



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

WOOS.4221.122.2022.BZ.12

Wrocław, dnia 30 października 2023 r.

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 (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), a także art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Burmistrza Miasta Boguszwowa-Gorc z dnia 19 sierpnia 2022 r. (data wpływu 23 sierpnia 2022 r.) znak: WIM.6220.3.17.2021.2022,

postanawiam

uzgodnić realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 367 Jelenia Góra - Wałbrzych od km 6+976 do km 52+800 w ramach modernizacji systemu dróg z podziałem na 2 zadania. Zadanie nr 2: odcinek drogi wojewódzkiej nr 367 Kamienna Góra - Wałbrzych od km 36+310 do km 52+800” w wariantie 1 proponowanym przez Wnioskodawcę (realizacyjnym) i określam następujące warunki:

- I. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**
 1. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Wycinkę w okresie od 1 marca do 31 sierpnia prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed ich wykonaniem dokona oględzin drzew i krzewów pod kątem obecności miejsc lęgowych ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże zasady i dopuszczalny termin prowadzenia prac. W pozostałym okresie (od 1 września do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
 2. Wycinkę drzew o obwodach pni powyżej 50 cm, drzew dziuplastych i z odstającą korą prowadzić przy udziale specjalistów entomologa i chiropterologa, którzy 2-3 dni przed rozpoczęciem ww. prac dokonają oględzin drzew pod kątem obecności schronień i miejsc rozrodu nietoperzy oraz chronionych gatunków bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dalsze sposoby postępowania.
 3. Pnie drzew narażone na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości ok. 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczania drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
 4. Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów wykonywać ręcznie. Odsonięte korzenie przykrywać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy

- temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni.
5. Nie składować materiałów budowlanych, ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. sole, oleje, paliwa) w obrębie rzutów koron drzew i krzewów ani nie wyznaczać dróg transportu i miejsc parkingowych.
 6. Nie rzadziej niż raz dziennie (w trakcie realizacji inwestycji) kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu, tj. od 15 marca do 15 października), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów. W miejscach gdzie to technologicznie możliwe, skarpy wykopów profilować pod kątem 45° albo umieszczać deski pod kątem w celu umożliwienia drobnym zwierzętom samodzielnego opuszczenia wykopu.
 7. Do ewentualnego oświetlenia drogi zastosować lampy o jak najniższym natężeniu światła i o niskiej wartości promieniowania UV, z odpowiednio ukształtowanymi kloszami kierującymi światło na drogę i zapobiegającymi nadmiernemu rozpraszaniu światła.
 8. Zaplecza i drogi techniczne, składy materiałów budowlanych i sprzętu lokalizować w odległości większej niż 50 m od cieków wodnych i zbiorników wodnych. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska gruntowo-wodnego w pobliżu cieków jest niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji w zakresie budowy obiektów inżynierskich, podłoże ewentualnej bazy materiałowej powinno zostać uszczelnione geomembraną i pokryte płytami betonowymi, a zaplecze wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji szkodliwych.
 9. Przez cały okres użytkowania drogi w terminie późnozimowym (luty, marzec) wykonywać coroczne, jednokrotne kontrole ogrodzeń naprowadzająco-ochronnych oraz przegląd drożności przejść dla zwierząt. Kontrola winna obejmować stan utrzymania ogrodzeń (wraz z usunięciem roślinności przy ogrodzeniu), szczelność w miejscach połączeń z elementami konstrukcyjnymi obiektów, sposobu zamocowania siatki i ewentualnych śladów podkopów wykonanych przez zwierzęta. Strefy wejściowe i półki przejść dla zwierząt oczyszczać z nawiewanych liści i innych materiałów zmniejszających powierzchnię przejścia wykorzystywaną przez zwierzęta i w miarę potrzeb uzupełniać warstwą mineralną na górnej powierzchni półek. Zaobserwowane uszkodzenia i nieprawidłowości niezwłocznie usuwać.
 10. Na etapie prac przygotowawczych oraz budowy w okresie niesprzyjających warunków meteorologicznych, szczególnie latem przy braku opadów, prace przygotowawcze oraz budowlane, obejmujące wszelkie działania mogące powodować zwiększoną emisję pyłu do powietrza, prowadzić minimalizując negatywne oddziaływanie poprzez zraszanie wodą miejsc szczególnie pyłących, takich jak drogi dojazdowe i place składowe oraz zabezpieczenie pylistych materiałów sypkich przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrycie plandekami.
 11. Prace budowlane (z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych, np. prac wymagających zachowania ciągłości robót) w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i innych terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach między 6⁰⁰ a 22⁰⁰), ograniczając ich wykonywanie w godzinach wieczornych (między 18⁰⁰ a 22⁰⁰). W miarę możliwości zapewnić, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie.
 12. Na etapie prac przygotowawczych oraz budowy zaplecze budowy i postoju maszyn budowlanych, należy zlokalizować w jak największej odległości (nie mniejszej niż 100 m) od terenów zabudowy chronionej akustycznie.

II. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. Dostosować istniejące obiekty w kilometrach drogi około: 38+750, 38+850, 39+150, 39+250 i 39+400 do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt, w szczególności płazów i gadów. Przepusty winne posiadać przekrój owalny, kwadratowy lub prostokątny i być wyposażone w jedno lub obustronne półki o szerokości min. 0,5 m, wyniesione ponad zwierciadło średniej wody w przepuście, wykonane w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta. Półki winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach przepustu, a dojścia do półek powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:3. Powierzchnię półek przykryć warstwą ziemi, piasku lub matami z materiału pochodzenia naturalnego, np. matą kokosową, darniną. Powyższe prace należy prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa.
2. Wzdłuż drogi zainstalować wygradzenia w formie prefabrykatów lub płotków naprowadzających zwierzęta do przepustów na odcinku w km drogi 38+500-39+500 obu jej stronach. Płotki winny być wykonane np. z siatki o oczkach nie większych niż 0,5 cm lub elementów prefabrykowanych o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m w części naziemnej. Ogrodzenie winno być wkopane w ziemię na głębokość min. 10 cm i posiadać wygięcie górnej krawędzi o szerokości nie mniejszej niż 10 cm skierowane w kierunku przeciwnym do terenu inwestycji. Zewnętrzne końce ogrodzeń winny mieć zakończenie U-kształtne. Powyższe prace należy prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa.
3. Zastosować nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości, o skuteczności nie mniejszej niż 2 dB względem nawierzchni referencyjnej (nawierzchni o normalnej hałaśliwości) na odcinkach:
 - od km około 36+310 do km około 37+300,
 - od km około 38+500 do km około 38+800,
 - od km około 39+600 do km około 39+800,
 - od km około 41+000 do km około 42+400,
 - od km około 43+000 do km około 47+800,
 - od km około 49+200 do km około 52+600.

Dopuszcza się każde z rozwiązań dostępnych na rynku, zapewniające wskazaną wyżej skuteczność akustyczną.

III. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej polegającej na następujących działaniach:

1. W pasie drogowym wprowadzić nowe nasadzenia drzew (w liczbie co najmniej równej wyciętych sztuk drzew) – biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, jak również wymogi bezpieczeństwa. Do nasadzeń wykorzystać rodzime gatunki drzew i krzewów, np. lipa drobnolistna *Tilia cordata*, klon pospolity *Acer platanoides*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*. Sadzonki drzew powinny mieć dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę oraz obwody pni min. 10-12 cm. Nie stosować gatunków inwazyjnych. Nasadzeń dokonać przy udziale specjalisty dendrologa w okresie wiosennym lub jesiennym. W okresie suszy regularnie podlewać sadzonki.
2. Po pierwszym i w trzecim roku po dokonaniu nasadzeń przy udziale dendrologa podczas trwania okresu wegetacyjnego dokonać przeglądu zdrowotnego drzew i krzewów. W przypadku stwierdzenia ubytków w nasadzeniach, należy je uzupełnić w stosunku 1:1. Nasadzenia należy uzupełnić najpóźniej w następnym roku kalendarzowym. Termin nasadzeń uzupełniających należy ustalić we współpracy ze specjalistą dendrologiem lub botanikiem, który uczestniczył w monitoringu ich udatności. Przy ustalaniu terminu należy

uwzględnić rodzaj zastosowanych sadzonek (z zakrytym bądź odkrytym systemem korzeniowym), gatunki drzew oraz uwarunkowania meteorologiczne.

IV. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w następującym zakresie:

1. Doprecyzować przy udziale dendrologa dokładny zakres wycinki zieleni wysokiej, tj. okazów o pierśnicy powyżej 100 cm. Do wycinki zakwalifikować wyłącznie drzewa, w przypadku których wykazana zostanie kolizja z planowanymi rozwiązaniami technicznymi lub terenowymi oraz udowodniony zostanie brak rozwiązań alternatywnych.
2. Doprecyzować działania kompensacyjne poprzez wskazanie dokładnej lokalizacji, rodzaju i zakresu nasadzeń kompensacyjnych.

V. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Informacje o ustaleniach dotyczących przeprowadzenia działań, o których mowa w punkcie I.1-I.2, II.1-II.2, III.1-III.2, a także dokumenty potwierdzające udział odpowiednich specjalistów (np. protokół z ustaleń i/lub oświadczenie specjalistów potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań, przedłożyć do Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Burmistrzowi Miasta Boguszu-Gorc w terminie do 30 dni po dokonaniu ustaleń i/lub po realizacji ustaleń.

VI. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem. Analizę należy przedłożyć organowi wydającemu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

1. Punkty pomiarowe do analizy porealizacyjnej należy zlokalizować w pobliżu terenów chronionych akustycznie celem wykazania, czy dotrzymane zostaną dopuszczalne poziomy hałasu na terenach chronionych akustycznie, a w szczególności w lokalizacjach:

- około km 36+450 – pkt pomiarowy P2 (strona prawa drogi),
- około km 36+750 – pkt pomiarowy P4 (strona lewa drogi),
- około km 38+720 – pkt pomiarowy P5 (strona prawa drogi),
- około km 39+720 – pkt pomiarowy P6 (strona prawa drogi),
- około km 41+210 – pkt pomiarowy P7 (strona prawa drogi),
- około km 41+620 – pkt pomiarowy P9 (strona lewa drogi),
- około km 41+740 – pkt pomiarowy P10 (strona lewa drogi),
- około km 42+020 – pkt pomiarowy P11 (strona prawa drogi),
- około km 43+800 – pkt pomiarowy P13 (strona prawa drogi),
- około km 45+210 – pkt pomiarowy P15 (strona prawa drogi),
- około km 46+850 – pkt pomiarowy P17 (strona prawa drogi),
- około km 49+200 – pkt pomiarowy P20 (strona lewa drogi),
- około km 49+800 – pkt pomiarowy P22 (strona prawa drogi),
- około km 50+230 – pkt pomiarowy P25 (strona lewa drogi).

Ponadto w przypadku powstania w bliskim sąsiedztwie drogi nowych zabudowań bądź terenów chronionych akustycznie, punkty pomiarowe zlokalizować również w miejscach, gdzie może dochodzić do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W przypadku stwierdzenia w analizie porealizacyjnej przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zastosować zabezpieczenia chroniące środowisko przed ponadnormatywnym oddziaływaniem w zakresie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny, w tym dodatkowe

zabezpieczenia: akustyczne w postaci ekranów akustycznych, technologiczne i organizacyjne. W przypadku gdy wartości te, mimo zastosowania zabezpieczeń nie będą dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

Burmistrz Miasta Boguszo-wa-Gorc pismem z dnia 19 sierpnia 2022 r. (data wpływu 23 sierpnia 2022 r.) znak: WIM.6220.3.17.2021.2022, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 367 Jelenia Góra - Wałbrzych od km 6+976 do km 52+800 w ramach modernizacji systemu dróg z podziałem na 2 zadania. Zadanie nr 2: odcinek drogi wojewódzkiej nr 367 Kamienna Góra - Wałbrzych od km 36+310 do km 52+800”, którego Inwestorem jest Zarząd Województwa Dolnośląskiego Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (zwany dalej Wnioskodawcą).

Wraz z wnioskiem przedłożono *„Raport o oddziaływaniu na środowisko Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 367 Jelenia Góra - Wałbrzych od km 6+976 do km 52+800 w ramach modernizacji systemu dróg z podziałem na 2 zadania. Zadanie nr 2: odcinek drogi wojewódzkiej nr 367 Kamienna Góra - Wałbrzych od km 36+310 do km 52+800” [Pracownia Ochrony Środowiska „KRASKA” Paweł Szewczyk, Zielona Góra, czerwiec 2022 r.]* dalej zwany Raportem.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z którym przedsięwzięcie może wymagać przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko i tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Dla przedmiotowego przedsięwzięcia organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia ww. raportu.

Na mocy 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, dalej zwaną ustawą ooś, organem ochrony środowiska właściwym do uzgodnienia niniejszej inwestycji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu (zwany dalej Regionalnym Dyrektorem).

Z uwagi na fakt, że Raport dla ww. przedsięwzięcia wymagał dodatkowych wyjaśnień w zakresie: oddziaływania na środowisko przyrodnicze oraz rozwiązań ograniczających oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor wezwał Wnioskodawcę do jego uzupełnienia (pismo z dnia 8 listopada 2022 r., znak: WOOŚ.4221.122.2022.BZ.2). W odpowiedzi Wnioskodawca dwukrotnie wystąpił z prośbą o prolongatę terminu do uzupełnienia dokumentacji, tj. do dnia 5 stycznia 2023 r. (pismem z dnia 5 grudnia 2022 r.) a następnie do dnia 3 lutego 2023 r. (pismem z dnia 4 stycznia 2023 r.). Organ mając na uwadze prośby Wnioskodawcy prolongował terminy do uzupełnienia Raportu, każdorazowo wyznaczając nowy termin rozstrzygnięcia sprawy.

W dniu 6 lutego 2023 r. poprzez platformę ePUAP wpłynęło pismo Wnioskodawcy będące odpowiedzią na ww. wezwanie z dnia 8 listopada 2022 r. do uzupełnienia Raportu. Przedłożone na tym etapie postępowania uzgadniające uzupełnienia i wyjaśnienia nie czyniły zadość ww. wezwaniu, stąd Regionalny Dyrektor pismem z dnia 27 marca 2023 r. ponownie wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji w zakresie przyrodniczym. W dniu 25 kwietnia 2023 r. poprzez platformę ePUAP wpłynęło pismo Wnioskodawcy będące odpowiedzią na ww. wezwanie z dnia 27 marca 2023 r.

Pismem z dnia 12 maja 2023 r. Wnioskodawca (w ślad za przesłanymi poprzez platformę ePUAP ww. uzupełnieniami do Raportu) przekazał uzupełnienia w formie papierowej.

Ponieważ przedłożone na tym etapie postępowania uzgadniającego uzupełnienia i wyjaśnienia w zakresie wycinki drzew nie czyniły zadość ww. wezwaniom organ pismem z dnia 12 lipca 2023 r., znak: WOOS.4221.122.2022.BZ.8, wezwał Wnioskodawcę o uzupełnienie w tym zakresie.

Ostateczne uzupełnienie *Raportu* wpłynęło w dniu 25 lipca 2023 r. czyniąc zadość ww. wezwaniom.

Z uwagi na skomplikowany charakter sprawy i obszerny materiał dowodowy zgromadzony na etapie postępowania zmierzającego do wydania postanowienia uzgadniającego warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor wyznaczył nowy termin rozpatrzenia sprawy, tj. do dnia 30 października 2023 r.

W trakcie postępowania tutejszy organ przeanalizował zgromadzoną dokumentację w sprawie i ustalił określony poniżej stan faktyczny.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 367 relacji Kamienna Góra – Wałbrzych od km około 36+310 do km około 52+800, w jej istniejącym śladzie.

Teren przeznaczony pod realizację przedsięwzięcia stanowią:

- a) w powiecie kamiennogórskim:
 - Gmina Kamienna Góra, obręb 0007 Kamienna Góra – 7
 - Gmina Kamienna Góra, obręb 0008 Ptaszków
- b) w powiecie wałbrzyskim:
 - Gmina Czarny Bór, obręb 0001 Borówno
 - Gmina Czarny Bór, obręb 0002 Czarny Bór
 - Gmina Stare Bogaczowice, obręb 0004 Jabłów
 - Gmina Boguszów-Gorce, obręb 0002 Nr 2 Gorce
 - Gmina Boguszów-Gorce, obręb 0003 Nr 3 Boguszów
 - Gmina Boguszów-Gorce, obręb 0004 Nr 4 Boguszów.

Długość inwestycji w poszczególnych gminach wynosi:

- Gmina Kamienna Góra około 3,2 km
- Gmina Czarny Bór około 5,9 km
- Gmina Stare Bogaczowice około 0,5 km
- Gmina Boguszów-Gorce około 6,9 km.

Jak wynika z zapisów *Raportu*, w stanie obecnym analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 367 relacji Kamienna Góra – Wałbrzych posiada nawierzchnię asfaltową o zmiennej szerokości od 5,50 m do 7,50 m. Na większości odcinka droga odwadniana jest powierzchniowo do systemu rowów przydrożnych. Jedynie na terenach zabudowanych występują kanalizacje deszczowe, które odprowadzają wody opadowe i roztopowe z drogi.

Zakres prac w ramach planowanej inwestycji obejmuje:

- doprowadzenie jezdni do wymaganej szerokości minimum 7,00 m,
- doprowadzenie nośności drogi do 115 kN/oś,
- wykonanie konserwacji odwodnienia na terenach niezabudowanych,
- wykonanie odwodnienia w terenie zabudowanym poprzez przebudowę i/lub budowę kanalizacji deszczowej w miejscowościach: Czarny Bór, Borówno, Boguszów-Gorce,
- wykonanie zatok autobusowych,
- przebudowę geometrii drogi,
- budowę chodników.

W ramach inwestycji może wystąpić konieczność rozbudowy/przebudowy sieci kolidujących z planowanym zagospodarowaniem (sieci elektroenergetyczne, sieć wodociągowa, czy sieci teletechniczne), jednak, jak wynika z zapisów *Raportu*, z uwagi na parametry tych sieci, skalę kolizji, nie zostały one zakwalifikowane jako przedsięwzięcia

wymienione w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*.

Jak wynika z zapisów przedłożonej dokumentacji, Wnioskodawca nie planuje prac w obrębie obiektów mostowych ingerujących w cieki. Nie przewiduje również prowadzenia robót rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Jedyne prace rozbiórkowe realizowane będą w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia i dotyczyć będą istniejącej jezdni drogowej, polegając będą na rozbiórce wierzchniej warstwy jezdni oraz korpusu drogowego.

Planowany czas prowadzenia robót związanych z realizacją inwestycji wyniesie około 24 miesiące.

Przebudowa przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 367 relacji Kamienna Góra – Wałbrzych ma na celu poprawę obecnego stanu nawierzchni drogi. Inwestycja wpłynie bezpośrednio na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników drogi i poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych (m.in. poprzez poszerzenie jezdni, budowę chodników). Efektem pracy będzie również zwiększenie przepustowości.

Przewidywana powierzchnia analizowanego przedsięwzięcia wraz z bezpośrednim obszarem oddziaływania realizacji inwestycji to około 346 202 m².

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie (PLB020010), w obszarze górskim, a także w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny leśne. Przedmiotowa inwestycja znajduje się poza obszarami przylegającymi do jezior, obszary wodno-błotne i inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe i ujścia rzek.

Po przeanalizowaniu przedłożonego *Raportu* i jego uzupełnień stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszego postanowienia, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszar Natura 2000.

Warunki określone w punktach I.1. sentencji niniejszego postanowienia nałożono, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z wycinką drzew na ptaki. Prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski, podlegają ochronie gatunkowej w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2380), w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. zakaz usuwania gniazd, niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalisty ornitologa ma zagwarantować, iż prace związane z wycinką zakrzewień i zadrzewień będą realizowane bez szkody dla ptaków.

Warunek określony w punkcie I.2. sentencji niniejszego postanowienia nałożono z uwagi na fakt, iż w ramach inwestycji prowadzona będzie wycinka drzew, które mogą stanowić potencjalne stanowiska gatunków owadów próchnożernych oraz miejsca schronień nietoperzy – gatunków objętych ochroną na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*. W stosunku do ww. zwierząt obowiązują zakazy określone w ww. *rozporządzeniu*, w tym m.in. ww. zakaz niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalistów entomologa i chiropterologa ma zagwarantować, iż prace związane z wycinką drzew będą realizowane bez szkody dla chronionych gatunków owadów i nietoperzy.

Warunki wskazane w punktach I.3. – I.5. sentencji niniejszego postanowienia mają na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia konarów, pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałanie nadmiernemu zagęszczeniu gleby

w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszenie napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

Warunek określony w punkcie I.6. sentencji niniejszego postanowienia nakładający obowiązek odławiania zwierząt z wykopów i przenoszenia ich poza obszar inwestycji ma na celu ograniczenie śmiertelności płazów (i innych drobnych zwierząt) w trakcie realizacji inwestycji.

Warunek określony w punkcie I.7. sentencji niniejszego postanowienia wprowadzono, aby ograniczyć wpływ sztucznego oświetlenia w obrębie drogi na zwierzęta, w szczególności na nietoperze, których wszystkie gatunki na terytorium Polski podlegają ochronie ścisłej na mocy ww. *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*.

Warunek określony w punkcie I.8. sentencji niniejszego postanowienia ma na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed skażeniem oraz zabezpieczenie przed niszczeniem cennych terenów (siedlisk gatunków roślin i zwierząt) związanych ze środowiskiem wodnym.

Warunki określone w punktach II.1.-II.2. sentencji niniejszego postanowienia wprowadzono w celu zminimalizowania efektu bariery, jaki będzie stwarzać przedmiotowa droga dla zwierząt. Wskazano kilometrów miejsc, gdzie zostaną wykonane przejścia dla małych zwierząt wraz z systemem ogrodzeń naprowadzająco-ochronnych. Natomiast w punkcie I.9. wskazano konieczność dokonywania regularnych kontroli szczelności ogrodzeń oraz drożności przejść dla zwierząt tak, aby właściwie pełniły one swoją funkcję.

Warunek wskazany w punkcie III.1. sentencji niniejszego postanowienia ma na celu zrekompensowanie strat związanych z wycinką drzew - zgodnie z art. 75 ust. 3 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska* (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2556 ze zm.). Dodatkowo działania te przyczynią się do ograniczenia oddziaływania inwestycji na otaczający krajobraz. Zapis warunku punktu III.2. zapewni trwałość wykonania kompensacji.

Warunki określone w punktach IV.1-IV.2. sentencji niniejszego postanowienia nałożono z uwagi na konieczność doprecyzowania zakresu wycinki zieleni wysokiej. Zgodnie z informacjami zawartymi w piśmie Wnioskodawcy znak IŚ.7030.10.15.2021 z dnia 25 lipca 2023 r.: *Aktualnie brak jest możliwości dokładnego określenia ilości oraz gatunków drzew koniecznych do usunięcia, ze względu na brak ostatecznych rozwiązań projektowych takich jak lokalizacja zjazdów, przystanków autobusowych, zakres niezbędnych prac związanych z odwodnieniem itp. W związku z powyższym dokładne określenie skali wycinki drzew będzie możliwe na etapie przygotowania projektu budowlanego*. Zgodnie ze wskazaniami w dokumentacji wycinka dotyczyć może około 200 drzew, których obwody mieszczą się głównie w przedziale 200-300 cm, a więc jej zakres będzie znaczny i dotyczyć będzie drzew o wysokiej wartości przyrodniczej i krajobrazowej, w tym drzew alejowych.

Konieczność wykonania ponownej oceny oddziaływania na środowisko ma na celu doprecyzowanie zakresu działań związanych z wycinką drzew i kompensujących na środowisko przyrodnicze oraz na walory krajobrazowe.

Warunek określony w punkcie V.1. sentencji niniejszego postanowienia pozwoli na uzyskanie przez organ uzgadniający i organ wydający decyzję informacji na temat zakresu i sposobu przeprowadzonych działań oraz potwierdzenie udziału specjalistów w realizacji zapisów przedmiotowego uzgodnienia.

W przypadku niemożliwych do uniknięcia kolizji ze stanowiskami roślin, zwierząt lub grzybów gatunków chronionych na mocy *rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin* (Dz. U. poz. 1409), z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt oraz z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408), w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. *rozporządzeniach*, przed rozpoczęciem prac należy uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku

do tych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.), a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia - prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

W przedłożonym *Raporcie* ocenę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono przy użyciu metod obliczeniowych dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji komunikacyjnych, za jakie uznaje się oddziaływanie na klimat akustyczny, stan sanitarny powietrza atmosferycznego, wody oraz oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów. Czynnikiem oddziaływującym na poszczególne elementy środowiska będą: hałas o charakterze liniowym związany z ruchem pojazdów, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego, którego źródłem będzie emisja komunikacyjna, wody deszczowe, odpady (powstające głównie podczas budowy).

Emisja zanieczyszczeń do powietrza i rozprzestrzenianie się tych zanieczyszczeń w powietrzu będzie miała miejsce zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji. Na etapie prac przygotowawczych i budowlanych, emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza będzie ściśle związana z aktualnym frontem robót, a bezpośrednim źródłem tej emisji będzie praca maszyn i pojazdów budowlanych oraz tak zwana emisja wtórna pyłów unoszonych z placu budowy lub składów sypkich materiałów budowlanych. Dodatkowo na etapie budowy pewne ładunki emisji związane będą z dowozem materiałów transportem drogowym. Emisja zanieczyszczeń będzie występować przez cały czas prowadzenia prac, ustąpi po ich zakończeniu. W celu jej zminimalizowania należy stosować działania zapobiegawcze bądź ograniczające, zawarte w punkcie I.10. sentencji niniejszego postanowienia.

Na etapie eksploatacji oddziaływanie na powietrze uzależnione będzie głównie od natężenia ruchu pojazdów, rodzajów pojazdów i ich stanu technicznego. Poruszające się po projektowanej inwestycji pojazdy będą źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza w postaci m.in.: tlenków azotu, dwutlenku siarki, ołowiu, tlenku węgla, benzenu, pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 węglowodorów alifatycznych i aromatycznych. Ponadto funkcjonowanie drogi jest źródłem emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania opon, nawierzchni drogi, klocków hamulcowych i zużywania się pracujących części mechanicznych pojazdów. Jak wynika z analiz przeprowadzonych w dokumentacji sprawy, na tym etapie nie powinno wystąpić istotne oddziaływanie na warunki aerosanitarne w najbliższym otoczeniu projektowanej drogi, gdyż przedsięwzięcie nie powinno wpłynąć znacząco na zwiększenie stężeń ww. zanieczyszczeń w powietrzu poza terenem, do którego Wnioskodawca posiada tytuł prawny. Aktualne tło zanieczyszczeń powietrza nie wykazało przekroczeń. Realizacja przedsięwzięcia, poprzez poprawę stanu technicznego drogi, założenia i trendy, które wskazują na zwiększenie udziału samochodów hybrydowych i elektrycznych w strumieniu pojazdów, ma na celu m.in. ograniczenie wielkości stężeń zanieczyszczeń pochodzących z emisji komunikacyjnej.

Na etapie prac przygotowawczych, budowlanych bądź likwidacyjnych głównymi źródłami hałasu będzie hałas pochodzący od prac budowlanych, hałas komunikacyjny związany z ruchem ciężkich pojazdów i maszyn obsługujących budowę oraz ruchem pojazdów obsługującym dostawę materiałów budowlanych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu prac; będzie to oddziaływanie o zasięgu lokalnym. Prace związane z etapem przygotowawczym oraz etapem budowy przedsięwzięcia będą charakteryzować się bezpośrednim oddziaływaniem na tereny przyległe. Ciężki sprzęt wykorzystywany przy realizacji inwestycji charakteryzować się będzie się wysokim poziomem hałasu emitowanego do środowiska. Niezbędne jest zatem podjęcie wszelkich możliwych działań, celem minimalizacji poziomu hałasu w środowisku. Prace szczególnie uciążliwe akustycznie należy w miarę możliwości prowadzić w porze dziennej, w możliwie krótkim czasie. Należy tak zoptymalizować czas pracy, aby ograniczyć liczbę przejazdów pojazdów ciężkich i pracę maszyn, o wysokich poziomach mocy akustycznej, w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej. Bazę sprzętowo-magazynową należy zlokalizować w oddaleniu

od terenów podlegających ochronie akustycznej. W celu zminimalizowania oddziaływania należy stosować działania organizacyjne bądź ograniczające, zawarte w punkcie I.11. i I.12. sentencji niniejszego postanowienia.

Funkcjonowanie przebudowanej drogi wojewódzkiej nr 367 na analizowanym odcinku wiązać się będzie ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół niej. Na tym etapie oddziaływanie hałasu będzie miało charakter długotrwały, występujący podczas całego okresu funkcjonowania drogi. W najbliższym jej otoczeniu znajdują się tereny chronione akustycznie, m.in. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej. Ponadto, jak wskazano w *Raporcie*, w sąsiedztwie planowanej inwestycji zlokalizowanych jest 8 budynków mieszkalnych, dla których obowiązuje konieczność zapewnienia właściwych warunków akustycznych wewnątrz budynku, w związku z jego położeniem na granicy pasa drogowego, zgodnie z art. 114 ust. 4 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska*.

Kwalifikacji terenów podlegających ochronie przed hałasem, sąsiadujących z analizowanym układem drogowym dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub faktycznego sposobu zagospodarowania przestrzennego (informacji otrzymanych od organów gmin), a przypadku ich braku na podstawie wizji lokalnej. Na tej podstawie zdefiniowane zostały wskaźniki hałasu mające zastosowanie do ustalenia warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby (61 dB i 65 dB w porze dziennej i 56 dB w porze nocnej).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia głównym źródłem emisji hałasu będą pojazdy poruszające się po projektowanym układzie drogowym. Szacuje się, iż prognozowane natężenie ruchu (SDR) w przewidywanym roku oddania inwestycji do użytkowania, kształtować się będzie na poziomie:

- około 6625 pojazdów/dobę dla odcinka drogi Kamienna Góra/przejście: granica miasta – DK5, tj. od km 35+100 do km 36+700,
- około 7430 pojazdów/dobę dla odcinka drogi Kamienna Góra/DK5/ – Jabłów /DW376/, tj. od km 39+800 do km 47+300,
- około 5699 pojazdów/dobę dla odcinka drogi Jabłów/DW376/ – Boguszów-Gorce, tj. od km 47+300 do km 53+500,
- około 2174 pojazdów/dobę dla odcinka drogi Boguszów-Gorce – Wałbrzych, tj. od km 53+500 do km 54+800.

Natomiast 10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania – odpowiednio dla ww. odcinków około: 7888, 8808, 6748 i około 2572 pojazdów/dobę.

Określenie wielkości emisji hałasu, generowanego w trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia oparte zostało na metodzie obliczeniowej i symulacji rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku. Wyniki analizy w postaci izolinii poziomów dźwięku, odpowiadającym dopuszczalnym poziomom hałasu w środowisku, przedstawiono na załącznikach graficznych i na tej podstawie wyznaczono zasięg oddziaływania akustycznego projektowanego układu komunikacyjnego. Oceny akustycznej dokonano w punktach referencyjnych (receptorach) umiejscowionych na granicy najbliższych terenów wymagających ochrony przed hałasem zlokalizowanych wzdłuż przedsięwzięcia, objętych zasięgiem izolinii 65,0 dB lub 61,0 dB w porze dziennej oraz 56,0 dB w porze nocnej. Z przedstawionych wyników modelowania propagacji hałasu dla lat prognozowanych bez zastosowania urządzeń ochrony akustycznej, uwzględniających zakładane natężenie ruchu, wynika, że już w roku oddania inwestycji do użytkowania występować będą przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112)*. Przekroczenia w przewidywanym roku oddania inwestycji do użytkowania (od 0,3 dB do 1,6 dB) stwierdzono w punktach pomiarowych dla pory dnia,

zlokalizowanych na terenach, na których występuje głównie zabudowa jednorodzinna (norma hałasu w dzień - 61 dB). W celu ograniczenia emisji hałasu w *Raporcie* zaproponowane zostało rozwiązanie w postaci wykonania na odcinkach przebiegających przez tereny miejscowości nawierzchni o skuteczności redukcji hałasu nie mniejszej niż 2 dB względem nawierzchni referencyjnej (nawierzchni o normalnej hałaśliwości). Powyższe założenie, z uwagi na to, że wpływa bezpośrednio na wielkość emisji hałasu, zostało określone jako warunek realizacji przedsięwzięcia (punkt II.3. niniejszego postanowienia), mający na celu zminimalizowanie negatywnego oddziaływania. Jak wynika z zapisów *Raportu*, nawierzchnia redukująca hałas jest jedynym możliwym do zastosowania rozwiązaniem. Przedstawione wyniki modelowania wykazały, że na terenach z ograniczeniem prędkości do 50 km/h przy zakładanym natężeniu ruchu pojazdów zastosowanie zaproponowanej nawierzchni drogi pozwoli na zachowanie dopuszczalnych poziomów hałasu na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej w roku oddania inwestycji do użytkowania. Prognozowane przekroczenia dotyczą dopiero roku 2033, jednakże są na tyle niskie (od 0,2 dB do 0,7 dB), iż mieszczą się w granicach dokładności przedstawionych analiz akustycznych, które wynoszą około 2 - 3 dB (próg błędu obliczeniowego.).

W celu weryfikacji założeń przyjętych już na etapie oddania inwestycji do użytkowania do prognozy oddziaływania na środowisko i oceny trafności wyboru zastosowanego rozwiązania minimalizującego, mającego na celu zapewnienie ochrony terenów chronionych akustycznie przed hałasem w punkcie VI. niniejszego postanowienia wskazano na konieczność nałożenia na wnioskodawcę obowiązku przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Należy wykonać pomiary hałasu oraz obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu z uwzględnieniem natężenia ruchu, ukształtowania i zagospodarowania terenu. W celu sprawdzenia wyników modelowania prognozowanego poziomu hałasu zawartych w *Raporcie* w odniesieniu do rzeczywistego oddziaływania hałasu powodowanego eksploatacją drogi punkty kontrolne do analizy porealizacyjnej należy zlokalizować na granicy terenów chronionych akustycznie, w szczególności w lokalizacjach określonych w punkcie VI.1. sentencji niniejszego postanowienia. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie należy zastosować odpowiednie środki ochrony bądź zmodyfikować zastosowane już zabezpieczenia. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Zgodnie z art. 135 ust. 5 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska*, jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie lub przebudowie drogi, obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia (w ramach prac przygotowawczych oraz prac budowlanych) może wystąpić emisja zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego z nieszczelnych układów paliwowych i smarowniczych sprzętu budowlanego i środków transportu, a także w wyniku nieprawidłowego przechowywania substancji do konserwacji sprzętu, co w konsekwencji może prowadzić do zanieczyszczenia gleby i płytko zalegającej wody gruntowej. Powstawać będą również odpady, przede wszystkim odpady budowlane, odpady opakowaniowe, odpady związane z obsługą maszyn i urządzeń budowlanych oraz odpady komunalne związane z bytowaniem pracowników zatrudnionych przy realizacji zamierzenia. W *Raporcie* przedstawiono rozwiązania dotyczące organizacji robót budowlanych i zaplecza technicznego, których dotrzymanie zapewni minimalizację ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji, wskazano m.in. że: ewentualne wycieki olejów ze sprzętu budowlanego i transportowego będą natychmiast neutralizowane za pomocą sorbentów i przekazywane

podmiotom zajmującym się ich unieszkodliwianiem; na terenie budowy nie będą prowadzone naprawy sprzętu - wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu prowadzone będą na terenie baz sprzętowych wykonawcy usytuowanych w pobliżu budowy (z utwardzonym i uszczelnionym podłożem) lub w specjalistycznych punktach serwisowych; ścieki bytowe powstające na terenie zaplecza budowy będą gromadzone w szczelnych przenośnych sanitariatach, a następnie odbierane przez uprawnione podmioty; odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą gromadzone w sposób selektywny i przekazywane uprawnionym podmiotom.

Na etapie eksploatacji, analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 367 może być źródłem negatywnego oddziaływania na gleby. Gleby wzdłuż drogi mogą być zanieczyszczane głównie składnikami spalin samochodowych i wtórną emisją pyłów powodowaną ruchem pojazdów (zużycie nawierzchni, opon i metalowych części samochodu) oraz środkami chemicznymi używanymi do zimowego utrzymania dróg (głównie mieszaniny NaCl z piaskiem lub CaCl_2). Planowana inwestycja zakłada zaprojektowanie rozwiązań odwodnienia pozwalających na ochronę środowiska gruntowo-wodnego. Jak wynika z przedłożonego *Raportu*, wody opadowe oraz roztopowe odprowadzane będą za pomocą projektowanych spadków podłużnych do przyległych do drogi rowów przydrożnych lub terenów zielonych a w terenach zabudowanych wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do kanalizacji deszczowej. Zgodnie z przedstawionym w *Raporcie* prognozowanym stężeniem zawiesiny ogólnej nie dojdzie do przekroczenia norm dopuszczalnych zawartość zawiesin ogólnych oraz węglowodorów ropopochodnych w odprowadzanych z terenu inwestycji wodach opadowych i roztopowych. Wnioskodawca nie przewiduje się podczyszczania wód opadowych i roztopowych pochodzących z terenu inwestycji. Mając na uwadze zaproponowany i opisany w *Raporcie* system zbierania wód opadowych spływających z pasa drogowego, można stwierdzić, że eksploatacja inwestycji nie powinna spowodować negatywnego wpływu na stan środowiska gruntowo-wodnego, w tym na stosunki wodne, pod warunkiem przeprowadzenia prac zgodnie ze wszelkimi wymogami formalno-prawnymi oraz standardami bezpieczeństwa i przy założeniu braku zdarzeń nadzwyczajnych w postaci awarii, katastrof lub klęsk żywiołowych. Oczyszczające właściwości rowów drogowych trawiastych oraz cykliczna kontrola stanu technicznego, systematycznej konserwacji i właściwej eksploatacji przyjętego systemu odwodnienia, powinny spowodować ograniczenie zanieczyszczeń pochodzących ze spływów opadowych i być wystarczające do uzyskania założonego przez inwestora efektu ich oczyszczania.

W wyniku eksploatacji drogi powstawać będą odpady komunalne, odpady opakowaniowe wraz z selektywnie zbieranymi komunalnymi odpadami opakowaniowymi, odpady budowlane, powstające w wyniku remontów i przebudowy drogi, odpady eksploatacyjne, w tym głównie odpady powstające w związku z utrzymaniem urządzeń odprowadzających wodę opadową i roztopową, incydentalnie powstające odpady związane z wypadkami i kolizjami drogowymi – tzw. złom powypadkowy zawierający również części niebezpieczne (jak płyny eksploatacyjne, paliwa, środki smarne). Jak wynika z zapisów *Raportu*, gospodarka odpadami będzie odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 367 Kamienna Góra – Wałbrzych od około km 45+100 do około km 48+000 krzyżuje się a następnie biegnie równolegle do linii kolejowej nr 274 relacji Wrocław świebodzki – Zgorzelec (linia dwutorowa zelektryfikowana) – w odległości około 50 – 250 m. Z przedstawionych w *Raporcie* wyników analizy akustycznej na załącznikach graficznych wynika, że oddziaływanie skumulowane przebudowywanej drogi i linii kolejowej nr 274 będzie miało jedynie miejsce na skrzyżowaniu obu tych obiektów około km 45+210 (w miejscu gdzie linia kolejowa przechodzi wiaduktem kolejowym nad jezdnią drogi wojewódzkiej). Na wysokości m. Boguszów-Gorce nie stwierdzono by dochodziło do skumulowanego oddziaływania linii kolejowej z drogą wojewódzką w zakresie hałasu. Z uwagi

na fakt, iż jest to linia zelektryfikowana nie powinno również dochodzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Planowane przedsięwzięcie ze względu na rodzaj i skalę ewentualnego oddziaływania nie powinno w sposób istotny wpłynąć na klimat i zmiany klimatu.

Charakterystyczną cechą inwestycji liniowych o charakterze dróg jest ich trwałość eksploatacyjna. Biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia ciągłości sieci komunikacyjnej w rejonie inwestycji, likwidacja projektowanej drogi wydaje się mało prawdopodobna. Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego likwidacji będzie polegać w głównej mierze na powstaniu odpadów z rozbiórki drogi. Prace przy ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą wymagać podobnego jak na etapie budowy zaangażowania sprzętu oraz zbliżonej ilości przemieszczanych mas ziemnych, stąd oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska na obu tych etapach przyjęto za zbliżone.

Lokalizacja, rodzaj i parametry planowanej inwestycji oraz jej odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej, eliminują możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie nie służy stronie zażalenie.

Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*

Otrzymują:

1. Burmistrz Miasta Boguszów-Gorce, Pl. Odrodzenia1, 58-370 Boguszów-Gorce - wysyłka ePUAP
2. Zarząd Województwa Dolnośląskiego, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław
reprezentowany przez:
Leszek Loch - Dyrektor Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu
3. Pozostałe strony postępowania za pośrednictwem Burmistrza Miasta Boguszów-Gorce