

LASOWICE WIELKIE

GK 6220.1.2022

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust.1 i 2 pkt 2, art. 80 i 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zwanej dalej *ustawą* ooś (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024r., poz. 572 t.j.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku po rozpatrzeniu wniosku z dnia 31.01.2022 złożonego przez Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Opole działającą przez pełnomocnika Pana Rafała Pydycha - Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu z siedzibą przy ul. Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: „Rozbudowa DK nr 45 na odcinku Bierdzany - Kuniów” oraz po otrzymaniu opinii odpowiednich organów:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kluczborku – opinia nr NZ.9022.4.6.2022.MCh z dnia 24.02.2022,
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – opinia nr WOOS.4221.106.2024.BB z dnia 09.01.2025
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Opolu – opinia nr GL.ZZŚ.3.435.33.2022.MO z dnia 21.02.2022,

określam środowiskowe uwarunkowania realizacji inwestycji „Rozbudowa DK nr 45 na odcinku Bierdzany - Kuniów” w wariantcie WP

I. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. Prace budowlane z wykorzystaniem sprzętu ciężkiego (np. samochody samowyladowcze, frezarki, walce, ubijaki, zagęszczarki) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w km:
 - a. 134+110 – 135+130,
 - b. 136+590 – 137+140,
 - c. 139+300 – 139+670,
 - d. 140+340 – 140+790

prować w porze dziennej, tj. w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰; wyjątek mogą stanowić prace, które z uwagi na swoją specyfikę wymagają ciągłego procesu technologicznego - tego typu prace mogą być prowadzone całodobowo.
2. Zaplecza budowy lokalizować w pasie drogowym, poza obszarami zabudowy mieszkaniowej, dolinami cieków lub strefami bezpośrednich wpływów powierzchniowych do rowów, kompleksami leśnymi, siedliskami przyrodniczymi. Dopuszcza się usytuowanie głównych zapleczy budowy w następujących lokalizacjach:

- a. 133+770 – 133+870 obie strony,
 - b. 135+130 – 135+170 strona lewa,
 - c. 135+130 – 136+350 strona prawa,
 - d. 135+400 – 135+780 strona lewa,
 - e. 136+500 – 136+580 strona prawa,
 - f. 139+280 – 139+330 strona prawa,
 - g. 139+670 – 139+730 obie strony,
 - h. 140+220 – 140+350 obie strony,
 - i. 141+580 – 142+400 obie strony,
 - j. 142+600 – 142+690 obie strony,
 - k. 143+000 – 144+124 obie strony.
3. Stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach np. betonu cementowego, betonu asfaltowego.
 4. Czyszczenie kół pojazdów opuszczających teren budowy realizować przy zastosowaniu myjek ciśnieniowych lub niecek z wodą przy wyjeździe z placu budowy na drogi publiczne.
 5. W okresach suchych bezdeszczowych tj. przy temperaturze powyżej 20°C utrzymującej się przez 5 dni bezdeszczowych, w okresie występowania wiatrów o prędkościach umożliwiających porywanie pyłu - powyżej 5,4 m/s, zraszać drogi technologiczne.
 6. Tereny zapleczy budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsca magazynowania odpadów, uszczelnić w sposób uniemożliwiający migrację pionową substancji niebezpiecznych do gruntu (np. poprzez wyłożenie płytami betonowymi lub geomembranami).
 7. Tereny zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsca magazynowania odpadów oraz miejsca prowadzonych prac budowlanych wyposażyć w łatwo dostępne maty sorpcyjne oraz sorbenty i inne środki techniczne na potrzeby prowadzenia ewentualnych działań ratowniczych.
 8. Bieżącą konserwację sprzętu technicznego oraz tankowanie sprzętu drobnego prowadzić wyłącznie w wyznaczonych strefach zaplecza budowy, które zostaną wyłożone matami izolacyjnymi. Uzupełnianie paliwa w maszynach i urządzeniach prowadzić w odległości nie mniejszej niż 50 m od cieku lub zbiornika wodnego.
 9. Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus, a zdjęty już humus składować przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - a. oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów,
 - b. w wydzielonej części pasa robót,
 - c. w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciu (zebraną warstwę humusu złożyć w przyzmach w pobliżu pasa robót, poza stanowiskami gatunków chronionych, które nie są przeznaczone do likwidacji. Przyzmy muszą znajdować się w miejscach nienarażonych na rozjeżdżanie przez pojazdy budowy i inne maszyny budowlane).
 10. Humus wykorzystać do odtworzenia warstwy glebowej w rejonie inwestycji.
 11. Realizację przedsięwzięcia prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, składającym się ze specjalistów posiadających wiedzę praktyczną z dziedziny botaniki, herpetologii, ornitologii, entomologii, chiropterologii, ichtiologii. Nadzór

- przyrodniczy powinien być zapewniony przez cały okres realizowanych prac, a jego skład dostosowywany do rodzaju prowadzonych prac na danym etapie.
12. Do zadań nadzoru przyrodniczego powinno należeć w szczególności:
 - a. dostosowanie harmonogramu prac (włączając w to ewentualne okresowe wstrzymywanie prac) w przypadku zaobserwowania chronionych gatunków zwierząt lub roślin kolidujących z realizacją inwestycji;
 - b. kontrola poprawności zabezpieczenia terenu budowy przed przedostawaniem się zwierząt, a także ustalanie zakresu stosowania wygrodzeń herpetologicznych i weryfikacja poprawności ich wykonania;
 - c. kontrola wykopów, dołów i innych zagłębień znajdujących się na terenie budowy pod kątem występowania w nich zwierząt;
 - d. weryfikowanie poprawności wykonania zaplanowanych działań minimalizujących.
 13. Przed przystąpieniem do prac budowlanych zapewnić oznakowanie przez nadzór botaniczny w widoczny sposób granic zasięgu występowania płatów siedlisk przyrodniczych, innych niż planowane do zniszczenia oraz stanowiska gatunków chronionych na obszarach niekolidujących z pracami, a znajdujących się w sąsiedztwie pasa robót.
 14. Przed przystąpieniem do prac budowlanych zapewnić oznakowanie przez nadzór entomologiczny w widoczny sposób siedlisko modraszka *nausitousa* (łąka z krwiściągiem) zlokalizowane w km ok. 134+000 po stronie prawej drogi.
 15. W przypadku potwierdzenia zasiedlenia drzewa przez pachnicę dębową (km 136+010 strona prawa), formy rozwojowe gatunku przenieść na siedliska zastępcze, po uzyskaniu decyzji derogacyjnej.
 16. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie od 1 września do końca lutego. Ponadto wycinkę drzew z dziuplami, spękaniem, odstającą korą prowadzić pod nadzorem chiropterologa, a wycinkę drzew liściastych o obwodach pni powyżej 50 cm mierzonych na wysokości 130 cm prowadzić pod nadzorem entomologa. Specjaliści chiropterolog i entomolog dokonają, na 2-3 dni przed jej rozpoczęciem, oględzin drzew pod kątem występowania stanowisk nietoperzy oraz chronionych gatunków bezkręgowców. W przypadku stwierdzenia ich występowania nadzór przyrodniczy wskaże dalsze sposoby postępowania mające na celu zabezpieczenie wyżej wskazanych stanowisk i gatunków.
 17. Prace związane z bezpośrednią ingerencją w koryta Budkowiczanki i Bogacicy przeprowadzić w terminie od 1 lipca do końca lutego, tj. poza okresem tarła występujących w nich chronionych gatunków ichtiofauny.
 18. Przy prowadzeniu robót ziemnych w korycie rzeki ograniczać mętnienie wody, poprzez stosowanie lżejszego sprzętu tam, gdzie to tylko możliwe oraz skrócić do minimum okres prowadzenia tych robót, z uwzględnieniem przerw (szczególnie w okresie wysokich temperatur) pomiędzy kolejnymi zamoczeniami wody; kontrolować stężenia zawiesin. Prace w korytach cieku i skarp brzegowych prowadzić pod nadzorem ichtiologa, który będzie decydował o przerwaniu prac.
 19. Przy umacnianiu koryta w okolicy mostów nie stosować gabionów, płyt betonowych czy innych sztucznych, wielkopowierzchniowych elementów

- eliminujących naturalną strukturę brzegów i dna, a stabilizację dna wykonać za pomocą materiałów naturalnych.
20. Na etapie budowy zastosować tymczasowe wygradzenia herpetologiczne w celu zabezpieczenia przed wkraczaniem osobników płazów i gadów na teren placu budowy w km 133+680 - 133+780 po obu stronach drogi. Dokładną lokalizację wygradzeń w wyżej podanym kilometrażu powinien ustalić nadzorujący pracę herpetolog. Przed rozpoczęciem prac budowlanych nadzór herpetologiczny powinien ustalić, czy nie zachodzi konieczność zastosowania czasowych ogrodzeń zabezpieczających przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac w innych niż w ww. lokalizacji, które mogą wynikać z uwarunkowań środowiskowych sezonu, w którym będą prowadzone prace.
21. Tymczasowe wygradzenia herpetologiczne (płotki herpetologiczne) należy zrealizować pod nadzorem herpetologa, według poniższych wytycznych:
- wysokość części nadziemnej co najmniej 50 cm n.p.t.;
 - głębokość zakopania w gruncie co najmniej 10 cm;
 - odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi, w kierunku otaczającego terenu pod kątem 45-90°, tworząc przewieszkę o szerokości min. 5 cm;
 - wykonanie z materiału umożliwiającego odpowiedni i trwały naciąg, (siatka/folia polimerowa, siatka stalowa, geowłóknina, geotkanina). Oczka siatki nie mogą przekraczać wymiarów 0,5 x 0,5 cm;
 - wolne końce ogrodzeń należy zakończyć U-kształtnymi zawrotkami.
- Wygradzenia wykonać przed rozpoczęciem wiosennego sezonu migracji (1 marca) i utrzymywać we właściwym stanie w całym okresie aktywności płazów, tj. do końca października oraz do momentu zakończenia prac realizacyjnych.
22. W okresie od 1 marca do 31 października zapewnić prowadzenie przez nadzór herpetologiczny regularnych kontroli terenu budowy przed rozpoczęciem robót. W szczycie migracji płazów tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 września do 15 października, kontrole herpetologiczne wykopów oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt prowadzić dwa razy dziennie, w porze porannej oraz przedwieczornej. Znalezione na terenie budowy oraz uwiecznione w pułapkach zwierzęta przenieść do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska bezpośrednio po stwierdzeniu ich obecności.
23. Na etapie budowy i eksploatacji drogi na terenach leśnych zastosować drogowe oprawy oświetleniowe ograniczające emisję światła w kierunku nieba. Oprawa powinna całkowicie odciąć światło w górnej półprzestrzeni. Barwa światła powinna charakteryzować się niską emisją światła niebieskiego oraz ultrafioletowego (UV), powinna być ciepła lub neutralna o temperaturze barwowej nie większej niż 4000 K. Powierzchnia emitująca światło powinna być płaska. Na etapie eksploatacji oświetlenie drogowe na terenach leśnych powinno być ukierunkowane tak, aby bezpośredni rozsył strumienia świetlnego nie przekraczał granic pobocza drogi +/- 2 m.
24. Zaplecze budowy w km ok.133+770-133+870 zlokalizować na terenie przewidzianym do zajęcia przez inwestycję (w projektowanym pasie drogowym) wyłącznie na czas realizacji obiektu mostowego. Miejsce obsługi rowerzystów (ok. km 133+900) wykonać w obrębie starodroża DK nr 45.

25. Wykonać nasadzenia drzew rodzimych gatunków w ilości nie mniej niż 181 szt. w następujących lokalizacjach:

Odcinek drogi (około), strona drogi	Liczba sztuk - nie mniej niż
133+779 - 133+881 prawa	10
133+965 - 134+075 prawa	7
134+147 - 134+225 lewa	26
134+850 - 134+891 prawa	7
135+088 - 135+182 prawa	36
135+134 - 135+229 lewa	15
135+388 - 135+412 prawa	4
137+047 - 137+058 prawa	7
139+124 - 139+385 lewa	46
140+721 - 147+722 prawa	5
141+758 - 141+809 prawa	14
141+760 - 141+776 lewa	4

Do sadzenia zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew gatunków rodzimych: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1, pielęgnować oraz regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.

26. Prace budowlane na odcinku około km 132+247-133+000 w okresie lęgowym bociana czarnego, tj. w okresie od 15 marca do 31 sierpnia, prowadzić w sposób zmechanizowany, przy sporadycznej obecności osób poruszających się po placu budowy.
27. W okresie od 15 marca do 31 sierpnia na odcinku około km 132+247 - 133+000 oraz na terenach przylegających do tego odcinka, po obu jego stronach, nie lokalizować zapleczy budowy, baz materiałowych, obiektów socjalnych, parkingów i innych obiektów powodujących zwiększony ruch pojazdów, a w szczególności zwiększoną obecność osób.
28. Przez cały okres eksploatacji drogi, jednokrotnie w lutym (przed migracjami wiosennymi płazów) oraz jednokrotnie w sierpniu (przed migracjami jesiennymi płazów) wykonywać:
- przegląd drożności przejść dla zwierząt. Strefę wejściową i półki oczyszczać z nawiewanych liści i innych materiałów zmniejszających powierzchnię przejść wykorzystywaną przez zwierzęta i w miarę potrzeb uzupełniać warstwą mineralną na górnej powierzchni półek.
 - kontrole integralności ogrodzeń naprowadzających płazy i szczelności ich połączeń z przejściami dla zwierząt. Dokonywać bieżących napraw wykrytych usterek.
29. Przejścia dla zwierząt pokryć wyrównaną warstwą mineralnego gruntu lub wykonać je w przekroju otwartym (z otwartym dnem). Nie oświetlać obiektów. Powierzchnię stref dla zwierząt pokryć gruntem. W otoczeniu przejścia (w strefach naprowadzania) odtworzyć warstwę gruntu urodzajnego, zapewniającą rozwój pokrywy zielnej. W strefach naprowadzania wyłożyć karpy

korzeniowe i głązy, w szczególności przy obiekcie zespolonym z rzeką Budkowiczanką (M-1) oraz rzeką Bogacica (M-2). Teren w obrębie przejść i przepustów dla zwierząt zagospodarować pod nadzorem przyrodniczym.

30. Stan techniczny elementów umożliwiających migrację zwierząt w obiektach mostowych i w przepustach (półek, najść do przepustów) poddawać okresowym kontrolom.
31. Wykonać kanalizację deszczową na następujących odcinkach drogi (około):
 - 134+400 - 134+438,
 - 134+670 - 134+720,
 - 134+798 - 134+809,
 - 134+839 - 134+887,
 - 134+918 - 134+952,
 - 135+172 - 135+210,
 - 136+912 - 137+123,
 - 137+655 - 137+689,
 - 139+266 - 139+304,
 - 141+727 - 141+762.

W obrębie obiektów mostowych na rzekach: Budkowiczanka (w km około 133+912) i Bogacica (w km około 139+570) wody opadowo-roztopowe odprowadzać poprzez kolektory kanalizacyjne. Na pozostałej długości inwestycji oprowadzanie wód prowadzić za pomocą rowów trawiastych.

32. Połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) wykonać jako szczelne oraz nie dopuścić do powstania przerwy pomiędzy poziomem terenu a podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej podwaliny betonowej, z wyjątkiem sytuacji, gdzie układ terenu wymaga przeprowadzenia wody opadowej pod ekranem i konieczne jest wykonanie pod nim szczeliny (nie wyższej niż 5 cm).
33. Z warunkami określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapoznać wykonawcę prac; pisemne oświadczenie o zapoznaniu się wykonawcy prac z warunkami ww. decyzji i jego zobowiązaniu do ich przestrzegania przekazać Wójtowi Gminy Lasowice Wielkie i Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, wraz z informacją o przystąpieniu do prac, w terminie 14 dni od dnia ich rozpoczęcia.

II. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy OOS należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. Przewidzieć 4 ekrany akustyczne o parametrach wskazanych w poniższej tabeli:

Symbol	Lokalizacja względem proj. osi drogi		Wysokość ekranu [m]	Fizyczna długość (około) [mb]	Rodzaj wypełnienia	Współrzędne początku (p), załamań (z) (jeżeli występują) i końca (k) ekranów w układzie PUWG 2000 [x, y]
	km początku (około)	km końca (około)				
Strona lewa						

EA.SL.1	134+930	135+012	4,5	89	Absorpcyjny – Pełny	P: 6513550.7, 5635638.6; Z1: 6513554.7, 5635645.5; Z2: 6513569.4, 5635652.0; K: 6513583.2, 5635714.5;
EA.SL.2	140+416	140+622	4,5	204	Mieszany (Refleksyjny – Przezroczysty /Absorpcyjny – Pełny)	P: 6514725.9, 5640938.8; Z1: 6514745.1, 5640978.4; Z2: 6514758.4, 5641007.4; Z3: 6514767.5, 5641029.6; Z4: 6514777.8, 5641057.9; Z5: 6514784.2, 5641076.8; Z6: 6514787.9, 5641088.2; Z7: 6514793.9, 5641111.6; K: 6514798.4, 5641131.1
Strona prawa						
EA.SP.1	136+923	137+033	6	130	Mieszany (Refleksyjny – Przezroczysty /Absorpcyjny – Pełny)	P: 6514007.1, 5637573.6; Z1: 6514009.9, 5637585.3; Z2: 6514036.8, 5637669.1; Z3: 6514047.7, 5637674.1; K: 6514067.7, 5637673.1;
EA.SP.2	140+611	140+706	4,5	96	Mieszany (Refleksyjny – Przezroczysty /Absorpcyjny – Pełny)	P: 6514816.2, 5641115.4; Z1: 6514819.2, 5641131.1; Z2: 6514822.1, 5641142.7; Z3: 6514823.8, 5641162.6; Z4: 6514825.1, 5641166.5; Z5: 6514827.6, 5641186.3; Z6: 6514827.9, 5641194.4; K: 6514830.8, 5641210.1

2. Ekrany akustyczne zaprojektować z materiałów charakteryzujących się klasą jednoliczbowego wskaźnika oceny pochłaniania dźwięku (zgodnie z PN-EN 1793-1): minimum A3 ($\Delta L_{\alpha} > 8\text{dB}$) (dla paneli nieprzezroczystych, pochłaniających) oraz klasą jednoliczbowego wskaźnika oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych (zgodnie z PN-EN 1793-2): minimum B3 ($\Delta L_R > 24\text{dB}$) (dla paneli nieprzezroczystych pochłaniających i przezroczystych, odbijających).

3. Przewidzieć, podane w poniższej tabeli, minimalne parametry przejść dla zwierząt projektowanych w następujących lokalizacjach:

Nr	Nazwa obiektu	Km (około)	Minimalne wymiary przejścia (szerokość x wysokość) [m]	Rodzaj przejścia	Opis przejścia
1.	PE-1/PE-1a	133+729	2,0 × 1,0	PZDmz - przejście zespolone dla małych zwierząt	Obustronne półki w przepuszczeniu o szer. 0,5m wyniesione ponad poziom wody średniej
2.	M-1	133+912	4,0 × 2,5 + 4,0 × 2,5	PZDśz - przejście dolne zespolone dla średnich zwierząt	Strefy przejść po obu stronach cieku o min. wymiarach skrajni 4,0m x 2,5m [szer. x wys.].
3.	PE-2/PE-2a	134+087	2,5 × 1,5	PZDmz - przejście zespolone dla małych zwierząt	Obustronne półki ziemne o szer. 0,5m wyniesione ponad poziom wody średniej

4.	PE-3/PE-3a	134+251	2,5 × 1,0	PZDmz - przejście zespolone dla małych zwierząt	Obustronne półki w przepuście o szer. 0,5m wyniesione ponad poziom wody średniej
5.	PE-4/PE-4a	136+405	2,0 × 1,0	PZDmz - przejście zespolone dla małych zwierząt	Obustronne półki w przepuście o szer. 0,5m wyniesione ponad poziom wody średniej
6.	P4/P4a	137+874	4,5 × 2,5	PZDś - przejście dolne dla średnich zwierząt	Strefa przejścia o min. wymiarach skrajni 4,0m x 2,5m [szer. x wys.]; przepust może okresowo prowadzić niewielkie ilości wód
7.	PE-5/PE-5a	138+877	2,0 × 1,0	PZDmz - przejście zespolone dla małych zwierząt	Obustronne półki w przepuście o szer. 0,5m wyniesione ponad poziom wody średniej
8.	M-2	139+570	4,0 × 2,5 + 1,0 × 2,5	PZDśz - przejście dolne zespolone dla średnich zwierząt	Strefy przejść po obu stronach cieku o min. wymiarach skrajni 4,0m × 2,5m [szer. × wys.] od strony Kluczborka i 1,0m × 2,5m [szer. × wys.] od strony Bierdzan

4. Na odcinku od km 133+680 do km 133+780, po obu stronach drogi, przewidzieć stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające płazy na przejście (PE-1/PE-1a). Ogrodzenia naprowadzające zaprojektować jako wbudowane w skarpę rowu o minimalnej wysokości części nadziemnej 50 cm. Ogrodzenia powinny płynnie łączyć się z najściem na światło przepustu przejścia. Ww. ogrodzenia ochronno-naprowadzające zaprojektować z prefabrykatów betonowych lub polimerowych ewentualnie stalowych. Na zakończeniach przewidzieć zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zwrotki, jeżeli pozwalają na to warunki terenowe.

5. Przepusty niezawodnione przy średnich stanach wód, przewidziane w poniższych lokalizacjach, zaprojektować z funkcją przejścia dla płazów:

Nr	Nazwa obiektu	Kilometraż drogi (około)	Minimalne wymiary obiektu w świetle (szerokość x wysokość) [m]	Rodzaj przejścia
1.	P5	138+253	1,0 × 1,0	H / PZDm - fakultatywne przejście dolne dla małych zwierząt
2.	P-9 / P-9a	142+481	1,0 × 1,0	H / PZDm - fakultatywne przejście dolne dla małych zwierząt
3.	P-10 / P-10a / P-10b	142+742	3,0 × 1,5	H / PZDm - fakultatywne przejście dolne dla małych zwierząt

6. Przewidzieć system odwodnienia drogi obejmujący:

- a) odprowadzanie wód opadowych i roztopowych poprzez spadki poprzeczne i podłużne jezdni oraz szczelną kanalizację deszczową w km około: 134+400 - 134+438, 134+670 - 134+720, 134+798 - 134+809, 134+839 - 134+887,

- 134+918 - 134+952, 135+172 - 135+210, 136+912 - 137+123, 137+655 - 137+689, 139+266 - 139+304, 141+727 - 141+762;
- b) mostowe kolektory kanalizacyjne na obiektach w km około 133+912 i 139+570;
- c) rowy trawiaste, jako podstawowe urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe, pochodzące z terenu rozbudowywanego odcinka drogi krajowej nr 45.

III. Wymagania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczenie oddziaływania na środowisko

1. Wykonać 4 ekrany akustyczne o parametrach i współrzędnych geograficznych końców i punktów załamania ekranów wskazanych w punktach II.1-II.2.
2. W przypadku montażu przezroczystych ekranów akustycznych zastosować na całej ich powierzchni pionowe pasy ciemnej barwy o szerokości nie mniejszej niż 2 cm, rozmieszczone w odstępach nie większych niż 10 cm od siebie.
3. Wykonać przejścia dla zwierząt, których lokalizacje i minimalne parametry określono w punkcie II.3.
4. Wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające płazy na przejście (PE-1/PE1a), których lokalizacje i minimalne parametry określono w punkcie II.4.
5. Przewidzieć przepusty hydrologiczne, spełniające funkcję przejść dla płazów, których lokalizacje i minimalne parametry określono w punkcie II.5.

IV. Realizacja przedsięwzięcia wymaga wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania drogi na klimat akustyczny najbliższych terenów chronionych przed hałasem

W celu porównania zakresu oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia, wskazanego w Raporcie ooś, z jego rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko wykonać i przedstawić analizę porealizacyjną, w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem.

1. Analiza powinna być oparta o wyniki pomiarów hałasu w środowisku, przeprowadzonych w porze dziennej i porze nocnej zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem - Dz. U. z 2011 r. nr 140 poz. 824), po upływie 12 miesięcy od dnia oddania do użytkowania przedsięwzięcia, w optymalnych warunkach eksploatacji drogi po rozbudowie, tj. przy pełnej przejezdności, braku wyłączeń odcinków z ruchu i zmian organizacyjnych w ruchu,
 - a. w punktach zlokalizowanych na granicy terenów chronionych akustycznie wskazanych w tabeli poniżej:

Nr	Kilometraż drogi (około)	Strona drogi	Działka	Obręb
1.	134+700	lewa	26/1	Trzebiszyn
2.	134+700	prawa	91/2	Trzebiszyn

3.	134+880	lewa	84/2	Trzebiszyn
----	---------	------	------	------------

b. w punktach, zlokalizowanych na terenie chronionym akustycznie (poza cieniem akustycznym), na odcinkach wskazanych poniżej:

- km134+930 - 135+012 za ekranem akustycznym EA.SL.1,
- km140+416 - 140+622 za ekranem akustycznym EA.SL.2,
- km136+923 - 137+033 za ekranem akustycznym EA.SP.1,
- km+140+611 - 140+706 za ekranem akustycznym EA.SP.2.

2. Analizę w zakresie wskazanym powyżej przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu oraz Staroście Kluczborskiemu w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia użytkowania drogi.

V. Wyrazić stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

1. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 pkt 1 ustawy ooś.
2. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 pkt 1 ustawy ooś.

VI. Zgodnie z Opinią wydaną przez Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody polskie Zarząd Zlewni w Opolu na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

- zaplecze oraz bazy materiałowo-sprzętowe lokalizować poza zasięgiem wód — min 50 m od skarp cieków wodnych, poza obszarami podlegającymi ochronie;
- wszelkie prace w obrębie planowanej inwestycji wykonać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska wodno-gruntowego przed wyciekami paliw i płynów technicznych;
- zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju, tankowania i naprawy pojazdów, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (sorbenty), w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu — zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania;
- wykopy zabezpieczyć przed przedostaniem się do gruntu substancji szkodliwych dla środowiska wodnego;
- w przypadku konieczności odwodnienia wykopów: prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopów oraz ograniczyć wpływ prac do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwodnienia odprowadzać w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich;
- roboty prowadzone bezpośrednio w korycie rzeki należy wykonywać w okresach niskich stanów wód;

- w obrębie cieków wodnych zastosować odpowiednią technologię prowadzenia prac budowlanych, aby nie dopuścić do nadmiernej ingerencji w koryto cieku oraz zastosować zabezpieczenia minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na koryto cieku, szczególnie zmętnienia wód;
- roboty rozbiórkowe i budowlane prowadzić w sposób nie powodujący zanieczyszczenia wód powierzchniowych;
- zastosować rozwiązania technologiczne oraz materiały o odpowiedniej jakości, spełniające wymogi ochrony środowiska, które nie wpływają na pogorszenie stanu środowiska wodnego;
- konstrukcje mostów i przepustów zaprojektować tak, aby nie spowodowała istotnych zmian koryta cieku oraz warunków przepływu wód; światło mostu (przepustu) powinno zapewniać swobodny przepływ wód miarodajnych bez spowodowania nadmiernego spiętrzenia wody w cieku powyżej budowli oraz bez spowodowania nadmiernych rozmyć koryta cieku;
- podczas prowadzonych robót rozbiórkowych i budowlanych na ciekach, zapewnić stały przepływ wód;
- wyloty z kanalizacji deszczowej oraz wpusty wyposażyć w urządzenia do podczyszczania wód;
- wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogowych przed wprowadzeniem do cieków wodnych podczyszczać w separatorach z osadnikami;
- systematycznie czyścić osadniki ze szlamu, aby utrzymać system odwodnienia w pełnej sprawności;
- na przebudowę istniejących mostów (przepustów) oraz budowę tymczasowych i ich rozbiórkę uzyskać pozwolenia wodnoprawne.

Podstawę uzgodnienia stanowi:

1. Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów”, opracowany przez zespół autorski pod kierunkiem Pawła Bidy w lutym 2023 r. wraz z załącznikami;
2. Suplement nr 1 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów”, opracowany przez Pawła Bidę w lipcu 2023 r. wraz z załącznikami;
3. Suplement nr 2 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów”, opracowany przez Pawła Bidę w październiku 2023 r. wraz z załącznikami;
4. Suplement nr 3 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów”, opracowany przez Pawła Bidę w listopadzie 2023 r.;
5. Suplement nr 4 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów”, opracowany przez Pawła Bidę w styczniu 2024 r.
6. Suplement nr 5 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów”, opracowany przez Pawła Bidę w listopadzie 2024 r.
7. Suplement nr 6 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów”, opracowany przez Pawła Bidę w grudniu 2024 r.

UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Opole, w imieniu której działa Pan Rafał Pydych - Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu z siedzibą przy ul. Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole wystąpiła z wnioskiem z dnia 31.01.2022 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: „Rozbudowa DK nr 45 na odcinku Bierdzany - Kuniów”

O wszczęciu postępowania strony zostały zawiadomione pismami z dnia 11.02.2022r. Wywieszono informacje o wszczęciu postępowania:

- na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Lasowice Wielkie od dnia 11.02.2022r. do nadal,
- na tablicach ogłoszeń w sołectwach: Lasowice Wielkie, Trzebiszyn, Jasienie od dnia 11.02.2022r. do nadal,
- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Lasowice Wielkie od dnia 11.02.2022r. do nadal,
- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Turawa od dnia 17.02.2022r. do nadal,
- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Kluczbork od dnia 11.02.2022r. do nadal,
- na tablicach ogłoszeń w sołectwie Kuniów – od dnia 16.02.2022 do 03.03.2022,
- na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Kluczborku – od dnia 11.02.2022 do 28.02.2022r.

W dniu 11.02.2022 do Urzędu Gminy w Turawie zostało wysłane zawiadomienie o wszczęciu postępowania celem wywieszenia zawiadomień o wszczęciu postępowania w sołectwach w pobliżu miejsca realizacji inwestycji.

W dniu 24.02.2022r. do Urzędu Gminy Lasowice Wielkie wpłynęło pismo nazwane: „PETYCJA – PROTEST” podpisane przez mieszkańców wsi Jasienie dot. kwestii nie oddania części nieruchomości należących do osób mieszkających bezpośrednio przy odcinku drogi krajowej nr 45 pod inwestycję (rozbudowę DK 45).

Po otrzymaniu opinii odpowiednich organów:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kluczborku – opinia nr NZ.9022.4.6.2022.MCh z dnia 24.02.2022,
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – opinia nr WOOŚ.4220.64.2022.JGD z dnia 28.02.2022
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Opolu – opinia nr GL.ZZŚ.3.435.33.2022.MO z dnia 21.02.2022 Wójt Gminy Lasowice Wielkie w dniu 10.03.2022r. wydał postanowienie o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustaleniu zakresu raportu.

O wydaniu postanowienia o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustaleniu zakresu raportu oś strony postępowania zostały zawiadomione obwieszczeniem z dnia 11.03.2022r.:

- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Lasowice Wielkie od dnia 11.03.2022r. do nadal,
- na tablicach ogłoszeń w sołectwach: Lasowice Wielkie, Trzebiszyn, Jasienie od dnia 11.03.2022r. do 02.05.2022r.,
- na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Lasowice Wielkie od dnia 11.03.2022r. do 02.05.2022r.,

Na postanowienie o potrzebie sporządzenia raportu i przeprowadzeniu procedury oceny oddziaływania na środowisko nie wpłynęło zażalenie.

W dniu 18.03.2022r. Wójt Gminy Lasowice Wielkie wydał postanowienie o zawieszeniu postępowania dot. przedmiotowego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu oddziaływania na środowisko.

O wydaniu postanowienia o zawieszeniu postępowania strony postępowania zostały zawiadomione obwieszczeniem z dnia 18.03.2022r.:

- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Lasowice Wielkie od dnia 18.03.2022r. do nadal,

- na tablicach ogłoszeń w sołectwach: Lasowice Wielkie, Trzebiszyn, Jasienie od dnia 18.03.2022r. do 02.05.2022r.,

- na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Lasowice Wielkie od dnia 18.03.2022r. do 02.05.2022r.,

Pismem nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.JL.8 z dnia 02.03.2023r. w dniu 03.03.2023r. do Urzędu Gminy Lasowice Wielkie wpłynął raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z prośbą o podjęcie zawieszonego postępowania administracyjnego.

W dniu 08.03.2023r. Wójt Gminy Lasowice Wielkie wydał postanowienie o podjęciu postępowania dot. przedmiotowego przedsięwzięcia.

O wydaniu postanowienia o podjęciu postępowania strony postępowania zostały zawiadomione obwieszczeniem z dnia 09.03.2023r.:

- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Lasowice Wielkie od dnia 09.03.2023r. do nadal,

Dnia 09.03.2023r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kluczborku został przesłany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z pismem z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dnia 13.03.2023r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kluczborku wystosował do Wójta Gminy Lasowice Wielkie pismo nr NZ.9022.4.6.2022.MCh informujące, iż zgodnie z wcześniej wydaną opinią sanitarną z dnia 24.02.2022r. nie uznającą potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. planowanego przedsięwzięcia – nie zachodzi potrzeba zajmowania przez PPIS w Kluczborku stanowiska w przedmiotowej sprawie.

W dniu 24.03.2022r. do Urzędu Gminy Lasowice Wielkie wpłynęło pismo nazwane: „PETYCJA – PROTEST” podpisane przez mieszkańców wsi Jasienie dot. kwestii nie oddania części nieruchomości należących do osób mieszkających bezpośrednio przy odcinku drogi krajowej nr 45 pod inwestycję (rozbudowę DK 45).

Dnia 09.03.2023r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu został przesłany wniosek o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do wniosku, zgodnie z wymogiem art. 77 ust. 2 ustawy ooś, dołączono potwierdzoną za zgodność z oryginałem kopię wniosku Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz Raport ooś wraz z załącznikami.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, organem uzgadniającym środowiskowe warunki realizacji przedsięwzięcia jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Po analizie przedłożonej dokumentacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu) stwierdził, że Raport ooś nie spełnia wymogów art. 66 ust. 1 ustawy ooś. Wobec powyższego, w piśmie nr WOOŚ.4221.21.2023.BB.2 z 25.04.2023 r. RDOŚ w Opolu wystąpił do Inwestora o uzupełnienie informacji o planowanym przedsięwzięciu, ze wskazaniem terminu na dokonanie uzupełnień, zawiadamiając równocześnie o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 77 ust. 6 ustawy ooś oraz o przysługującym stronom prawie do

wniesienia ponaglenia. Pismami nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.JL.17 z 25.05.2023 r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 25.05.2023 r.) oraz O/OP.I-2.532.3.1.2022.JL.20 z 30.06.2023 r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 04.07.2023 r.) Inwestor poinformował RDOŚ w Opolu o konieczności wydłużenia czasu na przedłożenie odpowiedzi na ww. wezwanie, na co RDOŚ w Opolu wyraził zgodę w pismach nr WOOS.4221.21.2023.BB.2 z 26.05.2023 r. oraz WOOS.4221.21.2023.BB.3 z 06.07.2023 r. Przy piśmie nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.JL.22 z 10.07.2023 r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 11.07.2023 r.) Inwestor przekazał uzupełnienie Raportu ooś opracowane w odpowiedzi na ww. wezwanie (Suplement nr 1 wraz z załącznikami). Po analizie ww. uzupełnienia Raportu ooś RDOŚ w Opolu stwierdził, że przekazane materiały w dalszym ciągu wymagają wyjaśnienia i uzupełnienia w kwestiach związanych z planowanym przedsięwzięciem, wobec czego w piśmie nr WOOS.4221.21.2023.BB.5 z 11.09.2023 r. wystąpił do Inwestora o uzupełnienie informacji o planowanym przedsięwzięciu, ze wskazaniem terminu na dokonanie uzupełnień, zawiadamiając równocześnie o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 77 ust. 6 ustawy ooś oraz o przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia. Uzupełnienia Raportu ooś dokonano przy piśmie nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.JL.26 z 09.10.2023 r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 10.10.2023 r.) przekazując Suplement nr 2 wraz z załącznikami. Ponadto przy piśmie nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.JL.28 z 30.11.2023 r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 05.12.2023 r.) przekazano kolejne uzupełnienie Raportu ooś (Suplement nr 3). Dodatkowo przy piśmie nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.JL.31 z 26.01.2024 r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 26.01.2024 r.) przekazano kolejne uzupełnienie Raportu ooś (Suplement nr 4).

W pismach nr WOOS.4221.21.2023.BB.1 z 03.04.2023 r., WOOS.4221.21.2023.BB.4 z 11.08.2023 r., WOOS.4221.21.2023.BB.6 z 09.11.2023 r., WOOS.4221.21.2023.BB.7 z 07.12.2023 r., WOOS.4221.21.2023.BB.8 z 08.01.2024 r. i WOOS.4221.21.2023.BB.9 z 29.01.2024 r. i WOOS.4221.21.2023.BB.10 z 05.02.2024 r. RDOŚ w Opolu, na podstawie art. 36 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2023 r. poz. 775), poinformował Wójta Gminy Lasowice Wielkie oraz Inwestora, że ze względu na jej skomplikowany charakter, sprawa nie może być załatwiona w terminie określonym w art. 77 ust. 6 ustawy ooś oraz o przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia.

Postanowieniem nr WOOS.4221.21.2023.BB.11 z 09.02.2024. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu uzgodnił Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w wariantcie WP, warunki z zakresu ochrony środowiska realizacji przedsięwzięcia pn. cyt. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów”.

Wnioskiem nr GK 6220.1.2022 z 25.11.2024r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 27.11.2024r.) Kierownik Referatu Gospodarki Komunalnej, działając z upoważnienia Wójta Gminy Lasowice Wielkie, w związku ze zmianą zakresu przedsięwzięcia, ponownie zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o uzgodnienie warunków przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. cyt. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów”. Do wniosku dołączono potwierdzoną za zgodność z oryginałem kopię wniosku Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, potwierdzoną za zgodność z oryginałem kopię pisma Inwestora nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.41.JL z 14.11.2024r., w którym wskazano nowy zakres przedsięwzięcia, oraz Suplement nr 5 do Raportu ooś wraz

z załącznikami.

Po analizie przedłożonej dokumentacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu) stwierdził, że Raport ooś nie spełnia wymogów art. 66 ust. 1 ustawy ooś. Wobec powyższego, w piśmie nr WOOS.4221.106.2023.BB.1 z 02.12.2024 r. RDOŚ w Opolu wystąpił do Inwestora o uzupełnienie informacji o planowanym przedsięwzięciu, ze wskazaniem terminu na dokonanie uzupełnień, zawiadamiając równocześnie o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 77 ust. 6 ustawy ooś oraz o przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia. Przy piśmie nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.46.JL z 23.12.2024r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 24.12.2024r.) przekazano kolejne uzupełnienie Raportu ooś (Suplement nr 6).

Wyżej przedstawione dokumenty były podstawą do oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 01.03.2024r. do Urzędu Gminy Lasowice Wielkie wpłynęło pismo nazwane: „PROTEST” podpisane przez mieszkańców wsi Jasienie dot. kwestii nie oddania części nieruchomości należących do osób mieszkających bezpośrednio przy odcinku drogi krajowej nr 45 pod inwestycję (rozbudowę DK 45).

W dniu 11.03.2024r. „Protest” mieszkańców wsi Jasienie przekazano do GDDKiA w Opolu z prośbą, aby Inwestor odniósł się do spraw zawartych w proteście mieszkańców Jasienia.

W dniu 19.03.2024r. wpłynęło do Urzędu Gminy Lasowice Wielkie pismo nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.JL.38 z informacją, iż odniesienie się do problemów zawartych w „proteście” wymagać będzie szerokiej analizy i konieczna może się okazać zmiana rozwiązań projektowych. W związku z tym faktem GDDKiA zwróciło się prośbą o zawieszenie trwającego postępowania do czasu przeprowadzenia kompleksowej analizy protestu i przygotowania wyczerpującej odpowiedzi.

W dniu 29 marca 2024r. Wójt Gminy Lasowice Wielkie obwieszczeniem zamieszczonym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Lasowice Wielkie poinformował o wpłynięciu wniosku dotyczącego zawieszenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia: „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany – Kuniów” i o możliwości wniesienia sprzeciwu wobec wniosku Inwestora o zawieszenie postępowania do dnia 17.04.2024r. Do dnia 17.04.2024r. nie wpłynął żaden sprzeciw i w związku z tym faktem w dniu 18.04.2024r. Wójt Gminy Lasowice Wielkie wydał postanowienie o zawieszeniu postępowania, o czym powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 18.04.2024r.

W dniu 29.08.2024r. pracownik GDDKiA przesłał do tut. Urzędu Gminy w wiadomości e – mail odpowiedź, jaką GDDKiA skierowała do mieszkańców wsi Jasienie. We wspomnianej odpowiedzi zapewniono mieszkańców wsi Jasienie, że nowe rozwiązania projektowe zakładają wyłączenie z zakresu inwestycji rozbudowy odcinka drogi krajowej przechodzącego przez miejscowość Jasienie tj. od km. Ok. 140+790 do km ok. 141+460. W związku z tym nie przewiduje się wykonywania ciężkich robót na terenie obszaru zabudowanego w miejscowości Jasienie oraz zajęcia części terenów nieruchomości prywatnych przyległych do drogi krajowej, na rzecz poszerzonego pasa drogowego. Zapewniono, iż układ komunikacyjny w obrębie miejscowości nie zostanie zmieniony. Natomiast w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przewidziane aktualnie zostały prace polegające na zainstalowaniu doświetlenia oświetleniem dedykowanym dwóch istniejących przejść dla pieszych znajdujących się w centrum miejscowości oświetleniem. Dodatkowo poinformowano, iż rezygnacja z rozbudowy drogi krajowej na terenie m.

Jasienie nie oznacza rozpoczęcia prac nad budową obwodnicy omijającej miejscowość Jasienie, gdyż nie znajduje się ona w żadnym programie inwestycyjnym (m.in. „Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030”), jak również całkowitej rezygnacji z inwestycji na pozostałym odcinku przewidzianym do rozbudowy od Bierdzan do Kuniowa, gdzie zakres prac ustalony został wcześniej.

W dniu 15.03.2024r. do Urzędu Gminy Lasowice Wielkie wpłynęło do wiadomości pismo nr IN.I.780.25.2024.AZ Wojewody Opolskiego, które dotyczy odpowiedzi na „petycję – protest” wysłany do Urzędu Wojewódzkiego w Opolu w sprawie rozbudowy drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany – Kuniów.

W dniu 18.11.2024r. do Urzędu Gminy Lasowice Wielkie wpłynął wniosek GDDKiA w Opolu nr O/OP.I-2.532.3.1.2022.41.JL z dnia 14.11.2024r. z prośbą o podjęcie zawieszonego postępowania.

W dniu 25.11.2024r. Wójt Gminy Lasowice Wielkie wydał postanowienie o podjęciu postępowania dot. przedmiotowego przedsięwzięcia.

O wydaniu postanowienia o podjęciu postępowania strony postępowania zostały zawiadomione obwieszczeniem z dnia 25.11.2024r. umieszczonym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Lasowice Wielkie od dnia 25.11.2024r. do nadal.

Ponadto w dniu 25.11.2024r. ponownie Wójt Gminy Lasowice Wielkie zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kluczborku i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o uzgodnienie warunków przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. cyt. „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów” w związku ze zmianą zakresu przedsięwzięcia.

Dnia 29.11.2024r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kluczborku wystosował do Wójta Gminy Lasowice Wielkie pismo nr NZ.9022.4.6.2022.AW-Ś informujące, iż zgodnie z wcześniej wydaną opinią sanitarną z dnia 24.02.2022r. nie uznającą potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. planowanego przedsięwzięcia – nie zachodzi potrzeba zajmowania przez PPIS w Kluczborku stanowiska w przedmiotowej sprawie.

Dnia 03.12.2024r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Opolu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie postanowieniem nr CO.ZZŚ.4900.5.2024.AS odmówił ponownego uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany - Kuniów” argumentując to faktem, iż pismem o sygnaturze GL.ZZŚ.3.435.33.2022.MO z dnia 21.02.2022r. wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie ma obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednocześnie w oparciu o art. 64 ust. 3a na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach konkretnych warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b) lub c) „ustawy ooś”.

Wójt Gminy poinformował strony postępowania o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia: „Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany - Kuniów” obwieszczeniem w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Lasowice Wielkie dnia 16.01.2025r.

O przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko strony zostały zawiadomione pismami z dnia 16.01.2025r.

Wywieszono informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko:

- na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Lasowice Wielkie od dnia 16.01.2025r.do 20.03.2025r.,
- na tablicach ogłoszeń w sołectwie Trzebiszyn od dnia 16.01.2025r.do nadal,
- na tablicach ogłoszeń w sołectwie Lasowice Wielkie od dnia 16.01.2025r.do nadal,
W trakcie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko nie wpłynęły żadne uwagi, zapytania i wnioski dot. realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

O możliwości zapoznania się z zebranymi dowodami i materiałami dotyczącymi sprawy przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia strony zostały zawiadomione obwieszczeniem Wójta Gminy Lasowice Wielkie z dnia 03.03.2025r. zamieszczonym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Lasowice Wielkie. Ze wspomnianej możliwości nie skorzystała żadna ze stron postępowania.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 (przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach) w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 (drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej (...)) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz.1839), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Teren, na którym będzie realizowana inwestycja, jest zlokalizowany w województwie opolskim, w powiecie opolskim i kluczborskim, na terenie gmin: Turawa, Lasowice Wielkie i Kluczbork. Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi krajowej nr 45 między miejscowościami Bierdzany i Kuniów, tj. od km ok. 132+247 do km ok. 140+790 oraz od km ok. 141+461 do km ok. 144+124, a także krótkich odcinków dróg powiatowych i gminnych krzyżujących się z DK 45. Ze względu na protest mieszkańców miejscowości Jasienie przeciwko rozbudowie drogi krajowej na odcinku przebiegającym przez ich miejscowość, GDDKiA podjęła decyzję o wyłączeniu tego odcinka z zakresu przedsięwzięcia. Sumaryczna długość odcinków DKW 45 objętych inwestycją wynosi ok. 11,2 km.

Podjęte działania pozwolą na:

- poprawę bezpieczeństwa ruchu,
- zwiększenie komfortu jazdy,
- poprawę przepustowości i upłynnienie ruchu,
- poprawę klimatu akustycznego,
- zniesienie barier architektonicznych w obrębie rozbudowywanego odcinka drogi.

Obecnie droga krajowa nr 45 na odcinku planowanej rozbudowy jest drogą jednojezdniową o dwóch pasach ruchu o zmiennej szerokości ok. 6,9 - 10,5 m z poboczeniami gruntowymi lub utwardzonymi kruszywem o zmiennej szerokości (ok. 0,5-1,3 m) na odcinkach o przekroju szlakowym. W ciągu drogi znajdują się zjazdy publiczne i zjazdy indywidualne oraz skrzyżowania z drogami publicznymi gminnymi

i powiatowymi. Odwodnienie drogi odbywa się w głównej mierze poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni do otwartych rowów drogowych. W mniejszym stopniu wody opadowo-roztopowe są zbierane z jezdni poprzez kanalizację deszczową (zasadniczo na odcinkach o przekroju ulicznym w rejonie przecinanej zabudowy i części skrzyżowań). W ciągu przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 45 zlokalizowane są obiekty inżynierskie: mosty nad rzekami Budkowiczanką i Bogacicą oraz przepusty nad rowami. Ruch pieszych i rowerzystów na zasadniczej części drogi nie jest wydzielony. Na istniejącym odcinku drogi krajowej znajdują się wydzielone zatoki autobusowe z peronami.

Na odcinku DK45 przeznaczonym do rozbudowy i w jego bezpośrednim otoczeniu występują sieci infrastruktury technicznej związanej i niezwiązanej z drogą, takie jak:

- sieci elektroenergetyczne wysokiego, średniego i niskiego napięcia, a także oświetleniowa,
- kanalizacja deszczowa i sanitarna,
- sieci telekomunikacyjne,
- sieci wodociągowe.

Projektowane są następujące parametry techniczne odcinka drogi krajowej nr 45 pomiędzy miejscowościami Bierdzany i Kuniów (z wyłączeniem m. Jasienie):

- ☐ klasa drogi: „GP”,
- ☐ nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- ☐ obciążenie (nośność nawierzchni): 115 kN/oś,
- ☐ prędkość projektowa $V_p=60 - 70$ km/h (w zależności od odcinka: obszar zabudowany/teren zabudowy/poza terenem zabudowy),
- ☐ prędkość miarodajna $V_m=60 - 90$ km/h (w zależności od odcinka: obszar zabudowany/teren zabudowy/poza terenem zabudowy),
- ☐ przekrój drogi:
 - szlakowy, jednojezdniowy,
 - półuliczny, jednojezdniowy,
 - uliczny, jednojezdniowy,
- ☐ szerokość jezdni ok. 7,00 m (2 x 3,5 m) z poszerzeniami na łukach i skrzyżowaniach,
- ☐ nachylenie skarp 1:1,5 (1:2 lokalnie w rejonie przejść dla zwierząt),
- ☐ dodatkowe jezdnie drogi krajowej:
 - klasa drogi: D,
 - prędkość projektowa: $V_p=30$ km/h,
 - przekrój: jednojezdniowy z jednym pasem ruchu o szerokości 3,5 m lub z dwoma pasami ruchu o szerokości 5,0m z niezbędnymi poszerzeniami na łukach,
 - mijanki: długości 25 m, szerokości 1,5 m zlokalizowane w odległości mniejszej niż 1,0 km od siebie.

Projektowane są następujące parametry techniczne przebudowywanych odcinków dróg powiatowych:

- ☐ klasa drogi: „Z”,
- ☐ obciążenie (nośność nawierzchni): 115 kN/oś,
- ☐ prędkość projektowa $V_p=40$ (w obszarze zabudowanym),

- przekrój drogi:
 - szlakowy, jednojezdniowy,
 - półuliczny, jednojezdniowy,
 - uliczny, jednojezdniowy,
- szerokość jezdni ok. 6,00 m (2 x 3, 00 m) z poszerzeniami na łukach poziomych,
- pobocza:
 - na drodze: umocnione kruszywem o szerokości 1,0 m,
 - na zjazdach: gruntowe / kruszywowe szerokości 0,75 m,
- nachylenie skarp 1:1,5.

Projektowane są następujące parametry techniczne przebudowywanych odcinków dróg gminnych:

- klasa drogi: „L”,
- obciążenie (nośność nawierzchni): 115 kN/oś,
- prędkość projektowa $V_p=30$ (teren zabudowy),
- przekrój drogi:
 - szlakowy, jednojezdniowy,
 - półuliczny, jednojezdniowy,
 - uliczny, jednojezdniowy,
- szerokość jezdni ok. 5,50 m (2 x 2,75 m) z poszerzeniami na łukach poziomych,
- pobocza:
 - na drodze: umocnione kruszywem o szerokości 0,75 m,
 - na zjazdach: gruntowe / kruszywowe szerokości 0,75 m,
- nachylenie skarp 1:1,5.

Zakres przedsięwzięcia będzie obejmować między innymi:

1. rozbudowę jezdni drogi krajowej, której parametry zostaną dostosowane do drogi klasy GP,
2. rozbudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi niższych kategorii (gminne i powiatowe),
3. rozbiórkę obiektów inżynierskich:
 - a) mostu na rzece Budkowiczanka,
 - b) przepustów,
4. budowę obiektów inżynierskich:
 - a) mostów na rzece Budkowiczanka i Bogacica,
 - b) przepustów,
5. budowę dodatkowych jezdni do skomunikowania działek sąsiadujących,
6. budowę ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej,
7. budowę miejsca obsługi rowerzystów przy rzece Budkowiczanka,
8. rozbudowę systemu odwodnienia:
 - a) budowę i przebudowę trawiastych rowów otwartych,
 - b) budowę grawitacyjnej kanalizacji deszczowej w miejscach o ograniczonej możliwości zastosowania rowów otwartych,
 - c) umocnienie wylotów z systemu odwodnienia drogi do odbiorników,
 - d) ewentualne oczyszczenie i udrożnienie istniejących rowów i odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody,

9. rozbiórkę lub przebudowę istniejących elementów uzbrojenia i zagospodarowania terenu:
 - a) kolidujących z projektowaną drogą (np. sieci uzbrojenia terenu w zakresie ich przebudowy, jezdnie dróg podporządkowanych, obrzeża chodników, zatoki autobusowe, zjazdy i dojazdy do posesji, ogrodzenia, wiaty autobusowe),
 - b) obiektów, które stracą swoją funkcjonalność (np. przepustów),
 - c) obiektów, które nie spełniają docelowych parametrów dla drogi tej klasy (np. obiektów mostowych),
10. budowę kanału technologicznego wzdłuż całego odcinka drogi,
11. przebudowę i/lub zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu kolidujących z projektowaną inwestycją:
 - a) elektroenergetycznej średniego i niskiego napięcia,
 - b) telekomunikacyjnej,
 - c) wodociągowej,
 - d) kanalizacji sanitarnej,
 - e) kanalizacji deszczowej,
12. budowę urządzeń ochrony akustycznej – ekranów akustycznych,
13. wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowaną infrastrukturą,
14. nasadzenie nowych drzew i krzewów.

Przebieg drogi krajowej nr 45 w zasadniczej części utrzymano w maksymalnym możliwym do zachowania zbliżeniu do przebiegu istniejącego. Planowane zmiany w przebiegu wynikają z:

- konieczności korekty poziomych łuków drogi, które są niebezpieczne lub nienormatywne w stanie istniejącym,
- poprawy płynności poruszających się pojazdów po drodze krajowej,
- dowiązania się do punktów lokalizacji nowych obiektów mostowych,
- odsunięcia osi drogi od terenów chronionych akustycznie.

W ciągu trasy zaprojektowano 5 skrzyżowań w następujących lokalizacjach:

- 1) w km około 134+412 z drogą gminną 102727 O,
- 2) w km około 135+192 z drogą powiatową nr 1333 O,
- 3) w km około 137+039 z drogą powiatową nr 1332 O,
- 4) w km około 137+673 z drogą powiatową nr 1329 O,
- 5) w km około 141+745 z drogą powiatową nr 1319 O.

W ramach inwestycji przy przejściu przez teren zabudowy planuje się budowę ścieżki pieszo - rowerowej z betonu asfaltowego o szerokości w świetle 3,0 m (bez uwzględnienia krawężnika, obrzeża, skrajni drogowej oraz balustrady ochronnej). Przy drodze krajowej zaprojektowano ścieżki pieszo - rowerowe w następujących kilometrażach (około):

- km około 134+412 – 134+950 SL,
- km około 134+412 – 134+428 SP,
- km około 134+669 – 134+808 SP,
- km około 137+017 – 137+039 SP.

Ponadto w ramach inwestycji planuje się budowę ścieżki rowerowej z betonu asfaltowego o szerokości w świetle 2,5 m (bez uwzględnienia krawężnika, obrzeża, skrajni drogowej oraz balustrady ochronnej). Przy drodze krajowej zaprojektowano

ścieżki rowerowe w następujących kilometrażach (około):

- km około 132+240 – 134+412 SP,
- km około 135+136 – 135+258 SL,
- km około 136+203 – 139+015 SL,
- km około 139+736 – 140+263 SL,
- km około 141+475 – 141+794 SL.

Dodatkowo w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez ograniczenie ilości bezpośrednich zjazdów z drogi krajowej przewidziano wykonanie dodatkowych jezdni drogi krajowej o nawierzchni bitumicznej/kruszywowej oraz szerokości zasadniczej 3,5 m dla jednopasowej i 5,0 m dla dwupasowej (z poszerzeniami na łukach). Przy drodze zaprojektowano dodatkowe jezdnie w następujących kilometrażach (około):

- km około 134+351 – 134+412 SP,
- km około 134+711 – 135+199 SP,
- km około 134+922 – 135+192 SL,
- km około 135+192 – 136+214 SL,
- km około 139+015 – 139+440 SL,
- km około 139+713 – 139+738 SL,
- km około 140+256 – 140+739 SL,
- km około 141+745 – 142+264 SL,
- km około 141+745 – 144+124 SP,
- km około 142+603 – 144+124 SL.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę sieci elektroenergetycznej niskiego i średniego napięcia, sieci teletechnicznej doziemnej i napowietrznej oraz sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej. Inwestycje te, ze względu na ich skalę, nie będą zaliczać się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Przebudowa ww. sieci będzie realizowana metodą otwartych wykopów. Wzdłuż całej Inwestycji planuje się budowę kanału technologicznego oraz budowę odcinkowego oświetlenia drogi w miejscach wymaganych przepisami tj. w obrębie projektowanych skrzyżowań oraz na odcinkach drogi przechodzących przez tereny zabudowy.

W przedłożonym Raporcie oś przeanalizowano następujące warianty realizacji przedsięwzięcia:

1. Wariant WP (preferowany do realizacji),
2. Wariant WA1 (alternatywny),
3. Wariant WA2 (alternatywny).

Warianty te różnią się zakresem prac, skalą przedsięwzięcia, rozwiązaniami sytuacyjno-wysokościowymi i parametrami technicznymi.

W ramach wariantu WP przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się rozbudowę odcinka drogi krajowej nr 45 w km ok. od km ok. 132+247 do km ok. 140+790 oraz od km ok. 141+461 do km ok. 144+124 (długość trasy 11,206 km), której zakres będzie obejmować m.in.: rozbiórkę mostu na rzece Budkowiczanka, budowę mostów na rzekach: Budkowiczanka i Bogacica (bez rozbiórki istniejącego mostu na rzece Bogacica), budowę dodatkowych jezdni do skomunikowania działek sąsiadujących, budowę miejsca obsługi rowerzystów przy rzece Budkowiczanka, budowę sygnalizacji świetlnej, przebudowę skrzyżowania z drogą powiatową nr 1333 O, budowę nowych zatok autobusowych w km: 134+742 SL, 134+877 SP,

136+978 SL, 137+095 SP. Projektuje się 26 obiektów inżynierskich, w tym 11 mających pełnić funkcję przejść dla zwierząt. Planuje się wycięcie ok. 469 szt. drzew poza lasami, ok. 4437 drzew z płatów leśnych i ok. 800 m² zakrzewień. W ramach kompensacji nasadzonych będzie nie mniej niż 181 szt. drzew. Nawierzchnie jezdni drogi głównej, dróg podporządkowanych i dodatkowych będą wykonane z betonu asfaltowego. Łączna powierzchnia terenu przedsięwzięcia (włącznie z tymczasowymi zajętościami) wyniesie maks. ok. 42 ha. W obszarze potencjalnych oddziaływań akustycznych inwestycji jest zlokalizowanych 10 posesji.

W ramach wariantu WA1 przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się rozbudowę odcinka drogi krajowej nr 45 w km ok. 132+247 do km ok. 144+200 (długość trasy 11,953 km), której zakres będzie obejmować odcinek w m. Jasienie oraz m.in.: rozbiórkę mostów na rzekach Budkowiczanka i Bogacica oraz budowę mostów na rzekach Budkowiczanka i Bogacica. W tym wariantcie nie projektuje się: żadnego miejsca obsługi rowerzystów, dodatkowych jezdni, sygnalizacji świetlnej w Trzebiszynie, Lasowicach Wielkich i Jasieniach. Projektowane są: dużo mniejsze korekty łuków niż w wariantcie WP, skrzyżowania o innej geometrii niż w WP (pozostawienie skrzyżowania z DP1333 O w obecnej postaci, nieskanalizowane skrzyżowanie w km ok. 134+675). Projektuje się 16 obiektów inżynierskich, w tym 3 mające pełnić funkcję przejść dla zwierząt. Planuje się wycięcie ok. 3153 szt. drzew. W ramach kompensacji nasadzonych będzie ok. 127 szt. drzew. Łączna powierzchnia terenu przedsięwzięcia (włącznie z tymczasowymi zajętościami) wyniesie maks. ok. 33,3 ha. W obszarze potencjalnych oddziaływań akustycznych inwestycji jest zlokalizowanych 27 posesji.

W wariantcie WA2 ogólny zakres robót budowlanych nie odbiega od tych w wariantcie preferowanym, poza realizacją odcinka przechodzącego przez m. Jasienie. W obszarze potencjalnych oddziaływań akustycznych inwestycji jest zlokalizowanych 26 posesji. Wszelkie różnice będą związane z realizacją w tym wariantcie jezdni głównej w technologii nawierzchni z betonu cementowego.

W Raporcie o oś przedstawiono analizę wielokryterialną, na podstawie której został wybrany wariant realizacyjny przedsięwzięcia. W ww. analizie wzięto pod uwagę pięć kryteriów: techniczno-funkcjonalne, bezpieczeństwo ruchu drogowego, ekonomiczne, przestrzenne i środowiskowe. Dla każdego z ww. kryteriów zostały określone wskaźniki. Poszczególne wskaźniki, zdefiniowane w ramach wybranego kryterium, poddano ocenie poprzez nadanie im wagi, mającej na celu scharakteryzowanie stopnia związanego z nimi oddziaływania. Posłużono się procentową skalą wag wskaźników. Z analizy przeprowadzonej ze względu na kryterium środowiskowe wynika, że wariantem najkorzystniejszym jest wariant WP, również analiza uwzględniająca wszystkie rozpatrywane kryteria wykazała, że wariantem najkorzystniejszym jest wariant WP. Najłabszą ocenę ogólną uzyskał wariant WA1.

Ponadto przedstawiono porównanie oddziaływań analizowanych wariantów na: ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze, powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, i krajobraz, dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy, formy ochrony przyrody oraz ciągłość łączących je korytarzy ekologicznych. Analiza porównawcza wykazała, że wariant WP spełnia warunki wariantu najkorzystniejszego dla środowiska.

Za wyborem wariantu WP przemawiają następujące korzyści:

- poprawa komfortu mieszkańców zabudowy znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowywanego odcinka drogi DK45,

- poprawa bezpieczeństwa uczestników drogowego ruchu tranzytowego w ciągu DK45,
- zmniejszenie ryzyka wystąpienia zdarzeń drogowych i awarii pojazdów itp.,
- poprawa płynności ruchu (m.in. poprzez poprawę geometrii skrzyżowań, zmniejszenie bezpośrednich zjazdów na drogę krajową),
- mniejsza skala oddziaływania na środowisko niż w przypadku wariantów alternatywnych.

Po analizie treści Raportu oś, biorąc pod uwagę argumenty Inwestora oraz fakt, że wariant wskazany przez Inwestora jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, w niniejszym postanowieniu organ uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia w wariantcie wskazanym przez Inwestora.

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji inwestycji obejmuje:

- w zakresie oddziaływania na jakość powietrza atmosferycznego - źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza będą samochody dowożące pracowników, pojazdy dowożące materiały, pojazdy specjalistyczne (koparko-ładowarka, walec, rozścielacz), oraz sprzęt wykorzystywany na etapie realizacji (piła spalinowa, agregaty prądotwórcze, płyty wibracyjne). Emisja ta będzie miała charakter emisji nieorganizowanej typu niskiego. Emisja będzie najbardziej odczuwalna w najbliższej odległości od źródła, a jej wielkość maleć będzie wraz ze wzrostem odległości. W wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów mechanicznych do środowiska dostają się zanieczyszczenia gazowe głównie: tlenki azotu (największy udział NO_2), tlenki siarki (największy udział SO_2), tlenek węgla (CO), benzen oraz zanieczyszczenia pyłowe pochodzące ze ścierania się układów hamulcowych oraz powierzchni, po której pojazdy się poruszają (największy udział PM_{10}).

Uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza będą miały charakter tymczasowy i zakończą się z chwilą zakończenia prac budowlanych. W celu minimalizacji wpływu realizacji przedsięwzięcia na stan powietrza przewiduje się:

- czyszczenie kół pojazdów opuszczających teren budowy realizowane przy zastosowaniu myjek ciśnieniowych lub w nieckach z wodą na wyjeździe z placu budowy na drogi publiczne (warunek określony w punkcie I.4 niniejszej decyzji),
- transport materiałów sypkich w opakowaniach lub pojazdami wyposażonymi w opończe, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym,
- ograniczenie do minimum czasu pracy maszyn wyposażonych w silniki spalinowe i czasu pracy pojazdów na biegu jałowym (wyłączanie silników w okresach bezczynności maszyn),
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy do 20 km/h,
- zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy wykorzystujących w większości projektowany korytarz drogi,
- utrzymanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie poprzez zraszanie ich wodą w dni suche (warunek określony w punkcie I.5 niniejszej decyzji) oraz czyszczenie z błota i ziemi,
- stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, w celu ograniczenia do minimum operacji przygotowania materiału na terenie

budowy np. betonu cementowego, betonu asfaltowego (warunek określony w punkcie I.3 niniejszej decyzji),

- zabezpieczenie materiałów sypkich wykorzystywanych do budowy, odpadów powstałych w czasie prac oraz urobku związanego z wykopami na miejscach magazynowania materiałami nieprzepuszczalnymi (folią), co ograniczy pylenie do powietrza atmosferycznego,
 - transportowanie mas bitumicznych wywrotkami posiadającymi zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu,
 - stosowanie maszyn spełniających obowiązujące normy emisji.
- w zakresie oddziaływania akustycznego - na etapie prowadzenia prac budowlanych i rozbiórkowych głównym źródłem uciążliwości będzie praca ciężkiego sprzętu budowlanego, wykorzystywanego podczas prac rozbiórkowych i budowlanych, w tym wykonywania nawierzchni bitumicznej, oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Emitowany hałas będzie miał zasięg lokalny. Emisja hałasu związana z prowadzonymi pracami będzie krótkotrwała, na terenach zabudowy mieszkaniowej wystąpi wyłącznie w porze dnia (warunek określony w punkcie I.1 niniejszej decyzji) i ustąpi po zakończeniu prac. Ponadto, w celu ograniczenia oddziaływania akustycznego na tereny chronione akustycznie określono dopuszczalną lokalizację głównych zapleczy budowy (warunek określony w punkcie I.2 niniejszej decyzji).
- w zakresie gospodarki odpadami - w związku z rozbiórką nawierzchni drogi, wycinką drzew, pracami budowlanymi, przebudową infrastruktury technicznej, powstaną głównie odpady z grupy 17 (*odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)*) oraz 15 (*odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach*), a także niesegregowane odpady komunalne (20 03 01) wskazane w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w *sprawie katalogu odpadów* (Dz. U. z 2020 r., poz. 10). Odpady będą magazynowane w sposób selektywny, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom. Masy ziemne, powstałe w wyniku prac budowlanych, zostaną wykorzystane na terenie przedsięwzięcia. Przewiduje się także powstanie odpadów niebezpiecznych: mineralnych olejów silnikowych, przekładniowych i smarowych o kodzie 13 02 05*, które będą gromadzone w szczelnych pojemnikach, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom, oraz gleby i ziemi, w tym kamieni; zawierających substancje niebezpieczne (np. PCB), stanowiących odpad o kodzie 17 05 03*. Będą one czasowo przyzbowane na powierzchniach szczelnych, a następnie przekazywane podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów. Podmiotem odpowiedzialnym za prawidłowe gospodarowanie odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia w tym za przekazanie ich jednostkom uprawnionym do gospodarowania odpadami będzie firma budowlana.
- w zakresie oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne – teren zajęty pod inwestycję wyniesie ok. 42 ha. Droga będzie realizowana w większości po istniejącym śladzie. Naruszenie warstwy gruntu będzie związane z:

budową korpusu drogi, budową systemu odwodnienia, budową obiektów inżynierskich, budową infrastruktury towarzyszącej, budową chodników, budową jezdni dodatkowych. W celu ochrony gruntów przed niszczeniem, w punkcie I.9 niniejszego postanowienia, nałożono obowiązek zebrania humusu przed przystąpieniem do prac ziemnych oraz jego właściwego zabezpieczenia. Po zakończeniu budowy wykopy zostaną zasypane wydobytą ziemią, a wierzchnią warstwę będzie stanowił humus, co pozwoli przywrócić teren do stanu sprzed realizacji przedsięwzięcia (warunek określony w punkcie I.10 niniejszej decyzji). Na etapie realizacji będą powstawać ścieki bytowe, związane z potrzebami socjalnymi pracowników. Ścieki te zbierane będą w szczelnych zbiornikach, stanowiących wyposażenie kabin sanitarnych na zapleczu budowy. Następnie będą one odbierane przez specjalistyczne firmy zewnętrzne, posiadające odpowiednie zezwolenia. W związku z realizacją projektowanej inwestycji mogą wystąpić negatywne oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, w punktach I.6-I.8 niniejszej decyzji określono warunki prowadzenia prac i organizacji zapleczy budowy. Wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą w sposób niezorganizowany do gruntu.

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie eksploatacji inwestycji:

- w zakresie oddziaływania na jakość powietrza atmosferycznego – źródłem zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, w fazie eksploatacji, będą pojazdy przemieszczające się po projektowanej drodze. Substancjami zanieczyszczającymi powietrze będą głównie produkty uboczne spalania paliw tj. pyły i gazy takie jak: tlenki azotu jako NO₂, tlenek węgla, dwutlenek siarki, pył PM10, pył PM2,5, benzen, ołów, węglowodory alifatyczne i węglowodory aromatyczne.

Zgodnie z zapisami *Rocznej oceny jakości powietrza w województwie opolskim Raport wojewódzki za rok 2023*, wykonanej w Wydziale Monitoringu Środowiska w Opolu Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, przedmiotowe przedsięwzięcie usytuowane będzie poza obszarami przekroczeń standardów jakości powietrza.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono wyniki symulacji immisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, wykonanej przy pomocy programu OPERAT FB, zmodyfikowanego dla źródeł liniowych, zgodnie z metodyką referencyjną według Załącznika 3 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87). Obliczenia wykonano dla ww. substancji.

Przeprowadzone obliczenia, dla perspektywy 2027 i 2032, wykazały, że nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości powietrza, wyznaczonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu oraz w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu, poza granicą terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Obliczenia przeprowadzono odrębnie dla każdego z wariantów, dla dwóch

horyzontów czasowych: 2027 – jako 1-szego roku eksploatacji drogi oraz 2032 – jako 5. roku eksploatacji drogi. Obliczenia przeprowadzono również dla wariantu bezinwestycyjnego (wariant 0) dla horyzontu czasowego 2023 r.

Dokonując oceny skumulowanego oddziaływania na powietrze atmosferyczne, w Raporcie ooś uwzględniono drogi, których oddziaływanie może kumulować się z przedmiotową inwestycją.

Z obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym zawartych w Raporcie ooś wynika, że emisja zanieczyszczeń gazowych do powietrza, dla prognozowanego obciążenia ruchem, w każdym z wariantów, nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, poza terenem pasa drogowego.

Mając na uwadze, że projektowana droga ma na celu:

- dostosowanie parametrów techniczno-użytkowych drogi do wartości normatywnych,
- dostosowanie parametrów techniczno-budowlanych drogi do klasy GP (obecne parametry przedmiotowego odcinka drogi nie spełniają tych warunków),
- poprawę płynności ruchu pojazdów samochodowych,
- poprawę komfortu podróżowania oraz skrócenie czasu przejazdu w ruchu towarowym i pasażerskim,

ocenia się, że jej eksploatacja nie spowoduje pogorszenia stanu jakości powietrza w jej otoczeniu.

- w zakresie oddziaływania akustycznego - planowana inwestycja będzie wiązała się emisją hałasu do środowiska wynikającą z przejazdów samochodów osobowych i ciężarowych po jezdni. Tereny, na które będzie oddziaływać przedsięwzięcie, w jego centralnym odcinku, objęte są ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dalej mpzp) przyjętych uchwałami Rady Gminy Lasowice Wielkie:

- nr XVIII/151/20 z dnia 15 kwietnia 2020r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Lasowice Wielkie,
- nr XXXX/313/22 z dnia 27 kwietnia 2022r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Jasienie,
- nr II/15/24 z dnia 29 maja 2024r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego wsi Jasienie,
- nr XIX/75/95 z dnia 19 grudnia 1995r. w sprawie zmian miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego gminy Lasowice Wielkie,
- nr XXXIII/140/2001 Rady Gminy w Lasowicach Wielkich z dnia 26 września 2001r. w sprawie uchwalenia zmian miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Gminy Lasowice Wielkie,
- nr XXIX/121/2001 Rady Gminy Lasowice Wielkie z dnia 25 kwietnia 2001r. w sprawie uchwalenia zmian miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Gminy Lasowice Wielkie,
- nr II/10/1998 Rady Gminy w Lasowicach Wielkich z dnia 25 listopada 1988r. w sprawie uchwalenia zmian miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Gminy Lasowice Wielkie,

Kwalifikację akustyczną terenów nieobjętych zapisami mpzp ustalono na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystania tych terenów (pismo Wójta Gminy Lasowice Wielkie nr GK.7021.77.2021.ZJ z 20.10.2021r.). Położone w sąsiedztwie

drogi krajowej nr 45 tereny w obrębach Bierdzany i Kuniów nie są objęte zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystania ww. terenów ustalono, że nie są one objęte ochroną akustyczną.

Najbliższe tereny normowane akustycznie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi w miejscowościach: Trzebiszyn, Lasowice Wielkie i Jasienie. W zasięgu oddziaływania akustycznego inwestycji znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zabudowy zagrodowej, tereny mieszkaniowo-usługowe i tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

W celu określenia oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia wykonano obliczenia rozkładu poziomu hałasu w środowisku w stanie obecnym oraz dla roku 2027 i 2032, z uwzględnieniem prognozowanego natężenia ruchu pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi, właściwości akustycznych nawierzchni drogowej oraz dopuszczalnych prędkości ruchu. Dodatkowo wykonano obliczenia natężenia hałasu w punktach kontrolnych, zlokalizowanych wzdłuż analizowanego odcinka drogi, na granicy najbliższych terenów chronionych akustycznie.

Na podstawie przeprowadzonej analizy oddziaływania akustycznego stwierdzono, że w stanie obecnym droga jest przyczyną dużej uciążliwości hałasowej na okolicznych terenach chronionych akustycznie. W przypadku zaniechania inwestycji stan drogi będzie ulegał dalszemu pogorszeniu, co spowoduje wzrost uciążliwości akustycznej. W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się wymianę zniszczonej nawierzchni na nową oraz budowę chodników i dróg rowerowych, co wiąże się ze zmniejszeniem liczby hamowań i przyspieszeń (powstałych m.in. podczas wymijania, wyprzedzania bądź omijania pieszych i rowerzystów), a w konsekwencji przekłada się na obniżenie poziomu hałasu. Dodatkowo zostaną wykonane 4 ekrany akustyczne o parametrach wyszczególnionych w punkcie II.1 i II.2 niniejszej decyzji. Z przedstawionych obliczeń propagacji hałasu wynika, że pomimo zastosowania ww. środków ograniczających propagację hałasu prognozuje się przekroczenia poziomu hałasu w punktach obliczeniowych usytuowanych na granicy terenów normowanych, zlokalizowanych w miejscowości Trzebiszyn, głównie w obszarach ścisłej zabudowy usytuowanej w małej odległości od granicy pasa drogowego. Analiza zasadności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych wykazała, że w ww. obszarach nie jest możliwa lokalizacja ekranów akustycznych ze względu na ryzyko uszkodzenia konstrukcji lub fundamentów budynków w wyniku realizacji posadowienia ekranów, brak dostatecznej ilości miejsca na utrzymanie/serwisowanie ekranu, ograniczenie ilości światła docierającego do okien budynków lub posesji, a tym samym niespełnienie warunków świetlnych określonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r., poz. 1065 z późn. zm.). Ze względu na specyfikę przedsięwzięcia, tj. rozbudowę drogi głównie po istniejącym śladzie, lokalnie w bliskim otoczeniu zabudowy, nie ma technicznej możliwości zastosowania wału ziemnego lub pasów zieleni ani zlokalizowania drogi w wykopie. Ponadto wykazano brak zasadności zastosowania cichej nawierzchni, ze względu na jej znikomą skuteczność przy niskich prędkościach poruszających się pojazdów silnikowych.

W celu porównania zakresu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, wskazanego w Raporcie oś, z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, w punkcie IV niniejszego postanowienia wskazano na konieczność przedstawienia analizy porealizacyjnej, opartej o wyniki pomiarów hałasu, wykonanych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach

szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w *sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem* (Dz. U. Nr 140, poz. 824):

- na granicy terenów normowanych akustycznie w punktach pomiarowych wymienionych w poz.: IV.1.a) niniejszej decyzji;
- na terenach normowanych akustycznie wskazanych w punktach pomiarowych wymienionych w pozycji: IV.1.b) – punkty usytuowane w cieniu akustycznym.

Konieczność wykonania pomiarów natężenia hałasu na terenach chronionych, wskazanych w punktach: IV.1.b) wynika z faktu, że na wielu odcinkach analizowanej drogi granica terenu podlegającego ochronie akustycznej położona jest bardzo blisko lokalizacji ekranu. Zatem pomiary realizowane w takich punktach byłyby pomiarami wykonanymi w pełnym cieniu akustycznym ekranu.

Ponadto, w punkcie IV.2. niniejszej decyzji wskazano termin wykonania analizy porealizacyjnej (tj. w okresie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania) i przedłożenia jej Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu oraz Staroście Kluczborskiemu (tj. w okresie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania).

- w zakresie gospodarki odpadami – planowane przedsięwzięcie nie będzie bezpośrednim źródłem odpadów, natomiast mogą powstawać odpady związane z utrzymaniem drogi i działalnością bytową użytkowników drogi oraz powstałe w wyniku zdarzeń drogowych (np. o kodach: 02 01 80*, 13 05 02*, 16 02 13*, 16 81 01*, 20 01 01, 20 01 02, 20 01 39, 20 02 01, 20 03 01). 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. Wszystkie wytwarzane odpady będą przekazywane odbiorcom posiadającym uprawnienia w zakresie gospodarowania odpadami.
- w zakresie gospodarki wodno-ściekowej – na etapie eksploatacji ścieki bytowe nie będą powstawały. Funkcjonowanie drogi będzie się wiązało z odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych. Podstawowym urządzeniem podczyszczającym wody opadowe i roztopowe pochodzące z terenu rozbudowanego odcinka drogi będą rowy trawiaste. Odwodnienie zapewnią projektowane spadki podłużne i poprzeczne drogi oraz kanalizacja deszczowa, którą przewidziano przy skrzyżowaniach oraz przejściu przez tereny zurbanizowane (tj. w km około: 134+400 - 134+438, 134+670 - 134+720, 134+798 - 134+809, 134+839 - 134+887, 134+918 - 134+952, 135+172 - 135+210, 136+912 - 137+123, 137+655 - 137+689, 139+266 - 139+304, 141+727 - 141+762. Wody z jezdni będą trafiać do odbiorników za pośrednictwem wpustów z przykanalikami, kolektorów kanalizacyjnych w obrębie obiektów mostowych (w km około 133+912 i 139+570) lub bezpośrednio do rowów trapezowych w przypadku przekroju szlakowego.

Woda z projektowanych rowów drogowych oraz kanalizacji będzie odprowadzana do:

- istniejących rowów drogowych, melioracyjnych i leśnych,
- cieków naturalnych (Budkowiczanka, Bogacica, Borkówka).

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami form ochrony przyrody,

o których mowa w art. 6 ustawy pkt 1-3, 6-9 z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 2478), a zatem nie będzie naruszać obowiązujących w stosunku do nich zakazów.

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem obszarów Natura 2000, a tym samym poza siedliskami przyrodniczymi oraz poza stanowiskami gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony je wyznaczono. Najbliżej inwestycji zlokalizowane są dwa obszary Natura 2000: Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013 (w odległości 3,5 km) oraz Szumirad PLH160020 (w odległości 3,8 km).

Obszar Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013 wyznaczony został dla ochrony motyli: czerwończyka fioletka, czerwończyka nieparka oraz modraszka nausitousa. Dla obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 18 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013 (Dz. Urz. Woj. Op. poz. 1131). Realizacja inwestycji nie będzie wiązała się z ingerencją w siedliska gatunków motyli stanowiących przedmiot ochrony obszaru oraz nie będzie ograniczać możliwości użytkowania nieruchomości, na których występują siedliska motyli, a tym samym w żaden sposób nie wpłynie na możliwości ich utrzymania. Rozbudowa drogi nie przyczyni się do wystąpienia zagrożeń identyfikowanych dla obszaru oraz nie wpłynie na osiągnięcie założonych celów działań ochronnych.

Przedmiotem ochrony w obszarze Szumirad PLH160020 są siedliska przyrodnicze o kodach: 3260, 7140, 91D0, 91E0. Dla przedmiotowego obszaru Natura 2000 ustanowiono plan zadań ochronnych zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 14 lutego 2018 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Szumirad PLH160020 (Dz. Urz. Woj. Op. z 2018 r. poz. 478). Ponadto obszar swoimi granicami obejmuje rezerваты przyrody: Smolnik, dla którego ustanowiono plan ochrony zawierający zakres planu zadań ochronnych tego obszaru Natura 2000 (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 4 sierpnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Smolnik” - Dz. Urz. Woj. Op. z 2014 r. poz. 1861) oraz Kamieniec, dla którego ustanowiono plan ochrony zawierający zakres planu zadań ochronnych tego obszaru Natura 2000 (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 13 września 2016 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Kamieniec” – Dz. Urz. Woj. Op. z 2016 r. poz. 1880 ze zm.). W ww. aktach prawnych zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk będących przedmiotem ochrony oraz zidentyfikowano cele działań ochronnych. Biorąc pod uwagę ustalenia Raportu o oś, należy stwierdzić, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie generowała wskazanych w ww. planach zadań ochronnych zagrożeń, a także nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasy Stobrawsko-Turawskie. Dla tego terenu obowiązują zakazy, mające na celu zachowanie walorów przyrodniczych obszaru chronionego krajobrazu wymienione w uchwale nr XX/228/2016 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 27 września 2016 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Op. z 2017 r., poz. 414, z późn. zm.). Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478) zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą

realizacji inwestycji celu publicznego, do których zgodnie z zapisami art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1145) zalicza się przedmiotowe przedsięwzięcie („*wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji*”). Mając na względzie powyższe, stwierdzono, że realizowana inwestycja nie stoi w sprzeczności z zakazami wprowadzonymi wskazanym wcześniej rozporządzeniem.

Na potrzeby rozpoznania środowiska przyrodniczego obszaru przedsięwzięcia wykonano inwentaryzację roślin, zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych występujących w otoczeniu rozbudowywanej drogi. Inwentaryzacją objęto bufor 300 metrów od osi drogi w obszarach cennych, korytarzy ekologicznych oraz w buforze 150 m od osi drogi w pozostałych obszarach.

Z przedłożonych danych wynika, że inwestycja nie koliduje ze stanowiskami, chronionych grzybów. Rozbudowa drogi wiąże się ze zniszczeniem stanowisk chronionego, ale pospolicie występującego mszaka (rokielnika pospolitego). Oddziaływanie dotyczy fragmentów powierzchni jego występowania, w miejscach korekty łuków lub poszerzenia pasa drogowego. Z uwagi na powszechność występowania gatunku, realizacja inwestycji nie będzie oddziaływała negatywnie na jego populację w regionie czy kraju. Stanowiska jaskra wielkiego, kruszczyka szerokolistnego i bagna zwyczajnego nie kolidują z pasem technologicznym.

Realizacja inwestycji wiąże się z zajęciem siedlisk będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, położonych poza obszarami Natura 2000: 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) oraz 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercetea robori-petraeae*). Skala ingerencji w siedlisko 3260, związana z przebudową obiektu mostowego oraz korektą łuku drogi, dotyczyć będzie 22% siedliska występującego w buforze inwentaryzacji. Zajęcie siedliska 6510 dotyczy fragmentu (17%) jednego z trzech płatów występujących w rejonie inwestycji. Powierzchnia siedliska kwaśnych dąbrów ulegnie zmniejszeniu o 3%. Biorąc pod uwagę krajowe zasoby siedliska 9190 (171,8 tys. km² - dane publikowane przez Europejską Agencję Środowiska na podstawie wyników Państwowego Monitoringu Środowiska), stwierdza się, że usunięcie drzew w obrębie płata z łącznej powierzchni 0,08 ha nie wpłynie na stan ochrony kwaśnych dąbrów w Polsce. Zajęcie powierzchni 0,38 ha siedliska 6510 nie ma istotnego znaczenia dla zachowania stanu ochrony siedliska w kraju, biorąc pod uwagę krajowe zasoby w kontynentalnym regionie biogeograficznym, które wynoszą 88,2 tys. km² (dane Europejskiej Agencji Środowiska na podstawie wyników Państwowego Monitoringu). Czasowe zajęcie na okres prac, które dotyczy 800 m² z 3558 m² siedliska 3260, nie wpłynie istotnie na stan ochrony siedliska w kraju (zasoby krajowe wynoszą 11,4 tys. km² zgodnie z danymi Europejskiej Agencji Środowiska). Ponadto występujące przed i za obiektem mostowym płaty siedliska pozwolą na rekolonizację roślin po ustaniu oddziaływań związanych z etapem budowy. W celu ograniczenia przekształcenia powierzchni płatów siedlisk będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty oraz przypadkowego zniszczenia stanowisk roślin chronionych nadzór botaniczny, przed przystąpieniem do prac budowlanych, oznacza granice zasięgu występowania płatów siedlisk oraz miejsca występowania gatunków chronionych zlokalizowanych w sąsiedztwie prowadzonych prac (warunek określony w punkcie I.13 niniejszej decyzji).

Spośród chronionych gatunków bezkręgowców notowano głównie taksony

liczne i szeroko rozpowszechnione, na których populacje realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie znacząco oddziaływać (trzmieł ziemny i rudoszary, ślimak winniczek). Obserwacje biegacza skórzastego dotyczą dwóch stwierdzeń na obrzeżach lasów, poza zasięgiem prac. Z pozostałych chronionych bezkręgowców w buforze inwentaryzacji stwierdzano: modraszka nausitosa i pachnicę dębową. Potencjalnie może występować również trzepla zielona. Z ww. gatunków z inwestycją koliduje stanowisko pachnicy dębowej (drzewo ok. km 136+010 SP). W przypadku potwierdzenia przez nadzór entomologiczny zasiedlenia drzewa przez ten gatunek, formy rozwojowe gatunku należy przenieść na siedliska zastępcze, po uzyskaniu decyzji derogacyjnej (warunek określony w punkcie I.15 niniejszej decyzji). Prowadzona inwentaryzacja nie wykazała innych stanowisk gatunku w obrębie alei. Jednakże z uwagi na potencjał siedliskowy nie jest wykluczone jej występowanie na obszarze prac, stąd wycinka drzew liściastych o obwodach powyżej 50 cm będzie prowadzona pod nadzorem entomologa (warunek określony w punkcie I.16 niniejszej decyzji). Stanowisko modraszka nausitosa nie koliduje bezpośrednio z realizacją inwestycji, jednak przylega do pasa technologicznego. W celu zabezpieczenia stanowiska przed zajęciem i zniszczeniem zostanie ono ogrodzone pod nadzorem entomologa (warunek określony w punkcie I.14 niniejszej decyzji).

Inwestycja przekracza ciek, w których występują chronione gatunki ichtiofauny, tj. śliz, koza, minóg strumieniowy (ciek Budkowiczanka) i śliz (ciek Bogacica). W Budkowiczance obecne są także nieobjęte ochroną: szczupak, okoń, kleń, pstrąg potokowy, lin, kiełb i ciernik. W pozostałych ciekach nie notowano ryb. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia mogą oddziaływać na ichtiofaunę negatywnie i bezpośrednio (możliwe płoszenie ryb oraz ich zabicie, a także zniszczenie siedlisk, np. poprzez manewrowanie ciężkim sprzętem). Podczas przebudowy obiektów może dojść do lokalnego przekształcenia istniejących struktur brzegowych, w tym usunięcia roślinności brzegowej. Prace polegające na przebudowie mostów lub przepustów mogą spowodować okresowe zmętnienie wody (zawiesina może powodować czasowe obniżenie zawartości rozpuszczonego tlenu w wodzie). Oddziaływania te uznano za bezpośrednie, krótkoterminowe, negatywne, lokalne i ograniczone jedynie do etapu realizacji przedsięwzięcia. Prace budowlane w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie cieków, w których stwierdzono chronione gatunki ichtiofauny, będą prowadzone pod nadzorem ichtiologicznym (warunek określony w punkcie I.18 niniejszej decyzji), poza okresem tarła występujących w nich chronionych gatunków ryb (warunek określony w punkcie I.17 niniejszej decyzji). Konstrukcje planowanych obiektów mostowych nie będą ingerować w koryto, a prace związane z umocnieniem zostaną z wykorzystaniem materiałów naturalnych, co wyklucza możliwość istotnego pogorszenia warunków siedliskowych stwierdzonych ryb oraz możliwości ich swobodnej migracji (warunek określony w punkcie I.19 niniejszej decyzji).

Na obszarze inwentaryzacji odnotowano 4 gatunki płazów: ropuchę szarą, żabę wodną, żabę trawną, traszkę zwyczajną. Z gadów obserwowano jaszczurkę zwinkę i żyworodną, żmiję zygzakowatą, padalca i zaskrońca. Realizacja inwestycji nie wiąże się ze zniszczeniem miejsc rozrodu płazów. Na etapie budowy istnieje ryzyko rozjeżdżania osobników, przypadkowego zabijania podczas prac, śmierci w pułapkach antropogenicznych powstających w czasie budowy (np. głębokie wykopy), tworzenia przeszkód w postaci przyzm materiałów. Ww. oddziaływania na płazy oraz gady będą miały charakter krótkoterminowy i bezpośredni. Śmiertelność osobników na etapie realizacji skutecznie minimalizować będą wygradzenia terenu

budowy w miejscach przecięcia linii z obszarami migracji płazów (warunek określony w punkcie I.20 niniejszej decyzji). Jednocześnie nadzór herpetologiczny na etapie budowy może wskazać dodatkowe miejsca przeznaczone do wygrodzenia. Kontrolę nad ich montażem i funkcjonowaniem sprawował będzie nadzór herpetologiczny (warunek określony w punkcie I.21 niniejszej decyzji). Ponadto w okresie aktywności płazów nadzór będzie sprawdzać teren budowy i usuwać z niego płazy i gady, które przedostaną się tam pomimo zabezpieczeń (warunek określony w punkcie I.22 niniejszej decyzji). W przypadku płazów i gadów zagrożeniem dla ich populacji może być ograniczenie możliwości migracji, dyspersji i żerowania na skutek tworzenia barier dla przemieszczeń. Ponieważ przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy istniejącej drogi oraz jego realizacja zakłada przystosowanie przebudowywanych obiektów/przepustów do pełnienia przejść dla płazów, nie przewiduje się, by realizacja inwestycji wpłynęła znacząco negatywnie na tę grupę zwierząt.

Na obszarze objętym inwentaryzacją stwierdzono 48 gatunków ptaków, w tym 5 gatunków z I załącznika Dyrektywy ptasiej (bocian biały, gąsiorek, błotniak stawowy, żuraw, dzięcioł czarny). Jak wynika z danych przestrzennych, inwestycja koliduje z 2 rewirami lęgowymi gąsiorka. Biorąc pod uwagę liczebność gąsiorka w Polsce (gatunek liczny 0,741,10 mln par – T. Chodkiewicz i in. 2015.), umiarkowany wzrost liczebności gatunku oraz częstość występowania odpowiednich siedlisk w otoczeniu inwestycji, stwierdzono, że realizacja inwestycji nie może istotnie oddziaływać na regionalną i krajową populację gatunku. W celu minimalizacji oddziaływania na lęgi, usuwanie drzew i krzewów prowadzone będzie po okresie lęgowym gatunku (warunek określony w punkcie I.16 niniejszej decyzji). Ponadto w wyniku realizacji inwestycji może dojść do utraty stanowisk gatunków ptaków licznych i średnio licznych zasiedlających lasy i zadrzewienia. Biorąc pod uwagę wielkość regionalnych i krajowych populacji omawianej grupy ptaków, realizacja inwestycji nie będzie na nie znacząco negatywnie oddziaływać. Dodatkowo podjęte zostaną działania minimalizujące, tj. prowadzenie wycinki drzew w okresie od 1 września do końca lutego przypadającym poza okresem lęgowym większości gatunków ptaków (warunek określony w punkcie I.16 niniejszej decyzji). W przypadku montażu ekranów akustycznych o powierzchni przezroczystej zastosowane zostaną na całej ich powierzchni wzory, które znacząco zmniejszają ryzyko kolizji ptaków warunek określony w punkcie III.2 niniejszej decyzji.

Rozbudowywana droga przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie strefy ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania utworzonej wokół gniazda bociana czarnego. Jak wynika z przeprowadzonej oceny, przedsięwzięcie nie ograniczy ilości odpowiednich miejsc żerowiskowych gatunku, nie zmieni również warunków wodnych w obrębie strefy. Z przeprowadzonej oceny wynika, że obecnie panujące oddziaływania związane z funkcjonowaniem drogi (hałas, drgania, ruch pojazdów) nie są czynnikiem zagrażającym funkcjonowaniu tego stanowiska. Z analizy wynika również, że zwiększony hałas (realizacja pod ruchem) nie będzie w sposób istotny oddziaływał na gatunek. Jednocześnie realizacja przedsięwzięcia zakłada trwałe naruszenie obszaru strefy ochrony okresowej (wycinka drzew wzdłuż granicy lasu 5,5 m-8 m, budowa rowu odwadniającego i ciągu pieszo-rowerowego), lecz w ocenie zespołu raportowego, zajęcie brzegowej części strefy nie zmieni istotnie wyglądu strefy. Natomiast nie można zgodzić się z twierdzeniem z Raportu ooś, opartym na jednorazowości działań związanych z realizacją inwestycji (*„porzucenie lęgów przez bociany, będzie zdarzeniem jednorazowym, w następnych latach ptaki wyprowadzą lęgi”*) oraz twierdzeniem, że

obecność pracowników budowy jest równoznaczna z obecnością osób wykonujących prace leśne, gdyż prowadzone są one z pominięciem okresu lęgowego. Stąd, by zapewnić ptakom spokój i bezpieczeństwo w okresie lęgów (po spłoszeniu z gniazda mogą dość długo do niego nie wracać - Chodkiewicz i in. 2015), w ocenie organu, w okresie lęgowym bociana czarnego, tj. od 15 marca do 31 sierpnia, konieczne jest ograniczenie przebywania ludzi w promieniu do 500 m od gniazda, w szczególności w granicznej części strefy, tj. dopuszczalne jest prowadzenie prac w sposób zmechanizowany, przy sporadycznej obecności osób (warunek określony w punkcie I.26 niniejszej decyzji). Na odcinku tym, w okresie lęgowym bociana, nie będą lokalizowane również bazy sprzętowe, materiałowe, parkingi itp. (warunek określony w punkcie I.27 niniejszej decyzji). Ponadto, na podstawie zebranych danych nie jest możliwa jednoznaczna ocena, czy oddziaływanie związane z etapem eksploatacji inwestycji (przemieszczanie się ludzi w okresie lęgowym ciągiem pieszo-rowerowym) przyczyni się do spadku jakości siedliska bociana, skutkującej trwałym opuszczeniem stanowiska przez ten gatunek (stanowisko oddalone jest obecnie od zabudowy i stałej obecności człowieka). Przyjmując założenie, że takie oddziaływanie może mieć miejsce i nie można go wykluczyć, biorąc pod uwagę liczebność bociana, a przede wszystkim, procentowy trend liczebności populacji w ciągu ostatnich 10 lat (*Czerwona Lista Ptaków Polski 2020*), można przypuszczać, że utrata tego stanowiska nie będzie w sposób znaczący oddziaływała na krajową populację gatunku. Wskazać w tym miejscu należy, że obecna lokalizacja gniazda w sąsiedztwie drogi (odległości mniejszej niż 500 m) oraz w sąsiedztwie gęstej sieci dróg leśnych, nie jest gwarantem zachowania stanowiska i jego opuszczenie może nastąpić z przyczyn niezależnych od prowadzonej inwestycji.

W rejonie inwestycji notowano głównie pospolite gatunki ssaków łownych (sarna, dzik, lis, jenot). Rów przekraczany przez drogę zasiedlony jest przez bobry, o czym świadczy lokalizacja tamy poza obszarem inwestycji. Realizacja prac nie będzie prowadzić do zmniejszenia powierzchni siedlisk dostępnych dla bobra lub ich fragmentacji. Nie można wykluczyć płoszenia gatunku na etapie budowy drogi, jednak oddziaływanie będzie tymczasowe i lokalne. Biorąc pod uwagę wielkość terytoriów zajmowanych przez bobry, realizacja inwestycji nie wpłynie na stan lokalnej populacji gatunku. Realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na pozostałe chronione gatunki ssaków zinwentaryzowane w buforze inwestycji, jak kret, gdyż są to gatunki rozpowszechnione w kraju, o znacznej liczebności, w przypadku których utrata miejsc bytowania nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ich populacje. Z nietoperzy w buforze inwentaryzacji notowano sygnały echolokacyjne: borowca wielkiego i leśnego, mroczka posrebrzanego, karlika drobnego i malutkiego oraz nieoznaczone do gatunkunocki. Inwentaryzacja nie wykazała występowania w analizowanym buforze miejsc hibernacji oraz kolonii rozrodczych nietoperzy (w tym miejsca rozrodu). Oddziaływanie inwestycji na nietoperze ograniczone będzie do etapu realizacji i może wiązać się z bezpośrednią śmiertelnością osobników podczas wycinki drzew (kolonie rozrodcze i zimowiska), utratą kryjówek, przerwaniem tras migracji sezonowych i dobowych w wyniku wycinki drzew w alejach i szpalerach. Jak wynika z przedstawionej oceny, w trakcie realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji dużych powierzchni lasów (istniejąca droga), nie zostaną też zajęte znaczne powierzchnie terenów zalesionych. Realizacja inwestycji wiąże się z likwidacją alei drzew, które w wyniku nasadzeń zostaną częściowo odtworzone (warunek określony w punkcie I.25 niniejszej decyzji). By zapobiec przypadkowemu uśmiercaniu osobników wycinkę

drzew z dziuplami i odstającą korą należy prowadzić pod nadzorem chiropterologa, który wykluczy zasiedlenie drzew przez nietoperze (warunek określony w punkcie I.16 niniejszej decyzji). W przypadku, kiedy z uwagi na proces technologiczny konieczne będzie zastosowanie oświetlenia na terenach leśnych, do tego celu będą używane lampy niskosodowe lub ledowe o kierunkowym strumieniu światła. W celu zmniejszenia oddziaływania wskutek zanieczyszczenia światłem i przyciągania owadów, wskazano konieczność zastosowania oświetlenia bliższego barwie pomarańczowej, o niskiej emisji UV, a dodatkowo zastosowania opraw kierunkowych (warunek określony w punkcie I.23 niniejszej decyzji).

Warunki określone w punktach I.11 i I.12 niniejszej decyzji mają na celu zagwarantowanie, że prace realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i zostaną one wykonane bez szkody dla siedlisk przyrodniczych, stanowisk i siedlisk chronionych gatunków. Nadzór ten obejmował będzie specjalistów od grup organizmów w odniesieniu, do których określono potrzebę minimalizacji oddziaływań, a jego skład będzie dostosowywany do rodzaju prowadzonych prac na danym etapie.

Inwestycja przecina regionalny dolinny korytarz ekologiczny rzeki Budkowiczanki wyznaczony w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego na podstawie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Obiekt mostowy nad rzeką Budkowiczanką przystosowany będzie do migracji zwierząt małych i średnich. Ponadto ograniczono do niezbędnego minimum możliwość lokalizacji zapleczy budowy w dolinie cieku, a projektowane miejsce postoju rowerzystów będzie zlokalizowane na terenie już obecnie przekształconym (warunek określony w punkcie I.24 niniejszej decyzji). Ponadto istniejąca droga przecina korytarz GKPdC-12 Bory Stobrowskie wyznaczony przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży w 2011 r. we współpracy z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot, tj. od punktu początkowego zadania w km ok. 132+247 do km ok. 140+250 w wariantcie realizacyjnym (WP). Jak wynika z przeprowadzonej oceny, ciągłość struktury korytarza zostanie zachowana, gdyż pas drogowy w wyniku realizacji inwestycji nie zostanie ogrodzony, droga nie będzie znacząco poszerzana, nie planuje się również znaczącego podnoszenia niwelety jezdni czy wielkopowierzchniowych wycinek na terenach leśnych. Stąd nie przewiduje się istotnego wpływu rozbudowy drogi na możliwość migracji ssaków. Ponadto w ramach przebudowy obiektów inżynierskich planuje przystosowanie obiektów do pełnienia funkcji przejść ekologicznych dla małych i średnich zwierząt (warunki określone w punktach II.3, III.3 i I.29 niniejszej decyzji), które poprawią obecną drożność korytarza GKPdC-12 (przebudowywane obiekty mostowe o większych parametrach niż istniejące). Ponadto w miejscach przecięcia rozbudowanego pasa drogowego z rzekami, rowami oraz innymi terenami podmokłymi, a także z miejscami migracji płazów i gadów zaprojektowano obiekty inżynierskie dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla płazów w ciągu całego roku i okresowo (warunek określony w punkcie II.5 niniejszej decyzji).

W celu zapewnienia ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich zobowiązano Inwestora do zapoznania wykonawcy prac z warunkami określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia oraz do przekazania Wójtowi Gminy Lasowice Wielkie i Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu informacji o przystąpieniu do prac, w terminie 14 dni od dnia ich rozpoczęcia (warunek określony w punkcie I.33 niniejszej decyzji).

Przebudowywana droga zlokalizowana jest poza obszarami o wyróżniającym się krajobrazie wymienionymi w opracowaniu pn.: *Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony* (K. Badora i K. Badora 2006). Inwestycja realizowana będzie w większości po istniejącym śladzie i nie będzie wprowadzać nowego elementu w lokalnym krajobrazie. Oddziaływanie na krajobraz wiązać będzie się ze zmianami w obrębie terenów znajdujących się w pasie technologicznym, związanymi głównie z poszerzeniem istniejącej drogi, korektą łuków, budową ciągów pieszorowerowych i wycinką drzew na terenach leśnych i poza lasami. Oddziaływanie wizualne związane z wycinką drzew zostanie częściowo zrekompensowane przez wykonanie nasadzeń drzew wyciętych poza terenami leśnymi z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków.

Na etapie realizacji przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zmiany klimatu. Podczas prac budowlanych, w wyniku spalania paliw w silnikach maszyn i pojazdów do powietrza emitowane będą gazy cieplarniane, jednak krótki okres trwania tych emisji ograniczający się do etapu budowy oraz niewielki ładunek emitowanych gazów nie będą miały wpływu na zmiany klimatu. Na etapie eksploatacji drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów nie przewiduje się zwiększenia emisji gazów cieplarnianych na analizowanym terenie ze względu na to, że ruch drogowy zostanie na tym samym poziomie, a dzięki wymianie nawierzchni oraz budowie chodników i ścieżki rowerowej znacznie poprawi się płynność ruchu pojazdów, co spowoduje ograniczenie emisji substancji do powietrza atmosferycznego.

Uwzględniając adaptację przedsięwzięcia do zmian klimatu, przeanalizowano niżej wymienione czynniki klimatyczne:

- wysokie i niskie temperatury – nawierzchnia drogi zostanie wykonana z materiałów odpornych na działanie wysokich i niskich temperatur;
- nawałne deszcze - system odwodnienia przystosowany będzie do ewentualnego wystąpienia tego zjawiska;
- burze i silne wiatry – z uwagi na charakter inwestycji, stwierdzono brak potrzeby rozwiązań adaptacyjnych do zmian klimatu w tym zakresie;
- osuwiska – teren inwestycji usytuowany jest poza obszarem występowania ruchów masowych ziemi i zjawisk rozmycia powierzchni.

Podczas prac budowlanych największe oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi, związane z emisją hałasu oraz emisją substancji pyłowych i gazowych do powietrza atmosferycznego, wystąpi na terenach mieszkaniowych zlokalizowanych najbliżej w stosunku do terenu rozbudowywanej drogi. Uciążliwości te będą występowały czasowo i ustaną z chwilą zakończenia prac budowlanych.

Rozbudowa drogi obejmująca m.in. wymianę zniszczonej nawierzchni na nową, budowę chodników i dróg rowerowych oraz budowę czterech ekranów akustycznych spowoduje zmniejszenie oddziaływania akustycznego i emisji zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, co przyczyni się zmniejszenia oddziaływania na zdrowie i życie ludzi w porównaniu do sytuacji obecnej.

Zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego oraz powietrza atmosferycznego stwarzać mogą sytuacje awaryjne na drodze, w tym wyciek przewożonych niebezpiecznych substancji czy pożary, powstałe na skutek wypadków drogowych, jednak z uwagi na prognozowane małe natężenie ruchu na projektowanej trasie, prawdopodobieństwo wystąpienia wymienionych zdarzeń będzie bardzo niskie.

W związku z rozbudową drogi krajowej nr 45 na odcinku Bierdzany-Kuniów przewiduje się prace rozbiórkowe obejmujące:

- demontaż oznakowania i innych urządzeń drogi stanowiących elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery, balustrady, etc.),
- rozbiórkę obiektów inżynierskich,
- rozbiórkę nawierzchni istniejących oraz demontaż warstw podbudowy w niezbędnym zakresie (jezdnie, zjazdy, chodniki).

Zgodnie z informacją zamieszczoną w piśmie Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr RZ.5135.69.2021.MN z 29.03.2021 r. oraz piśmie Wójta Gminy Lasowice Wielkie nr GK.2.7021.57.2021 z 11.03.2021 r.:

- na terenie planowanego przedsięwzięcia i w strefie jego potencjalnych znaczących oddziaływań nie występują obiekty i obszary wpisane do rejestru zabytków województwa opolskiego oraz nie występują obszary stanowisk archeologicznych (nie dojdzie do bezpośrednich kolizji z ww. obiektami),
 - w strefie potencjalnych znaczących oddziaływań przedsięwzięcia znajduje się 1 obiekt zabytkowy ujęty w gminnej ewidencji zabytków (dom, adres: Trzebiszyn 22),
 - w obszarze 200 m od planowanego przedsięwzięcia występują 2 stanowiska archeologiczne (50m i 150m od pasa drogowego).

W niniejszej decyzji organ wyraził stanowisko o odstąpieniu od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ustawy ooś, ponieważ:

- a) dane ujęte w Raporcie ooś na temat przedsięwzięcia oraz elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwalają w pełni ocenić jego oddziaływanie na środowisko,
- b) z przedłożonych analiz wynika, że realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie wpłyną na pogorszenie stanu środowiska. W Raporcie ooś i jego uzupełnieniu przeanalizowano kumulację oddziaływań,
- c) przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Przedsięwzięcie znajduje się na obszarze chronionego krajobrazu „Lasy Stobrawsko-Turawskie”. Planowane przedsięwzięcie spełnia ustalenia dotyczące działań i zakazów określonych w uchwale Sejmiku Województwa Opolskiego nr XX/228/2016 z dnia 27 września 2016r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu. W ramach realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do zaburzenia istniejących stosunków wodnych. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie się również wiązała z niszczeniem, przekształcaniem lub likwidowaniem naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy czy obszarów wodno-błotnych. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno-błotnymi i innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Analizowane przedsięwzięcie położone jest w zasięgu Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) o kodach: PLGW600097 w zlewni Widawy w Jednolitej

Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodach: PLRW6000171328349 — nazwie Budkowiczanka od źródła do Wiszni, statusie naturalnej zmieniona część wód oraz PLRW600017132449 — nazwie Bogacica do Borkówki, statusie naturalnej część wód, a także PLRW600017132329 — nazwie Kanał Krążeł, statusie naturalnej część wód. W wyniku analizy dokumentów uznano, że planowane działania w ramach przedsięwzięcia nie wpłyną negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których jest mowa w art. 57, art. 59, art. 61 ustawy z dnia 20.07.2017r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2021r. poz. 624 ze zm.), a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18.10.2016r. (Dz.U. z 2016r. poz. 1967).

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia (z dala od granic państwa) oraz jego charakter (niewielki zasięg oddziaływania) inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Realizacja jak i eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie będzie powodowała zagrożenia wystąpieniem poważnej awarii. Mając na względzie charakter projektowanej inwestycji stwierdzono, iż nie ma podstaw do tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Niniejszą decyzją, uzgodniono warunki środowiskowe dla przedmiotowego przedsięwzięcia, mając na względzie dokonaną w przedłożonym raporcie, analizę oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko oraz z własną ocenę organu.

Wójt Gminy Lasowice Wielkie w niniejszej decyzji uwzględnił w całości uzgodnienia i opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kluczborku i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Mając na uwadze powyższe postanowiono jak na wstępie.

POUCZENIE

Od decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Opolu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji za pośrednictwem Wójta Gminy Lasowice Wielkie. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Lasowice Wielkie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

**Z up. Wójta Gminy Lasowice Wielkie
inż. Grażyna Wyrwa
Kierownik
Referatu Gospodarki Komunalnej**

Załączniki:
charakterystyka przedsięwzięcia,

Otrzymują:

1/ Rafał Pydych - Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu z siedzibą przy ul. Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole jako pełnomocnik Skarbu Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

2/ a/a

STRONY POSTĘPOWANIA zawiadamiane są zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 roku, poz. 1112 ze zm.)

Do wiadomości:

1/ Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kluczborku ul. Jagiellońska 8, 46-200 Kluczbork

2/ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, ul. Firmowa 1, 45 – 594 Opole

3/ Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Opolu, ul. Odrowążów 2, 45-089 Opole

Zgodnie z art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. U. UE. L. 119.1 z 04.05.2016) informuję, iż:

Administratorem danych osobowych jest Wójt Gminy Lasowice z siedzibą w Lasowicach Wielkich 99A (46-282). Z administratorem można skontaktować się mailowo: ug@lasowicewielkie.pl lub pisemnie na adres siedziby administratora. W Urzędzie Gminy wyznaczony został inspektor ochrony danych, z którym można się skontaktować poprzez mailowo: iod@lasowicewielkie.pl.

Dane przetwarzane są dla celów związanych z uzyskaniem zezwolenia na usunięcie drzew z terenu nieruchomości lub jej części, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom lub kategoriom odbiorców danych osobowych, którymi mogą być podmioty upoważnione na podstawie odpowiednich przepisów prawa.

Szczegółowe informacje związane z przetwarzaniem danych osobowych zamieszczone zostały w klauzuli informacyjnej wywieszanej na tablicy ogłoszeń lub na stronie internetowej: www.lasowicewielkie.pl w zakładce „Ochrona danych osobowych”.

ZAŁĄCZNIK DO DECYZJI NR GK.6220.1.2022 z dnia 04.04.2025 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA - „Rozbudowa DK nr 45 na odcinku Bierdzany - Kuniów"

Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi krajowej nr 45 na odcinku od km ok. 132+247 do 140+790 oraz od 141+461 do 144+124 o długości ok. 11,2 km. Łączna powierzchnia realizacji przedsięwzięcia (włącznie z tymczasowymi zajętościami) wyniesie maks. ok. 42 ha. Planowane przedsięwzięcie przebiega przez tereny miejscowości Kuniów (gmina Kluczbork), Laskowice, Szumirad, Trzebiszyn i fragmentarycznie Lasowice Wielkie (gmina Lasowice Wielkie, powiat kluczborski) oraz Bierdzany (gmina Turawa, powiat opolski). Droga nie znajduje się w strefie ochronnej ujęć wód oraz obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, przebiega natomiast przez Obszar Chronionego Krajobrazu Lasy Stobrawsko - Turawskie. Inwestycja przebiega przez tereny o zróżnicowanym stopniu zasiedlenia - do przeważającej części drogi przylegają tereny niezamieszkałe (lasy, pola uprawne, nieużytki), w mniejszym stopniu do drogi przylega zabudowa małych miejscowości; gęstość zaludnienia w obszarze gminy Lasowice Wielkie jest niska i wynosi 33 osób/km². Dla gmin Turawa i Kluczbork przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez obszary niezabudowane. Istniejący odcinek Drogi Krajowej Nr 45 posiada jezdnię o szerokości ok. 6,9 - 10,5 m z poboczami gruntowymi (szerokość ok. 0,5 m-1,0 m). Istniejący stan nawierzchni jest niezadawalający. Zakres

przedsięwzięcia:

- rozbudowa jezdni drogi krajowej (dostosowanie parametrów drogi do drogi klasy GP),
- rozbudowa skrzyżowań z innymi drogami publicznymi niższych kategorii (gminne i powiatowe),
- rozbiórka i budowa obiektów inżynierskich (mostów i przepustów),
- budowa obiektów tymczasowych (przepustów),
- budowa dodatkowych jezdni do skomunikowania działek sąsiadujących,
- budowa i przebudowa chodników dla pieszych,
- budowa ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej,
- przebudowa/budowa zatok autobusowych,
- rozbudowa systemu odwodnienia (budowa i przebudowa trawiastych rowów otwartych; budowa grawitacyjnej kanalizacji deszczowej rowów krytych w miejscach o ograniczonej możliwości zastosowania rowów otwartych; umocnienie wylotów elementów odwodnienia, wlotów i wylotów mostów, przepustów i kanalizacji deszczowej; ew. oczyszczenie oraz udrożnienie istniejących rowów i odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody),
- przebudowę i budowę zjazdów indywidualnych i publicznych wraz z przepustami,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rozbiórkę istniejących elementów uzbrojenia i zagospodarowania terenu,
- budowę odcinkowego oświetlenia drogi w miejscach wymaganych przepisami,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż całego odcinka drogi,
- przebudowa i/lub zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu kolidujących z projektowaną inwestycją,
- rozbiórka istniejących elementów kolidujących z projektowaną inwestycją,
- budowa urządzeń ochrony akustycznej - ekrany akustyczne,
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z projektowaną infrastrukturą,
- nasadzenie nowych drzew i krzewów,
- zniesienie barier architektonicznych w obrębie rozbudowanego odcinka drogi dla zapewnienia dostępności w szczególności osobom niepełnosprawnym.

Planowana inwestycja ma na celu dostosowanie parametrów drogi do wartości normatywnych, poprawę płynności ruchu pojazdów samochodowych, poprawę komfortu podróżowania oraz skrócenie czasu przejazdu w ruchu towarowym i pasażerskim. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na zmniejszenie skali oddziaływań na środowisko i na poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego. Przebudowa drogi poprzez zapewnienie płynnej jazdy pojazdom mechanicznym spowoduje ograniczenie emisji spalin oraz oddziaływania wibroakustycznego na etapie jej eksploatacji. Budowa i przebudowa elementów odwodnienia zapewni lepsze odprowadzenie wód opadowych z korony drogi oraz zapobiegnie spływom wód opadowych na prywatne posesje i przyległe do drogi obszary. Wody opadowe ze szczelnych powierzchni zbierane w system kanalizacji deszczowej będą wstępnie podczyszczane w osadnikach zintegrowanych z wpustami ulicznymi i w studzienkach z częścią osadczą. Wg „Raportu” projektowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem oddziaływań w zakresie emisji substancji do powietrza — analizy zawarte w opracowaniu wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń zanieczyszczeń charakterystycznych dla komunikacji samochodowej. Przeprowadzona analiza równoważnego poziomu dźwięku (A) dla zamierzonego przedsięwzięcia wykazała, że zachodzą

przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia na budynkach i granicach terenów chronionych akustycznie. Rozbudowa odcinka drogi krajowej nr 45 nie spowoduje jednak zbliżenia się jezdni drogi do zabudowy mieszkaniowej. Budowa chodników i dróg rowerowych a także realizacja ekranów akustycznych w miejscach racjonalnie uzasadnionych (przewidziano realizację ok. 519 mb ekranów akustycznych o wysokościach 4,5÷6 m) stanowić będzie dodatkowy element oddzielający jezdnię od terenów mieszkalnych. Zastosowane rozwiązania projektowe spowodują zmniejszenie hałasu emitowanego do środowiska — klimat akustyczny polepszy się w porównaniu do sytuacji, jaka występowałaby w przypadku zaniechania realizacji inwestycji. W trakcie realizacji przedsięwzięcia nastąpi okresowe zwiększenie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu do środowiska, lecz będą to oddziaływanie okresowe, które ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Projektowane przedsięwzięcie pod warunkiem wykonywania robót drogowych zgodnie z przyjętymi założeniami projektowymi - przy użyciu sprawnych środków transportu i maszyn drogowych (dopuszczonych do ruchu i stosowania w budownictwie drogowym), prowadzenia robót zgodnie z wymaganiami bezpieczeństwa i higieny pracy oraz właściwego postępowania z odpadami - nie spowoduje pogorszenia istniejących standardów jakości środowiska.