaną zdemontowane. W związku z wykonywaniem obiektu mostowego odtworzone zostaną mury oporowe stabilizujące skarpy rzeki (dł. konstrukcji: 14,0 m, wys.: 1,7 – 1,0 m). Ponadto inwestor przewiduje wykonanie reprofilacji skarp w celu ich dostosowania do światła obiektu oraz ich

umocnienie kamieniem naturalnym typu ciężkiego klinowanym ręcznie na geowłókninie zakończonym gurtem w dnie.

Wykonanie obiektu, ze względu na istniejący układ komunikacyjny (brak możliwości całkowitego zamknięcia dla ruchu drogi krajowej DK35) docelowego wiąże się z koniecznością zapewnienia przejazdu po obiekcie tymczasowym. Na czas budowy ruch po drodze krajowej DK 35 zostanie utrzymany dzięki budowie objazdu tymczasowego o ruchu wahadłowym, wykonanym na nasypie drogowym oraz obiekcie tymczasowym MT-1 w postaci przepustu skrzynkowego o wymiarach prześwitu 4,50 x 2,00 m. Przepust ten zostanie zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowywanego obiektu w km 0+065,90 drogi objazdowej. Po zakończeniu prac, obiekt tymczasowy zostanie całkowicie rozebrany, a wykonane nasypy w celu zapewnienia dojazdów częściowo zostaną wykorzystane do formowania układu docelowego.

Ocenę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji komunikacyjnych, za jakie uznaje się zmiany stanu sanitarnego powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego oraz ocenę stanu zanieczyszczeń wód odprowadzanych z powierzchni drogi, dla dwóch horyzontów czasowych:

- 2014 – oddanie inwestycji do użytku,
- 2024 – 10 – letni okres eksploatacji inwestycji.

W toku prowadzonego postępowania przeanalizowano wpływ przebudowywanego odcinka drogi krajowej DK35 z obiektem mostowym na powietrze. W przedłożonym raporcie przeprowadzono analizę oddziaływania przedsięwzięcia na etapie prowadzenia prac budowlanych oraz na etapie eksploatacji. Na etapie prac budowlanych nastąpi emisja substancji do powietrza w związku z ruchem pojazdów i maszyn wykorzystywanych do budowy drogi, jak również z samą technologią – emisja pyłu w momencie przeładunku materiałów sypkich oraz prowadzonych prac budowlanych. Może wystąpić również emisja substancji organicznych zawartych w masach bitumicznych podczas przygotowywania nawierzchni. Ze względu na charakter projektowanej inwestycji nie ma możliwości całkowitego wyeliminowania emisji na tym etapie prac, należy ją jednak minimalizować poprzez przyjęcie optymalnej technologii wykonywania prac. Stan zwiększonej emisji zarówno substancji gazowych, jak i pyłu będzie stanem przejściowym, który ustanie z chwilą zakończenia realizacji przedsięwzięcia. Emisja zanieczyszczeń na tym etapie będzie miała charakter emisji niezorganizowanej, o lokalnym zasięgu, występować będzie okresowo, z różnym natężeniem w sposób przemijający.

Z przedstawionej w raporcie prognozy rozprzestrzeniania się substancji emitowanych w wyniku spalania paliw w silnikach samochodowych poruszających się po objęździe tymczasowym wynika, że nie będą występować przekroczenia dopuszczalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych poza pas drogowy. Przekroczenia dopuszczalnych norm stężeń wystąpią wyłącznie w obrębie pasa drogowego w przypadku ditlenku azotu (NO_2), jednakże jak wykazały obliczenia, na odcinku drogi tymczasowej nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń NO_2 poza linią zajętości drogi. W związku z powyższym należy uznać, że w zakresie emitowanych substancji wartości odniesienia będą dotrzymane przy najbliższej zabudowie chronionej.

W fazie eksploatacji oddziaływanie na powietrze będzie bezpośrednie z uwagi na emisje spalin z układów silnikowych pojazdów oraz pośrednie pylenie spod kół poruszających się pojazdów. Oddziaływanie to będzie miało charakter stały, długoterminowy przez okres użytkowania drogi. Dla etapu eksploatacji drogi przeprowadzono obliczeniową prognozę rozprzestrzeniania się substancji emitowanych w wyniku spalania paliw w silnikach samochodowych. Przeprowadzone obliczenia wykonane dla założonego poziomu ruchu dla określonych horyzontów czasowych w 2014 r., 2024 r., wykazały, że w zakresie wszystkich analizowanych substancji nie wystąpią przekroczenia ich wartości dopuszczalnych, a co za tym idzie istniejące budynki mieszkalne położone w pobliżu przebudowywanego układu drogowego nie będą narażone na wyższe wartości stężeń niż wartości dopuszczalne.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie będzie spełniać wymogi prawne w zakresie ochrony powietrza.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu przebudowywanego układu drogowo - mostowego. Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz ruchem pojazdów transportujących materiały i surowce. Na etapie realizacji przedsięwzięcia spodziewać się można wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie drgań. Prace budowlane związane z przemieszczaniem mas ziemnych (budowa nasypów, tworzenie wykopów), poruszanie się maszyn budowlanych, powodować będą drgania mechaniczne. Emisje te będą ściśle związane z przesuającym się frontem robót budowlanych. Ze względu na rodzaj stosowanego sprzętu etap prac ziemnych oraz prace wyburzeniowe będą okresami o największej emisji hałasu i drgań. Na wielkość tych uciążliwości będzie mieć wpływ głównie jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń na stosunkowo niewielkim obszarze oraz czas realizacji procesu inwestycyjnego. Źródłem emisji hałasu będzie również droga tymczasowa pełniąca rolę objazdu. Obliczenia

wykazały, że jej eksploatacja powodować będzie przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach przyległych podlegających ochronie akustycznej. Emisja hałasu i drgań emitowana w trakcie realizacji przedsięwzięcia ograniczona będzie do czasu prowadzenia prac, a więc będzie przejściowa i ustanie całkowicie po zakończeniu etapu realizacji obiektu na danym odcinku. Inwestor zakłada prowadzenie prac budowlanych w rejonie terenów chronionych akustycznie i zabudowy mieszkaniowej wyłącznie podczas pory dziennej (6⁰⁰ – 22⁰⁰) unikając w miarę możliwości jednoczesnej pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, stosując nowoczesne maszyny wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska.

Eksploatacja odcinka drogowego na obiekcie mostowym i analizowanych dowiązań drogowych drogi krajowej DK35 będzie stanowiła liniowe źródło emisji hałasu o zmiennych wartościach poziomu dźwięku, uzależnionych od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega droga. Przedstawione w raporcie obliczenia wykazują, że hałas o największym poziomie będzie emitowany z drogi krajowej DK35, w ciągu której przebudowywany jest obiekt mostowy. Drogi lokalne nie przyczynią się w zasadniczy sposób do kształtowania oddziaływania akustycznego całego przedmiotowego przedsięwzięcia. Ze względu na niewielki ruch lokalny na odcinkach sąsiadujących i krzyżujących się z planowaną inwestycją, brak w bliskiej odległości linii kolejowych oraz innych źródeł hałasu, nie przewiduje się oddziaływania skumulowanego w zakresie klimatu akustycznego w obszarze planowanej inwestycji.

W oparciu o zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, poziom dopuszczalny dla terenów sąsiadujących z przedmiotową inwestycją, wynosi dla pory dnia 61 dB, natomiast dopuszczalnym poziomem dla pory nocy jest 56 dB. Analiza akustyczna, przeprowadzona na podstawie przeprowadzonych obliczeń w punktach pomiarowych, rozmieszczonych w pobliżu budynków mieszkalnych lub terenów najbardziej narażonych na oddziaływanie hałasu wzdłuż planowanej inwestycji, wykazała, że eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia, mimo, iż przyczyni się do poprawy obecnych warunków akustycznych na tych terenach, to jednak nadal będzie powodować przekroczenia wartości normatywnych wskaźnika oceny hałasu w porze dziennej i nocnej. Wykazano również, że ze względu na lokalizację inwestycji w centrum miejscowości, ograniczony zakres przebudowy, występowanie licznych zjazdów do posesji, konieczność zachowania widoczności na zjazdach i skrzyżowaniach, kolizją z siecią kanalizacji deszczowej oraz bliskości zabudowy nie ma możliwości skutecznego zastosowania zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych. Ponadto jak wynika z pisma Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków we Wrocławiu Delegatura w Wałbrzychu, zabudowa miejscowości Unisław Śląski

stanowi historyczny układ ruralistyczny i wybudowanie ekranów akustycznych wywarłoby negatywny wpływ na krajobraz kulturowy tego miejsca.

Ruch drogowy na analizowanym układzie drogowo-mostowym może być również źródłem wibracji. Konstrukcja obiektów mostowych i analizowanych dowiązań drogowych uwzględnia ewentualność przenoszenia drgań przez grunt, a równa powierzchnia drogi oraz utrzymanie jej w tym stanie nie sprzyja wytwarzaniu wibracji. Analizowana trasa będzie posiadać nawierzchnie przystosowaną do przenoszenia ruchu ciężkiego (115 kN/os), a równość nawierzchni będąca najistotniejszym czynnikiem wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz obniży poziom hałasu i drgań.

Realizacja przedmiotowej inwestycji może stanowić potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne. Może ona spowodować zaburzenia stosunków wodnych w obszarze sąsiadującym oraz pogorszenie jakości wód powierzchniowych i podziemnych. Szczególnie niebezpieczny może być wyciek ropopochodnych (oleje napędowe, smary, benzyny) lub innych związków chemicznych szkodliwych dla zdrowia ludzi i środowiska w miejscach obniżen terenowych (przede wszystkim tych, w których stagnuje woda) oraz bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych.

W rejonie planowanej inwestycji zlokalizowane są ujęcia wód podziemnych. Jak wynika z treści raportu, przebieg objazdu tymczasowego nie narusza strefy ochrony pośredniej żadnego z przedmiotowych ujęć wód podziemnych, a czynne studnie wiercone ujmujące wody z ww. warstw wodonośnych zlokalizowane są w znacznej odległości (min. 190 m) od układu drogowo-mostowego w sposób bezkolizyjny z zasięgiem leja depresyjnego każdego z ujęć. Realizacja inwestycji pozostaje bez wpływu na ww. ujęcia z uwagi na fakt, iż nie ma bezpośrednich powiązań hydrogeologicznych pomiędzy ujmowanymi poziomami wodonośnymi, a warstwami geologicznymi, w ramach których prowadzone będą roboty ziemne.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest również odległości 200 m od rejonu ujęcia wód powierzchniowych wraz ze stacją uzdatniania. Z uwagi na położenie obszaru planowanego przedsięwzięcia poniżej miejsca ujmowania wód, ewentualne czasowe naruszenie bilansu jakościowego wód rzeki Ścinawka pod kątem zawiesiny ogólnej (jakie nastąpi podczas realizacji robót w obrębie koryta ciek) będzie się rozprzestrzeniało w kierunku przeciwnym do przedmiotowego punktu poboru wody. Należy również zaznaczyć, iż zaplanowana technologia eksploatacji objazdu tymczasowego zakłada kontrolowane ujmowanie wód opadowych i roztopowych z korony drogi w celu ich podczyszczenia przed odprowadzeniem

do rzeki Ścinawki, co zapewni dodatkową ochronę stanu pobieranych wód (rowy drogowe trawiaste).

Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji inwestycji zostanie osiągnięte poprzez: odpowiednią lokalizację i organizację zaplecza budowy. Wykonawca w przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego odpowiedzialny jest za jak najszybszą ich neutralizację. Sprzęt techniczny będzie posiadać dopuszczenie do ruchu i stosowne atesty. Ponadto składowanie wszystkich materiałów oraz odpadów będzie zorganizowane w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych.

Zapotrzebowanie na wodę ograniczy się tylko do etapu realizacji i związane będzie z koniecznością zapewnienia wody na cele socjalno-bytowe dla pracowników oraz wody niezbędnej do procesów technologicznych związanych z wytwarzaniem mieszanek cementowych, betonu.

Ścieki socjalno-bytowe powstawać będą jedynie na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia w związku z bytowaniem na przedmiotowym terenie pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w przenośne i szczelne sanitariaty przystosowane do transportu kołowego, objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w przedmiotowym zakresie zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości. Z uwagi na charakter inwestycji na żadnym z jej etapów nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania. Ścieki technologiczne powstające na terenie budowy, związane są głównie ze stanem awaryjnym sprzętu technicznego. Ich ilość będzie relatywnie mała. Sposób ujmowania i gromadzenia ww. ścieków odbywać się będzie przy udziale szczelnych i odpowiednio opisanych pojemników małogabarytowych o pojemności do 200 l, które przechowywane będą w odpowiednio przystosowanych do tego celu miejscach magazynowych. Ponadto powstawać będą ścieki technologiczne, związane z głównie z odwadnianiem wykopów. Woda odpompowywana w trakcie prac ziemnych będzie podczyszczana z zawiesiny, a następnie wprowadzana do rzeki Ścinawki. Inwestor przewiduje również możliwość wprowadzania ww. ścieków do istniejącej sieci kanalizacyjnej po uzgodnieniu warunków zrzutu z jej gestorem. Zagospodarowanie ścieków opadowych, powstających na terenie placu budowy odbywać się będzie poprzez odpowiednie profilowanie ww. obszarów tak, aby wody spływały grawitacyjnie w stronę odbiornika. Ukształtowanie terenu w rejonie inwestycji powoduje powstanie naturalnego spływu wód opadowych w kierunku cieku Ścinawka, tym samym, prowadzenie robót polegać będzie na nie ograniczaniu ww. spływu,

np.: w wyniku składowania humusu lub innych mas ziemnych. Z uwagi na fakt, iż ww. ścieki zanieczyszczone są głównie zawiesiną, na trasie ich spływu tworzone będą tzw. progi terenowe umożliwiające grawitacyjną sedimentację wskazanych zawiesin. Maja one formę niewielkich wałów, które "pokonuje" spływająca woda, wytrącając zawiesinę.

Na etapie eksploatacji pojazdy poruszające się po drodze powodować będą powstawanie zanieczyszczeń środowiska wodnego, a za pośrednictwem wód, również środowiska glebowego. Z odwodnienia drogi będą powstawały zanieczyszczone wody opadowe, zawierające metale ciężkie, związki azotu, węglowodory i pyły zawarte m.in. w produktach ścierania opon i nawierzchni, rozproszonych w czasie transportu materiałach sypkich i płynnych, chemikaliach do zwalczania gołoledzi oraz paliwach, smarach, olejach, itp. W ramach układu tymczasowego inwestor przewiduje dodatkowe podczyszczanie odprowadzanych wód za pośrednictwem rowów drogowych trawiastych. Budowa nowego układu mostowo-drogowego umożliwi przebudowę istniejącego układu kanalizacji deszczowej wraz z wprowadzeniem dodatkowych dwóch zespołów urządzeń podczyszczających, tj.: osadników oraz separatorów węglowodorów ropopochodnych (obecnie w rejonie inwestycji funkcjonuje jeden układ starszej technologii o mniejszej wydajności). Wody opadowe oraz roztopowe z korony drogi, poprzez zastosowanie otwartego oraz zamkniętego systemu kanalizacji deszczowej odprowadzane będą do urządzeń podczyszczających, a następnie do odbiornika (rzeki Ścinawki).

W raporcie dokonano analizy stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych, pochodzących z powierzchni szczelnej drogi odprowadzanych odwodnieniem. Jak wynika z treści raportu prognozowane stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych oraz roztopowych, pochodzących z terenu inwestycyjnego nie przekraczają dopuszczalnych norm i nie wpłyną negatywnie na bilans jakościowy rzeki Ścinawki. Właściwa eksploatacja systemu odwodnienia zapewni osiągnięcie zakładanego efektu oczyszczania. Biorąc pod uwagę szereg zaproponowanych przez inwestora rozwiązań, jak również warunki określone w niniejszym postanowieniu należy przyjąć, że planowana inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.

Główne zagrożenie związane ze środowiskiem wód powierzchniowych, występuje na etapie modernizacji koryta cieku Ścinawka, a także budowy obiektu mostowego, przechodzącego nad korytem ww. cieku. Wskazane roboty, związane będą z okresowym zaburzeniem stosunków wodnych (czasowa zmiana prędkości przepływu wód), a także mogą prowadzić do czasowego zamulenia wód powierzchniowych. Na czas rozbiórki i wykonania nowego obiektu przyjęto ujęcie rzeki w koryto wykonane z prefabrykatów ceowych ułożonych w osi naturalnego koryta

rzeki. Istniejące podpory oraz konstrukcja łukowa mostu zostanie rozebrana do poziomu posadowienia (skała około 50 cm poniżej dna koryta), strop warstwy skalnej wyrównany, a następnie wykonane zostaną monolityczne przyczółki posadowione na fundamentach płaskich opartych bezpośrednio na skale twardej. Przedmiotowa technologia nie wymaga zastosowania podpór tymczasowych w dnie koryta rzeki. Całość prac prowadzona będzie poza zasięgiem części koryta, w której prowadzone będą wody. Tym samym nie przewiduje się możliwości wystąpienia zagrożeń względem bilansu jakościowo-ilościowego wód na wyżej opisanym etapie. Po wykonaniu robót związanych z wznoszeniem przyczółków i ustroju nośnego, koryto ciekłu zostanie umocnione kamieniem naturalnym typu ciężkiego, klinowanym ręcznie na geowłókninie zakończonym gurtem w dnie. W analogiczny sposób wykonany zostanie zespół prac po drugiej stronie osi ciekłu. Następnie prefabrykaty w osi dna koryta Ścinawki zostaną zdemontowane. W ramach inwestycji inwestor przewiduje również regulacje koryta rzeki Ścinawka, kolidującego z przebudowywanym odcinkiem drogi krajowej DK35. Założona modyfikacja systemu melioracyjnego polepszy warunki odprowadzania spływu wód opadowych oraz roztopowych z terenu inwestycyjnego oraz obszarów przyległych.

Przewiduje się, iż inwestycja nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych i nie jest sprzeczna z założeniami zawartymi w Planie gospodarowania wodami dla obszaru dorzecza Odry. Projektowane rozwiązania umożliwią sprawne ujęcie i odprowadzenie wód powierzchniowych, spływających z analizowanego ciągu komunikacyjnego. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że prowadzona w ww. sposób gospodarka wodno-ściekowa zapewni, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowo-wodne analizowanego obszaru. Zastosowanie rozwiązań przedstawionych w raporcie pozwoli na funkcjonowanie obiektu w sposób nie stwarzający zagrożenia zarówno dla jakości wód powierzchniowych, jak i podziemnych.

W związku z realizacją planowanej inwestycji będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne, jak i inne niż niebezpieczne. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono sposób gospodarowania odpadami na poszczególnych etapach inwestycji, tj. realizacji i eksploatacji. Zgodnie z definicją wytwórcy odpadów podaną w art. 3 ust. 3 pkt 22 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *o odpadach* (Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243) część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi na terenie przedmiotowej inwestycji.

Na etapie użytkowania układu drogowo-mostowego nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi

na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym. Odpady powstałe w trakcie sprzątnięcia pasa drogowego, pielęgnacji zieleni przydrożnej (głównie przycinania trawy), wymiany oświetlenia itp. zostaną przekazywane wyspecjalizowanym firmom posiadającym stosowne pozwolenia na ich dalsze zagospodarowanie. Dodatkowo, eksploatacja systemu odwodnienia drogi będzie powodowała generowanie strumienia odpadów w postaci szlamów, okresowo usuwanych z wpustów ulicznych, studzienek ściekowych, osadników i separatorów. Przy założeniu, że Inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z zapisami raportu i warunkami niniejszego postanowienia, w celu zapewnienia właściwej gospodarki odpadami, inwestycja nie będzie naruszać przepisów prawa obowiązujących w tym zakresie.

Na podstawie opracowanego dla przedmiotowego przedsięwzięcia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zawierającego analizę oddziaływania i potencjalnych zagrożeń środowiska związanych z realizacją i eksploatacją inwestycji oraz wskazującego niezbędne sposoby zabezpieczające i minimalizujące potencjalne negatywne oddziaływania, określono w niniejszym postanowieniu warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, które mają na celu zapewnienie ochrony środowiska przed ewentualnym negatywnym wpływem inwestycji. Stwierdzono również, iż realizacja planowanej inwestycji, przy uwzględnieniu ww. działań minimalizujących – nie będzie znacząco negatywnie oddziaływała na ww. obszary Natura 2000 ani na spójność Sieci Natura 2000.

Warunek punktu III.1 nałożono, aby zachować naturalny charakter cieku i nie utrudniać migracji zwierząt wodnych.

Warunki punktów III.2 – III.5 oraz w pkt I.1 wynikają z konieczności ochrony miejsc bytowania pluszcza *Cinclus cinclus* – gatunku wymienionego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 października 2011 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. Nr 237, poz. 1419) oraz gatunków ryb bytujących w cieku. Warunek określający sposób postępowania z budką lęgową nałożono z uwagi na konieczność zachowania obecnego miejsca gniazdowania pluszcza.

Warunki punktów III.6 – III.10 oraz w pkt I.12 związane są z koniecznością zminimalizowania efektu barierowego oraz zapewnienia migracji zwierząt w obrębie przebudowywanego mostu z zachowaniem dotychczasowego charakteru korytarza ekologicznego. Wskazania zawarte w tych punktach mają na celu zwiększenie funkcjonalności planowanego obiektu inżynierskiego, a tym samym zachowanie drożności funkcjonującego

korytarza migracyjnego. Określone wymiary przejścia dla zwierząt uwzględniają parametry gwarantujące ich funkcjonalność.

Warunek określony w punkcie III.11 ma na celu uzyskanie przez tut. organ informacji o właściwym wykonaniu działań określonych w punktach III.2 – III.4 i III.10.

Warunek punktu II.1 ma na celu zabezpieczenie ciek przed przedostawaniem się do niego zanieczyszczeń.

Warunek punktu I.2 nałożono, aby zminimalizować wpływ inwestycji na zwierzęta wodne na etapie realizacji prac.

Warunek punktu I.3 i I.9 ma na celu zachowanie dotychczasowych kierunków i wielkości przepływów w cieku, natomiast wykorzystanie osłon ma zabezpieczyć ciek przed zanieczyszczeniem wskutek realizacji prac.

Warunek punktu I.16 wskazuje ograniczenia dotyczące lokalizowania zapleczy budowy i baz materiałowo – sprzętowych i ma na celu ochronę terenu przed czasowym zniszczeniem i zanieczyszczeniem.

Warunek punktu I.4 ma na celu zminimalizowanie ilości drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki, aby ograniczyć wpływ planowanej inwestycji na chronione gatunki roślin, grzybów i zwierząt, w stosunku do których obowiązują zakazy określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 stycznia 2012 r. w *sprawie ochrony gatunkowej roślin* (Dz. U. z 2012 r., poz. 81), rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w *sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną* (Dz. U. Nr 168, poz. 1765) i ww. rozporządzeniu w *sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*.

Warunek punktu I.5 ma na celu ograniczenie jej negatywnego wpływu na gatunki zwierząt kręgowych i bezkręgowców w trakcie trwania okresu rozrodczego.

Warunki określone w punktach I.6 i I.7 stanowią wypełnienie zapisów art. 82 ustawy *o ochronie przyrody* i mają na celu ochronę zieleni wysokiej narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac.

Warunek punktu I.8 oraz określony w nim termin wynikają z konieczności ochrony roślinności zielnej. Ponadto wypełnienie warunku przyczyni się do właściwego wykorzystania części mas ziemnych powstałych w wyniku realizacji przedsięwzięcia.

Warunki punktów I.10 i I.11 mają na celu ograniczenie wpływu inwestycji na stosunki wodne na obszarze w sąsiedztwie planowanej inwestycji oraz ograniczenie ilości zawiesiny w wodach usuwanych z wykopów.

Warunek określony w punkcie I.13 ma na celu ograniczenie śmiertelności drobnych zwierząt, w szczególności płazów, na etapie budowy.

Warunek punktu I.14 nakłada na inwestora obowiązek rekultywacji terenów zielonych, które nie zostaną zajęte pod inwestycję, a będą jedynie wykorzystywane w czasie prowadzenia prac związanych z jej realizacją (np. zaplecza budowy) i stanowi wypełnienie zapisów art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.).

Warunek punktu I.15 nałożono w celu uzyskania przez tut. organ informacji o prawidłowym wykonaniu działań wskazanych w punktach I.4 i I.5.

Warunek punktu II.3 ma na celu zagwarantowanie sprawnego funkcjonowania systemu odwodnienia drogi.

W celu zminimalizowania uciążliwości związanych z emisją substancji do powietrza nałożono warunki określone w pkt I.17, I.19, I.21, I.24 - I.24.

Warunki określone w pkt I.17, I.19 – I.20, I.22 oraz w pkt II. 5 nałożono w celu ograniczenia uciążliwości podczas realizacji inwestycji związanej z emisją hałasu.

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego oraz wykluczenia przedostawania się zanieczyszczeń (w szczególności substancji ropopochodnych) do środowiska wodnego i do gleby nałożono warunki określone w pkt I.16, I.18, I.23, I.32, II. 1 – II.3 oraz w pkt III. 12 zapewniające właściwe gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi, pochodzącymi z nawierzchni układu komunikacyjnego.

W celu racjonalnego gospodarowania odpadami nałożono warunki określone w pkt I. 26 – I. 31 oraz w pkt III.4.

Warunek określony w pkt I.33 wynika z zlokalizowania przedmiotowego przedsięwzięcia na obszarze objętym strefą „A” ochrony konserwatorskiej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie w myśl obowiązujących przepisów nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu wykazała, iż na terenach wymagających ochrony akustycznej, w związku z brakiem dostępnych środków technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będą dotrzymywane standardy jakości środowiska. W takim przypadku, zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* dla trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. Ze względu na to, iż przedmiotowe przedsięwzięcie polega m.in. na przebudowie drogi krajowej DK35, obszar ograniczonego użytkowania tworzy się na podstawie analizy porealizacyjnej, zgodnie

z art. 135 ust. 5 ww. ustawy. Wobec powyższego, celem weryfikacji przyjętych w raporcie założeń oraz określenia rzeczywistego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan akustyczny środowiska, w niniejszym postanowieniu stwierdzono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie akustycznego oddziaływania inwestycji na środowisko. W ramach analizy porealizacyjnej, zobligowano Inwestora do wykonania kontrolnych pomiarów poziomu hałasu. Określono termin wykonania pomiarów oraz wskazano lokalizacje punktów pomiarowych: w minimum 4 przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na granicy terenów zabudowy mieszkaniowej. Pomiary należy wykonać zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych. Analiza porealizacyjna powinna zawierać także ocenę możliwości zastosowania dodatkowych, dostępnych w chwili przeprowadzania analizy, środków przeciwhałasowych oraz ocenę ich skuteczności. Taka analiza pozwoli zweryfikować dokładność przeprowadzonych prognoz akustycznych na potrzeby raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku w środowisku po realizacji przedsięwzięcia, a także ocenić na podstawie rzeczywistych danych czy istnieją skuteczne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, które pozwolą na zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska na terenach zabudowy mieszkaniowej. W przypadku, gdy z analizy porealizacyjnej wyniknie, iż nie ma dostępnych środków technicznych, technologicznych i organizacyjnych pozwalających na dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska, Inwestor zobowiązany jest, zgodnie z art. 135 ust. 1 ww. ustawy podjąć kroki zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W tym przypadku do analizy powinna być załączona poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Ponadto, w treści analizy porealizacyjnej powinny się znaleźć zapisy dotyczące ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich.

Z uwagi na szczegółowy i jednoznaczny opis przedsięwzięcia oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie służy stronie zażalenie.



*Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu*
Edward Biały

Otrzymują:

1. Burmistrz Mieroszowa, Pl. Niepodległości 1, 58-350 Mieroszów
2. GDDKiA Oddział we Wrocławiu, ul. Powstańców Śląskich 186, 53-139 Wrocław
3. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
4. a/a