

GK-O.6220.22.2015

DECYZJA NR 24/16

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82 ust. 1, ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353), § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23), po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko na podstawie wniosku Miasta Jelenia Góra, w imieniu i na rzecz którego działa pełnomocnik pan Marcin Matysik (SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski, sp. j.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Opracowanie dokumentacji projektowej budowy obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze – budowa południowej obwodnicy miasta

określa się

nizej wymienione środowiskowe uwarunkowania na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie południowej obwodnicy miasta w ramach zadania pn.: Opracowanie dokumentacji projektowej budowy obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze – budowa południowej obwodnicy miasta.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie nowej drogi stanowiącej obwodnicę obrębu Maciejowa w Jeleniej Górze o długości ok. 5,3 km przebiegającej przez teren miasta Jelenia Góra w granicach województwa dolnośląskiego. Początek projektowanej trasy znajduje się w kilometrze 0+000 w pobliżu istniejącego węzła Grabarów. Koniec projektowanej trasy znajduje się w kilometrze ok. 5+295 i zostanie dowiązany do istniejącego układu drogowego, tj. drogi krajowej nr 3 (ul. Wrocławska).

Planowane przedsięwzięcie oprócz budowy obwodnicy obejmuje również budowę/przebudowę/rozbiórkę obiektów inżynierskich i infrastruktury technicznej, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania drogi.

II. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia:

1.1. Po wytyczeniu korytarza drogi oraz miejsc placów budowy, baz materiałowych, miejsc postojowych, dróg technologicznych teren winien zostać szczegółowo zinwentaryzowany przez zespół specjalistów, w skład którego winien wchodzić: herpetolog, ornitolog, botanik/fitosocjolog, entomolog, chiropterolog, teriolog, w celu określenia występowania stanowisk chronionych gatunków roślin i zwierząt. W przypadku potwierdzenia ich występowania specjaliści prowadzący nadzór przyrodniczy winni określić dalszy sposób postępowania w stosunku do zinwentaryzowanych gatunków roślin i zwierząt, w tym wskazać na ewentualną konieczność uzyskania odrębnego zezwolenia na odstępstwa od zakazów wobec

gatunków objętych ochroną.

- 1.2. Wycinkę drzew i krzewów zlokalizowanych poza terenami leśnymi, kolidujących z realizacją inwestycji w okresie od 15 marca do 15 sierpnia prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed dokonaniem wycinki dokona oględzin pod kątem obecności ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 15 sierpnia do 15 marca) wyżej wymieniony nadzór nie jest wymagany.
- 1.3. Wycinkę drzew i krzewów na terenach leśnych prowadzić w okresie od 15 sierpnia do 15 marca.
- 1.4. Usunięcie drzew o pierśnicy powyżej 100 cm prowadzić przy udziale specjalistów entomologa i chiropterologa, którzy przed wycinką dokonają oględzin pod kątem obecności nietoperzy i gatunków bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dopuszczalne terminy i sposoby prowadzenia wycinki.
- 1.5. Drzewa i krzewy przeznaczone do pozostawienia zabezpieczyć w następujący sposób:
 - 1) Przed rozpoczęciem prac budowlanych wszystkie drzewa i krzewy nieprzewidziane do wycinki zlokalizowane w obrębie lub bezpośrednim sąsiedztwie obszaru robót zabezpieczyć przed uszkodzeniami poprzez odeskowanie ich pni do wysokości nie mniejszej niż 1,5 m od poziomu gruntu (odeskowanie należy przymocować do pnia w sposób niepowodujący okaleczenia drzewa);
 - 2) Prace w obrębie brył korzeniowych zaleca się prowadzić ręcznie;
 - 3) Odśłonięte korzenie należy przykrywać np. matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, żeby zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche aby uniknąć przemarzania korzeni;
 - 4) W przypadku uszkodzenia korzeni zniszczone końcówki należy odciąć, a korzenie zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
 - 5) Pod koronami drzew, a także w odległości mniejszej niż 1 m od krzewów nie składować materiałów budowlanych (w szczególności materiałów sypkich), jak również nie wyznaczać dróg transportu i miejsc parkingowych.
- 1.6. Przed rozpoczęciem robót – przy udziale fitosocjologa – w sposób widoczny dla wykonawców prac oznaczyć w terenie granice przylegających do terenów budowy i przeznaczonych do pozostawienia płatów siedlisk przyrodniczych: 6410- zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6510- niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 9190- kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), *91E0- łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albofragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe. W obrębie przeznaczonych do pozostawienia płatów siedlisk nie lokalizować zapleczy budowy, dróg dojazdowych ani nie składować materiałów.
- 1.7. Prace ziemne poprzedzić zdjęciem i odłożeniem warstwy urodzajnej gleby (humusu) i złożyć ją w przyrmach w pobliżu pasa robót, w celu jej późniejszego wykorzystania do prac rekultywacyjnych.
- 1.8. Zaplecze budowy oraz bazy materiałowo-sprzętowe lokalizować:
 - 1) W odległości nie mniejszej niż 100 m od potoku Radomierka;
 - 2) Poza terenami pokrytymi zielenią wysoką (drzewa, krzewy);
 - 3) Poza obrębem stwierdzonych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych, w tym poza obszarem występowania entomofauny na odcinku zlokalizowanym w km 4+400 ÷ 4+600;
 - 4) W odległości nie mniejszej niż 100 m od istniejących zbiorników wodnych i miejsc

podmokłych.

- 1.9. Na odcinkach w km 0+150÷0+300, 1+100÷1+300, 1+900÷ 2+100, 2+500÷ 2+700, 3+100÷ 3+300, 3+800÷ 4+000, 4+100÷ 4+500 teren budowy ogrodzić siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5x0,5 cm. Siatka powinna być wkopana w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm. Siatkę można zastąpić nieprzezroczystym materiałem o jednolitej strukturze bądź gęstą plecionką (np. czarną geotkaniną o strukturze gęstej plecionki). Teren budowy winien być ogrodzony przez cały okres prowadzenia prac. Ogrodzenie należy regularnie kontrolować pod kątem szczelności, a wszelkie uszkodzenia niezwłocznie usuwać. Prace te wykonywać pod nadzorem herpetologa. W przypadku stwierdzenia nowych miejsc migracji płazów zastosować analogiczne rozwiązanie.
- 1.10. W przypadku pojawienia się drobnych zwierząt na terenie budowy lub zaplecza budowy, pomimo wypełnienia obowiązków wynikających z punktu 1.9, zwierzęta należy odłowić i przenieść w miejsce o właściwych dla gatunku warunkach siedliskowych, pozostające poza zasięgiem oddziaływania inwestycji.
- 1.11. Ruch maszyn i samochodów prowadzić: wyłącznie w obrębie zaplecza budowy, po drogach istniejących, drogach technologicznych oraz – po ich wybudowaniu – po drogach wewnętrznych. Wskazane wyżej tereny, jeśli są to tereny nieutwardzone, pokryć betonowymi płytami drogowymi na podsypce.
- 1.12. Prace w obrębie koryta Radomierki wykonać w okresie od 1 lipca do końca lutego (optymalny termin: 1 lipca – 15 września). Wszystkie prace naruszające koryto Radomierki prowadzić pod nadzorem ichtiologa. Prace prowadzić z zachowaniem przepływu w cieku oraz z wykorzystaniem grodzy zabezpieczających wody przed zniszczeniem - w celu realizacji robót (wykonania umocnień) wykonać połówkowe wydzielenie koryta potoku, a po wykonaniu umocnień na wygradzonej połowie przeprowadzić analogiczne roboty dla pozostałej części.
- 1.13. Zabezpieczyć cieki przed przedostawaniem się zanieczyszczeń poprzez:
 - 1) Zastosowanie filtrów mechanicznych na rowach odprowadzających wody powierzchniowe z terenu budowy do cieku;
 - 2) Zabezpieczenie brzegów w trakcie prac przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed spływem wód z dużą ilością zawiesiny.
- 1.14. Na odcinku poniżej prowadzonych robót należy stale prowadzić obserwacje zachowania ichtiofauny. W przypadku stwierdzenia śnięcia ryb należy niezwłocznie przerwać prace i dostosować się do wskazań ichtiologa.
- 1.15. Informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzania działań, o których mowa w punktach: 1.1, 1.2, 1.4, 1.6, 1.9 i 1.12, a także dokumenty potwierdzające udział specjalisty (np. protokół z ustaleń i/ oraz oświadczenie specjalisty potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań), przedłożyć Prezydentowi Miasta Jelenia Góra oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w ciągu 60 dni po dokonaniu ustaleń lub/i po ich realizacji.
- 1.16. Stosować rozwiązania organizacyjno-techniczne, mające na celu zmniejszenie zagrożenia wystąpienia zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych i ziemi oraz zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności:
 - 1) Miejsca przeznaczone na urządzenie placów budowy utwardzić i zabezpieczyć przed możliwością potencjalnej migracji substancji szkodliwych;
 - 2) Wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym;
 - 3) Zaplecza budowy wyposażyć w zaplecze socjalno – bytowe dla pracowników;
 - 4) Plac budowy wyposażyć w przenośne sanitariaty dla pracowników i zapewnić ich systematyczne opróżnianie przez uprawnione podmioty;

- 5) Nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów substancjami ropopochodnymi, w przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje należy jak najszybciej zebrać i wywieźć do jednostek zajmujących się ich unieszkodliwianiem lub unieszkodliwić na miejscu za pomocą sorbentów przeznaczonych do chemicznego unieszkodliwiania. Natomiast ziemię należy zebrać i taktować jako odpad niebezpieczny.
- 6) Napraw sprzętu (za wyjątkiem przypadków awaryjnych), tankowania maszyn i środków transportu dokonywać poza terenem realizacji inwestycji na terenach do tego przeznaczonych;
- 7) W przypadku konieczności odwadniania wykopów budowlanych, stosować rozwiązania, które ograniczą zmianę stosunków wodnych do rozmiarów niezbędnych, a czas ich trwania do okresu koniecznego ze względu na specyfikę przedsięwzięcia;
- 8) Do podbudowy stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy. Racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi.

1.17. W celu ograniczenia uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia podjąć następujące działania:

- 1) Ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
- 2) Przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie ich optymalnej wilgotności;
- 3) W okresach suszy teren zraszać wodą a pyliste materiały sypkie zabezpieczyć przed rozwiewaniem poprzez przykrycie plandekami, folią.
- 4) Transport materiałów sypkich realizować wywrotkami wyposażonymi w oponcze ograniczające pylenie;
- 5) Dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych, które w razie potrzeby zraszać wodą.

1.18. Pojazdy opuszczające teren budowy czyścić w celu ochrony dróg publicznych. W tym celu na terenie budowy wyznaczyć odrębne stanowisko oraz wyposażyć je w odpowiednie urządzenia myjące.

1.19. W celu ograniczenia emisji hałasu podjąć następujące działania:

- 1) Prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym transport materiałów budowlanych prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, unikając w miarę możliwości jednoczesnej pracy ciężkiego sprzętu budowlanego i urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu;
- 2) Przewidzieć lokalizację zaplecza budowlanego, bazy materiałowo-sprzętowej i miejsca gromadzenia odpadów w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi;
- 3) Minimalizować ilość przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w bliskiej odległości od budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej i innych terenów wymagających ochrony przed hałasem;
- 4) Stosować nowoczesny sprzęt i urządzenia o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażone w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania. Nie dopuszczać do przeciążania sprzętu oraz do przeladowywania pojazdów, które w takim stanie tworzą jeszcze większy hałas aniżeli w czasie wykonywania standardowych funkcji.

1.20. Przewidzieć lokalizację dróg dojazdowych do placu budowy, bazy obsługi planowanego przedsięwzięcia i miejsca gromadzenia sprzętu w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi.

1.21. Przed rozpoczęciem prac budowlanych należy ustalić miejsca przeznaczone do gromadzenia odpadów oraz sposoby gospodarowania odpadami zgodnie z przepisami obowiązującego w tym

zakresie prawa.

- 1.22. Wyznaczyć lokalizację miejsca tymczasowego magazynowania mas ziemnych przemieszczanych w związku z realizacją przedsięwzięcia. Część mas ziemnych, w stosunku do których nie będzie możliwe tymczasowe magazynowanie wzdłuż wykopów (np. z powodów organizacji robót, obecności istniejących instalacji, ciągów komunikacyjnych, dróg, względów bezpieczeństwa, itp.) okresowo magazynować w odrębnym miejscu.
- 1.23. Zachować ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie istniejących systemów drenarskich, a w przypadku zanieczyszczenia lub uszkodzenia obiektów melioracyjnych, dokonać ich odbudowy/naprawy.
- 1.24. Terenom niekorzystnie przekształconym, takim jak: zaplecza budowy, bazy transportowe po zakończeniu kolejnych etapów budowy nadać i/lub przywrócić wartości użytkowe np. poprzez właściwe ukształtowanie rzeźby terenu, uregulowanie stosunków wodnych, itp.
- 1.25. W przypadku natrafienia w trakcie prac na obiekty archeologiczne, poinformować o nich właściwe służby.

2. Na etapie eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia:

- 2.1 Utrzymywać system odwadniający drogę w pełnej sprawności technicznej poprzez jego właściwą eksploatację i konserwację polegającą m.in. na:
 - 1) Przeglądach, tj. regularnie (nie rzadziej niż raz w roku) kontrolować stan systemu odwodnienia drogi, dokonywać niezbędnych czyszczeń i napraw.
 - 2) Zapobieganiu zanieczyszczeniom rowów.
 - 3) Czyszczeniu wylotów i rowów w celu zapewnienia stałego dopływu wody.
 - 4) Okresowym czyszczeniu osadników oraz dna studzienek ściekowych z osadu.
- 2.2 Wykaszać roślinność rosnącą przy konstrukcjach naprowadzających do przepustów i przejść dla małych zwierząt.
- 2.3 Zapewnić sprawne i nieprzerwane funkcjonowanie urządzeń/obiektów służących migracji zwierząt. Regularnie (nie rzadziej niż raz w roku) przy udziale zoologa, kontrolować stan tych urządzeń/obiektów i dokonywać niezbędnych napraw.
- 2.4 Utrzymywać jezdnię drogi w należytym stanie technicznym, zarówno w zakresie utrzymania bieżącego, jak i remontów nawierzchni.
- 2.5 Czyścić systematycznie nawierzchnie jezdni i usuwać z obrzeży jezdni odkłady zanieczyszczonego piasku, mułu i liści w celu ograniczenia możliwości przedostawania się zanieczyszczeń do urządzeń kanalizacyjnych.

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

1. Umocnienia koryta cieku w rejonie mostu M-1 w km 0+197 winny obejmować:
 - 1) Dwa (2) odcinki o łącznej długości 80 m umocnione narzutem kamiennym łączące koryto naturalne i koryto umocnione.
 - 2) Odcinek o długości 95 m (30 m przed obiektem, 35 m pod obiektem oraz 30 m za obiektem), w obrębie którego dno i skarpy będą umocnione kamieniem naturalnym na podbetonie.
2. Umocnienia koryta cieku w rejonie mostu M-2 w km około 4+191 winny obejmować:
 - 1) Dwa (2) odcinki o łącznej długości 20 m umocnione narzutem kamiennym łączące koryto naturalne i koryto umocnione.

- 2) Odcinek o długości 48 m (15 m przed obiektem, 18 m pod obiektem i 15 m za obiektem), w obrębie którego dno będzie umocnione narzutem kamiennym, a skarpy narzutem kamiennym na podbetonie.

Krawędzie umocnienia ograniczyć betonowymi gurtami dennymi lub betonowymi obrzeżami.

3. Przeprawy przez ciek zaprojektować w sposób nie powodujący zawężania ich koryt.
4. Do wzmocnienia skarp przy przyczółkach przepraw, umocnień dna i brzegów cieków oraz systemu odwodnienia drogi nie stosować ażurowych elementów betonowych.
5. Do zabezpieczenia dna i brzegów cieków pod przeprawami oraz w ich otoczeniu nie stosować materacy ani koszy gabionowych.
6. W następujących lokalizacjach wykonać przejścia dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt:
 - 1) W km 0+197 – szerokość nie mniejsza niż dwukrotna szerokość koryta cieku oraz światło pionowe nie mniejsze niż 3,5 m;
 - 2) W km 1+199,36 – przejścia po obu stronach drogi pożarowej o szerokości nie mniejszej niż 3 m i świetle pionowym nie mniejszym niż 2,5 m, współczynnik względnej ciasnoty nie mniejszy niż 0,7;
 - 3) W km 0+632; km 0+111,4; km 0+797,6; km 0+092,8; km 2+020; km 3+195 oraz km 3+883 – szerokość nie mniejsza niż dwukrotna szerokość koryta cieku (nie mniej niż 1 m), wysokość od półki do spodu górnej konstrukcji przepustu nie mniejsza niż 1,5 m;
 - 4) W km 0+181; km 2+573 oraz km 4+400 – szerokość nie mniejsza niż 1 m i światło pionowe nie mniejsze niż 0,75 m w przypadku obiektu o długości do 20 m oraz szerokość nie mniejsza niż 1,5 m i światło nie mniejsze niż 1 m w przypadku obiektu o długości do 30 m;
 - 5) W km 4+191 – szerokość nie mniejsza niż dwukrotna szerokość koryta cieku, światło pionowe nie mniejsze niż 1,5 m;
 - 6) W km 5+200 – szerokość nie mniejsza niż 1,5 m, światło pionowe nie mniejsze niż 1 m, współczynnik względnej ciasnoty nie mniejszy niż 0,07.
7. Do wykonania półek lub ścieżek w obrębie przejścia dla zwierząt nie wykorzystywać materacy ani koszy gabionowych. Półki lub ścieżki wraz z dojciami do nich wykonać w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta – powinny one w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach przepustów, a dojścia do nich powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:3. Półki należy pokryć gruntem.
8. Po obu stronach wlotów przepustów dostosowanych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt na odcinkach nie krótszych niż 50 m, zainstalować na stałe płotki z siatki metalowej, murki lub rampy betonowe o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m naprowadzające zwierzęta do wlotów przejść.
9. W przypadku zastosowania płotków z siatki lub elementów z siatki, wielkość jej oczek nie może być większa niż 0,5 cm. Górna część konstrukcji winna być wygięta w kierunku przeciwnym do jezdni, pod kątem nie mniejszym niż 45°, a zewnętrzne końce systemów (nie naprowadzające do przejść) winny być uformowane w kształcie litery U w kierunku przeciwnym do jezdni. Konstrukcje winny łączyć się z czołami przepustów w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na pas ruchu.
10. W przypadku braku możliwości zainstalowania konstrukcji o długości wskazanej w punkcie III.9 ze względów wynikających z uwarunkowań środowiskowych lub infrastrukturalnych (np. z uwagi na występowanie rowów, cieków wodnych, dróg, obiektów budowlanych), konstrukcję należy zainstalować na długości od wlotu do elementu kolidującego. Zewnętrzne końce konstrukcji (przy elementach kolidujących) uformować w kształcie litery U w kierunku przeciwnym do pasa drogi.

11. Teren w bezpośrednim sąsiedztwie dolnych przejść dla zwierząt oraz przepustów i przepraw przez cieki wodne obsadzić rodzimymi gatunkami drzew i krzewów dostosowanymi do lokalnych warunków siedliskowych. Zakres i skład gatunkowy nasadzeń ustalić z botanikiem/fitosocjologiem.
12. Na odcinku w km ok. 0+200 ÷ 5+300 odwodnienie drogi wykonać w postaci rowów trawiastych.
13. W przypadku konieczności zainstalowania oświetlenia na odcinkach, gdzie zaprojektowano przejścia dla zwierząt, oświetlenie zaprojektować tak, aby nie oświetlało tych przejść.
14. W rejonie przejść dla zwierząt system odwodnienia nie może stanowić utrudnienia w przemieszczaniu się zwierząt (w przypadku zlokalizowania otwartych rowów w tych rejonach, zapewnić zwierzętom swobodne i bezpieczne przejście ponad rowem).
15. Maksymalna głębokość rowów odwadniających winna być na tyle mała, aby nie zmienić stosunków wodnych na terenach zlokalizowanych poza liniami rozgraniczającymi drogi.
16. Do umocnień brzegów i dna w miejscu zrzutu wód z odwodnienia drogi do wód powierzchniowych nie stosować ażurowych elementów betonowych.
17. Informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzenia działań, o których mowa w punkcie III.11, a także dokumenty potwierdzające udział specjalisty (np. protokół z ustaleń i/oraz oświadczenie specjalisty potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań), przedłożyć Prezydentowi Miasta Jeleniej Góry oraz Regionalnemu dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w ciągu 60 dni po dokonaniu ustaleń lub/i po ich realizacji.
18. W celu dotrzymania standardów akustycznych na początkowym odcinku drogi należy zaprojektować ekran akustyczny, zlokalizowany po prawej stronie drogi (wg kilometrażu drogi), w km 0+000 ÷ 0+105, o długości 105 m i wysokości 2,5 m. Zaleca się wykonanie ekranu z materiałów dźwiękochłonnych, jako ekranu pochłaniającego. Ze względów estetycznych zaleca się obsadzenie ekranu roślinnością.
19. Na wylotach projektowanych rowów przydrożnych do istniejących cieków (odbiorników) zaprojektować i zabudować osadniki podczyszczające wody opadowe i roztopowe z zawiesiny ogólnej. Wody opadowe odprowadzane do Radomierki dodatkowo podczyszczać z substancji ropopochodnych w separatorach.

IV. Stwierdza się konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej

1. Za wycięcie około 3000 szt. drzew oraz krzewów i młodych drzew na powierzchni około 0,7 ha, dokonać nasadzeń (w pasie drogowym oraz na działce nr 4 AM 1 obręb 28 NE (0028) w ilości nie mniejszej niż dwukrotna liczba wyciętych drzew oraz nie mniej niż dwukrotna powierzchnia usuniętych krzewów i młodych drzew. Szczegółowy dobór gatunków oraz ich procentowy udział w nasadzeniach skonsultować z fitosocjologiem.
2. Informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzenia działań, o których mowa w punkcie IV.1, a także dokumenty potwierdzające udział specjalisty (np. protokół z ustaleń i/oraz oświadczenie specjalisty potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań), przedłożyć Prezydentowi Miasta Jelenia Góra oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w ciągu 60 dni po dokonaniu ustaleń lub/i po ich realizacji.

V. Nakłada się obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Przez okres 4 kolejnych lat użytkowania drogi, raz w roku, w okresie jesiennym, przeprowadzić – przy udziale dendrologa- kontrolę żywotności dokonanych nasadzeń drzew i krzewów. W przypadku ich uschnięcia (obumarcia), dosadzać nowe rośliny w miejsce uschniętych. Nasadzenia uzupełniające wykonywać w okresie marzec-kwiecień.
2. Przez okres 4 kolejnych lat użytkowania drogi, nie rzadziej niż raz na kwartał sprawdzać – przy

udziale zoologa – efektywność zastosowanych rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej wytworzonej przez drogę. Na podstawie wyników uzyskanych w trakcie monitoringu, wykonać analizę w zakresie efektywności zastosowanych rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej tworzonej przez drogę.

3. Działania o których mowa w punktach V.1 i V.2 rozpocząć po upływie jednego roku od daty oddania drogi do użytkowania.
4. Metodyki prowadzenia działań, o których mowa w punktach V.1 i V.2 przedłożyć do zaopiniowania organowi wydającemu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu nie później niż na 30 dni przed terminem planowanego rozpoczęcia monitoringu.
5. Wyniki monitoringu oraz analizy, o której mowa w punkcie V.2 przekazywać corocznie Prezydentowi Miasta Jeleniej Góry oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu do 31 stycznia każdego roku następującego po roku prowadzenia obserwacji.

VI. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko pod warunkiem, że zmianie nie ulegną założenia projektowe przedstawione w postępowaniu przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które mogłyby zmienić oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 15 maja 2015 r., Pan Marcin Matysik będący pełnomocnikiem inwestora, tj. Miasta Jelenia Góra (pełnomocnictwo z dnia 16 stycznia 2015 r.) zwrócił się do Prezydenta Miasta Jeleniej Góry o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania inwestycyjnego pn.: Opracowanie dokumentacji projektowej budowy obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze - budowa południowej obwodnicy miasta.

Z uwagi na braki formalne wniosku pismem z dnia 27 maja 2015 r., znak GK-O.6220.22.2015 organ wezwał wnioskodawcę do jego uzupełnienia. Uzupełnienie przedłożono przy piśmie z dnia 8 czerwca 2015 r.

Przystępując do rozpatrzenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie załączonych materiałów, charakterystyki planowanego zadania zawartej w karcie informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że planowane zamierzenie inwestycyjne należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz.71), dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353), zwanej dalej ustawą o udostępnianiu, organ prowadzący postępowanie pismami z dnia 22 czerwca 2015 r., znak GK-O.6220.22.2015 zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Jeleniej Górze o wydanie opinii w zakresie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Zarówno Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jeleniej Górze (postanowienie z dnia 30 czerwca 2015 r., znak ZNS.610.14.2015.AW) jak i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

w Wrocławiu (opinia z dnia 7 lipca 2015 r., znak WOOŚ.4240.381.2015.BZ.1), wyrazili opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 23 czerwca 2015 r., znak GK-O.6220.22.2015 Prezydent Miasta Jeleniej Góry zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Opracowanie dokumentacji projektowej budowy obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze – budowa południowej obwodnicy miasta”, wystąpieniu do organów współuczestniczących celem uzyskania stosownych opinii w niniejszym postępowaniu, a także możliwości zapoznania się z aktami sprawy. Obwieszczenie umieszczono na okres 14 dni:

- na dwóch tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Jelenia Góra (budynki Urzędu Miasta przy ul. Sudeckiej 29 i Plac Ratuszowy 58),
- w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Miasta Jelenia Góra (www.jeleniagora.pl),
- w miejscu planowanej inwestycji (gablota reklamowa na przystanku autobusowym przy ul. Trzcіńskiej w Jeleniej Górze -obręb Maciejowa).

W określonym terminie 14 dni nikt nie zapoznał się z dokumentacją oraz nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski do sprawy.

Rozstrzygając o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, organ przeanalizował rodzaj, skalę, charakterystykę inwestycji, w tym: wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jego realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz jego odwracalność, a także emisje i uciążliwości związane z eksploatacją inwestycji, gęstość zaludnienia wokół inwestycji, wielkość i złożoność oddziaływania. usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym obszarów Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody, jak również wziął pod uwagę stanowiska organów opiniujących.

Wobec powyższego postanowieniem z dnia 15 lipca 2015 r., znak GK-O.6220.22.2015 Prezydent Miasta Jeleniej Góry nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz ustalił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko.

O powyższym kroku, jak również o możliwości zapoznania się z treścią postanowienia organ poinformował strony obwieszczeniem z dnia 16 lipca 2015 r., znak GK-O.6220.22.2015. Obwieszczenie umieszczono na okres 14 dni:

- na dwóch tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Jelenia Góra (budynki Urzędu Miasta przy ul. Sudeckiej 29 i Plac Ratuszowy 58),
- w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Miasta Jelenia Góra (www.jeleniagora.pl),
- w miejscu planowanej inwestycji (gablota reklamowa na przystanku autobusowym przy ul. Trzcіńskiej w Jeleniej Górze -obręb Maciejowa).

W określonym terminie 14 dni nikt nie zapoznał się z dokumentacją oraz nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski do sprawy.

W związku z art. 63 ust. 5 ustawy o udostępnianiu, postanowieniem z dnia 11 sierpnia 2015 r. Prezydent Miasta Jeleniej Góry zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

O powyższym, obwieszczeniem z dnia 11 sierpnia 2015 r., znak GK-O.6220.22.2015 Prezydent Miasta Jeleniej Góry poinformował strony postępowania. Obwieszczenie umieszczono na okres 14 dni:

- na dwóch tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Jelenia Góra (budynki Urzędu Miasta przy ul. Sudeckiej 29 i Plac Ratuszowy 58),
- w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Miasta Jelenia Góra (www.jeleniagora.pl),
- w miejscu planowanej inwestycji (gablota reklamowa na przystanku autobusowym przy

ul. Trzcіńskiej w Jeleniej Górze -obręb Maciejowa).

W określonym terminie 14 dni nikt nie zapoznał się z dokumentacją oraz nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski do sprawy.

W dniu 15 października 2015 r. zgodnie z postanowieniem nakładającym ocenę oddziaływania na środowisko do Urzędu Miasta Jelenia Góra wpłynął raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze – budowa południowej obwodnicy miasta.

W związku z przedłożeniem przez wnioskodawcę ww. raportu organ z urzędu podjął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla analizowanego przedsięwzięcia (postanowienie z dnia 30 października 2015 r., znak GK-O.6220.22.2015).

O powyższym kroku, jak również o możliwości zapoznania się z treścią postanowienia organ poinformował strony postępowania (obwieszczenie z dnia 2 listopada 2016 r., znak GK-O.6220.22.2015). Obwieszczenie umieszczono na okres 14 dni:

- na dwóch tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Jelenia Góra (budynek Urzędu Miasta przy ul. Sudeckiej 29 i Plac Ratuszowy 58),
- w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Miasta Jelenia Góra (www.jeleniagora.pl),
- w miejscu planowanej inwestycji (gabłota reklamowa na przystanku autobusowym przy ul. Trzcіńskiej w Jeleniej Górze -obręb Maciejowa).

W określonym terminie 14 dni nikt nie zapoznał się z dokumentacją oraz nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski do sprawy.

Wypełniając dyspozycje zawarte w art. 77 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o udostępnianiu, Prezydent Miasta Jeleniej Góry wystąpił z wnioskami do: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Jeleniej Górze o wydanie opinii w zakresie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia (pisma z dnia 2 listopada 2015 r., znak GK-O.6220.22.2015).

O powyższym kroku, jak również o możliwości zapoznania się z aktami sprawy Prezydent Miasta Jeleniej Góry obwieszczeniem z dnia 3 listopada 2015 r., znak GK-O.6220.22.2015 poinformował strony postępowania. Obwieszczenie umieszczono na okres 14 dni:

- na dwóch tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Jelenia Góra (budynek Urzędu Miasta przy ul. Sudeckiej 29 i Plac Ratuszowy 58),
- w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Miasta Jelenia Góra (www.jeleniagora.pl),
- w miejscu planowanej inwestycji (gabłota reklamowa na przystanku autobusowym przy ul. Trzcіńskiej w Jeleniej Górze -obręb Maciejowa).

W określonym terminie 14 dni nikt nie zapoznał się z dokumentacją oraz nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski do sprawy.

Postanowieniem z dnia 10 listopada 2015 r. znak ZNS.611.4.2015.AW Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jeleniej Górze zaopiniował pozytywnie środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych. Natomiast Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu z uwagi na braki i niejasności w Raporcie przesłanym wraz z wnioskiem do uzgodnienia, wezwał inwestora dwukrotnie do uzupełnienia dokumentu (pismo z dnia 18 listopada 2015 r., znak WOOŚ.4242.119.2015.BZ.1; pismo z dnia 14 stycznia 2016 r., znak WOOŚ.4242.119.2015.BZ.4).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu po przeanalizowaniu raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z jego uzupełnieniem, postanowieniem z dnia 8 marca 2016 r., znak WOOŚ.4242.119.2015.BZ.6 uzgodnił realizację przedsięwzięcia. Warunki realizacji przedsięwzięcia określone w ww. postanowieniu zostały uwzględnione w całości w niniejszej decyzji. Ponadto Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 8 marca 2016 r., znak WOOŚ.4242.119.2016.BZ.7 zwrócił się z prośbą do Prezydenta Miasta Jeleniej Góry

o poinformowanie stron postępowania o wydanym przez organ postanowieniu uzgadniającym warunki realizacji przedsięwzięcia. O powyższym uzgodnieniu Prezydent Miasta Jeleniej Góry poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 18 marca 2016 r., znak GK-O.6220.22.2015. Obwieszczenie umieszczono na okres 14 dni:

- na dwóch tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Jelenia Góra (budynek Urzędu Miasta przy ul. Sudeckiej 29 i Plac Ratuszowy 58),
- w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Miasta Jelenia Góra (www.jeleniagora.pl),
- w miejscu planowanej inwestycji (gabłota reklamowa na przystanku autobusowym przy ul. Trzczińskiej w Jeleniej Górze -obręb Maciejowa).

W określonym terminie 14 dni nikt nie zapoznał się z dokumentacją oraz nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski do sprawy.

Zgodnie z art. 30 i art. 33 ust.1 ustawy o udostępnianiu, Prezydent Miasta Jeleniej Góry obwieszczeniem z dnia 4 kwietnia 2016 r., znak GK-O.6220.22.2015 poinformował społeczeństwo o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: Opracowanie dokumentacji projektowej budowy obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze – budowa południowej obwodnicy miasta.

W obwieszczeniu tym organ określił miejsce, sposób i termin do zapoznania się z całą dokumentacją sprawy oraz możliwością składania uwag i wniosków. Przedmiotowe obwieszczenie zostało umieszczone na okres 21 dni:

- na dwóch tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Jelenia Góra (budynek Urzędu Miasta przy ul. Sudeckiej 29 i Plac Ratuszowy 58),
- w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Miasta Jelenia Góra (www.jeleniagora.pl),
- w miejscu planowanej inwestycji (gabłota reklamowa na przystanku autobusowym przy ul. Trzczińskiej w Jeleniej Górze -obręb Maciejowa).

W trakcie trwającego udziału społeczeństwa do organu nie wpłynęły żadne wnioski w przedmiotowej sprawie.

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego przeanalizowano materiał dowodowy w sprawie, wraz z *Raportem o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze – budowa południowej obwodnicy miasta*, [ECO LEX Tomasz Pajęczkowski, Opole, październik 2015 r.] uzupełnieniami do raportu (Aneks nr 1 [ECO LEX Tomasz Pajęczkowski Opole, grudzień 2015 r.], Aneks nr 2 [ECO LEX Tomasz Pajęczkowski Opole, luty 2016 r.]), jak również materiały będące w posiadaniu organu i określono oddziaływania, a także potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Pozwoliło to na określenie niezbędnych sposobów zabezpieczających i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania jak również na zdefiniowanie warunków realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, które mają zapewnić ochronę środowiska przed ewentualnym negatywnym wpływem przedmiotowej inwestycji

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Maciejowej, przebiegającej przez Jelenią Górę. Początek projektowanej trasy znajduje się w kilometrze 0+000 w pobliżu istniejącego węzła Grabarów. Koniec projektowanej trasy znajduje się w km ok. 5+295 i zostanie dowiązany do istniejącego układu drogowego, tj. drogi krajowej nr 3 (ul. Wrocławska). Trasa obwodnicy Maciejowej stanowić będzie kontynuację dotychczasowej obwodnicy Jeleniej Góry umożliwiającą swobodny przejazd z Wrocławia i Legnicy przez Jelenią Górę do przejścia granicznego w Jakuszycach.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje: budowę jezdni obwodnicy, przebudowę ulic: Wrocławskiej, Jana Dzierżonia i Trzczińskiej; przebudowę skrzyżowań z drogami publicznymi, budowę przejazdu gospodarczego w ciągu drogi przeciwpożarowej, budowę przejścia dla zwierząt, budowę i przebudowę zjazdów na drogi wewnętrzne, budowę dróg gospodarczych wzdłuż projektowanej drogi (ok. 5,3 km) wraz z mijankami, budowę ciągu pieszo-jezdni i chodników

(na wybranych odcinkach), budowę poboczy umocnionych i gruntowych, budowę ekranu akustycznego, budowę murów oporowych, budowę skarp z obsianiem trawą, budowę obiektów mostowych nad potokiem Radomierka, budowę przepustów pod drogami i zjazdami, budowę i przebudowę przydrożnych rowów drogowych, przebudowę układu rowów melioracyjnych oraz drenarskich, przebudowę kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej w tym linii energetycznej wysokiego napięcia 110 kV, zabezpieczenie kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej, budowę sieci drenarskiej na wybranych odcinkach), budowę kanalizacji deszczowej o długości około 300 m, budowę oświetlenia drogowego, budowę elementów bezpieczeństwa ruchu, ewentualną budowę i przebudowę ogrodzeń, roboty rozbiórkowe, wycinkę drzew i krzewów na terenach leśnych, wycinkę drzew i krzewów. Trasa obwodnicy przebiega w terenie niezabudowanym, m.in. po obszarach znajdujących się w użytkowaniu rolniczym, terenach łąk oraz leśnych poza terenami zainwestowanymi. Zabudowania mieszkaniowe znajdują się jedynie w pobliżu węzła Grabarów, gdzie początek obwodnicy włącza się w istniejącą drogę krajową nr 3. Projektowana droga ma być drogą główną ruchu przyspieszonego kategorii ruchu KR 5. Planowane przedsięwzięcie związane będzie z oddziaływaniem na środowisko zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji.

Jak wynika z Raportu ocenę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono przy użyciu metod obliczeniowych dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji komunikacyjnych, za jakie uznaje się oddziaływanie na klimat akustyczny, stan sanitarny powietrza atmosferycznego oraz wody dla roku 2016 oraz dla roku 2026. Czynnikiem oddziałującym na poszczególne elementy środowiska będą: hałas o charakterze liniowym związany z ruchem pojazdów, drgania i wibracje, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego, którego źródłem będzie emisja komunikacyjna, ścieki deszczowe, odpady, w tym komunalne i niebezpieczne (odpady powstające głównie podczas budowy). Analizie poddano obszary chronione zlokalizowane w sąsiedztwie planowanej inwestycji (tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz tereny zabudowy mieszkalno-usługowej).

Hałas powstający podczas prac budowlanych będzie związany wyłącznie z pracą typowych maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz ruchem pojazdów transportujących materiały i surowce oraz wywożących odpady. Na etapie realizacji inwestycji można spodziewać się również wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie drgań mechanicznych w związku z pracą ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, dowozu materiałów budowlanych, itp. Pracujące maszyny mogą wywoływać drgania ciągłe o niskiej i wysokiej częstotliwości. Na wielkość tych uciążliwości będzie mieć wpływ głównie jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń na stosunkowo niewielkim obszarze oraz czas realizacji procesu inwestycyjnego. Emisja hałasu i drgań będzie ściśle związana z przesuwanym się frontem robót budowlano-montażowych. Jak wynika z treści Raportu prace budowlane w pobliżu zabudowy mieszkalnej prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, tj. od godziny 6⁰⁰ do 22⁰⁰.

Wskazane wyżej uciążliwości będą występować tylko w fazie realizacji inwestycji. Będą one miały charakter miejscowy oraz okresowy, a po zakończeniu prac całkowicie ustaną. Ze względu na krótki czas ich występowania nie powinny one spowodować trwałych, negatywnych zmian w środowisku.

Na etapie eksploatacji przedmiotowa droga będzie stanowiła liniowe źródło emisji hałasu o zmiennych wartościach poziomu dźwięku, uzależnionych od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości (90 km/h i 50 km/h w terenie zabudowanym), od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również płynności ruchu.

Na podstawie prognozowanego natężenia ruchu pojazdów (SDR: w roku 2016- 12 540 pojazdów, w roku 2026 – 15 482 pojazdów) i poszczególnych grup pojazdów w potoku ruchu autorzy Raportu przedstawili model rozprzestrzeniania się hałasu komunikacyjnego dla pory dnia i pory nocy w otoczeniu terenu inwestycji. Dla planowanej inwestycji ze względu na jej przebieg w stosunku do terenów oznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego symbolem MN (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu 61 db w porze dnia i 56 dB w porze nocy, dla zabudowy innej dopuszczalne poziomy hałasu wynoszą: 65 dB

w porze dnia i 56 dB w porze nocy. Jak wynika z przeprowadzonych w raporcie obliczeń projektowana droga nie spowoduje naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu, o których mowa w przepisach obowiązującego prawa pod warunkiem realizacji zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranu akustycznego, zlokalizowanego po prawej stronie drogi (wg kilometrażu drogi od km 0+000 do km 0+105 o długości 105 m i wysokości 2,5 m. Autorzy Raportu zalecają wykonanie ekranu z materiałów dźwiękochłonnych jako ekranu pochłaniającego.

W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (dwutlenek azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki), substancji odorotwórczych, których emisja jest związana z wykonaniem nawierzchni z materiałów bitumicznych. Podczas robót ziemnych dominować będzie emisja niezorganizowana pyłów wynikająca z użycia pyłących materiałów budowlanych, związana z ruchem sprzętu po nieutwardzonej nawierzchni, jak również pośrednie pylenie spod kół poruszających się pojazdów. Największa intensywność oddziaływania w zakresie emisji pyłów różnej granulacji będzie miała miejsce szczególnie w suche dni, przy przemieszczaniu się mas ziemi i wykonywaniu głębszych wykopów. Ze względu na charakter projektowanej inwestycji nie ma możliwości całkowitego wyeliminowania emisji na etapie jej realizacji, należy ją jednak zminimalizować poprzez zorganizowanie optymalnej technologii wykonywania prac. Zwrócić należy uwagę, iż stan zwiększonej emisji, zarówno substancji gazowych, jak i pyłu będzie stanem przejściowym, który ustanie z chwilą zakończenia realizacji przedsięwzięcia. W ocenie organu emisja zanieczyszczeń na tym etapie będzie miała charakter emisji niezorganizowanej o zasięgu lokalnym, występującej okresowo z różnym natężeniem w sposób przemijający, nie powodując trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Dla etapu eksploatacji analizowany raport przedstawia prognozę rozprzestrzeniania się substancji emitowanych z projektowanych źródeł dla: PM10 i PM2,5, dwutlenku azotu, amoniaku, dwutlenku siarki, ołowiu, benzenu oraz węglowodorów alifatycznych i węglowodorów aromatycznych, dla których obowiązują poziomy dopuszczalne czy wartości odniesienia. Z uwagi na fakt, że emisja do powietrza związana będzie głównie ze spalaniem paliw w silnikach pojazdów, substancja decydująca o zasięgu oddziaływania przedmiotowej inwestycji jest dwutlenek azotu. Jak wynika z zapisów raportu emisje ww. zanieczyszczeń obliczono na podstawie prognozowanego natężenia ruchu pojazdów (dla 2016 i 2026 roku) i procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Dodatkowo w celu określenia oddziaływań skumulowanych, uwzględniono ruch pojazdów na drodze krajowej nr 3, ulicy Jana Dzierżonia, ul. Trzcíńskiej na poziomie 10% prognozy dla projektowanej obwodnicy. W obliczeniach uwzględniono m.in.: tło zanieczyszczeń, warunki meteorologiczne, charakterystykę aerodynamiczną rozpatrywanego terenu, wielkości emisji zanieczyszczeń i ich czas trwania oraz parametry źródeł emisji. Analizując w przedstawionej dokumentacji wyniki obliczeń rozprzestrzeniania się w powietrzu atmosferycznym ww. zanieczyszczeń w analizowanych granicach czasowych i wykreślona na ich podstawie izolinie rozkładu stężeń maksymalnych stwierdzono, że ewentualne ponadnormatywne emisje zanieczyszczeń do powietrza nie powinny wykroczyć poza teren objęty planowanym zamierzeniem inwestycyjnym, a więc wartości odniesienia substancji w powietrzu poza tym terenem będą dotrzymane.

Analizując Raport, stwierdzić można również, że wartości stężeń średniorocznych tlenków azotu, normowane z uwagi na ochronę roślin nie zostaną przekroczone, zatem emisja zanieczyszczeń pochodzących z projektowanej drogi nie będzie miała znaczącego wpływu na roślinność w analizowanym obszarze.

Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia, w tym: wykonywanie robót budowlanych, praca maszyn, urządzeń i pojazdów budowlanych może powodować zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Spodziewać się można nietrwałego pogorszenia jakości wód powierzchniowych. Polegać ono może m.in. na krótkotrwałym zamulaniu cieków w skutek erozji gruntu podczas realizacji przedsięwzięcia, krótkotrwałym pogorszeniu jakości wody w ciekach spowodowanych zrzutem wód z odwodnienia wykopów, możliwością wypłukiwania zanieczyszczeń

z materiałów budowlanych, możliwością przedostania się zanieczyszczeń do cieków wodnych z potencjalnego wycieku z maszyn i środków transportu przy prowadzeniu robót w pobliżu cieków wodnych. Szczególnie niebezpieczny może być wyciek substancji ropopochodnych lub innych związków chemicznych szkodliwych dla zdrowia ludzi i środowiska w miejscach obniżenia terenowych (przede wszystkim tych, w których stagnuje woda) oraz w bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych. W takiej sytuacji należy się spodziewać znacznego zasięgu negatywnych oddziaływań i możliwości bardzo szybkiej migracji zanieczyszczeń bezpośrednio do cieków naturalnych oraz wód podziemnych (gruntowych, wgłębnych), a w konsekwencji zanieczyszczenia znacznego obszaru. W wyniku prowadzonych prac ziemnych polegających na tworzeniu wykopów oraz nasypów związanych z koniecznością posadowienia drogi i związanych z nią obiektów inżynierskich ziemnych, mogą wystąpić zagrożenia powierzchni ziemi na trasie i w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia (przemieszczanie gruntów pochodzących z wykopów, przemieszczanie warstwy humusu, zagrożenia typu fizykochemicznego). Będą to jednak zagrożenia o charakterze tymczasowym, trwającym do czasu zakończenia prac budowlanych (grunty z wykopów zostaną wykorzystane jako materiał do posadowień, warstwa humusu zostanie ponownie wykorzystana do wbudowania w wierzchnie warstwy skarp, grunt skażony substancjami ropopochodnymi zostanie niezwłocznie usunięty w ramach działań ratunkowych, po zakończeniu prac teren w sąsiedztwie drogi zostanie przywrócony do stanu poprzedniego).

W ocenie organu, opisany w przedłożonej do wniosku dokumentacji reżim prowadzenia prac budowlanych wraz z nałożonymi w niniejszej decyzji warunkami realizacji przedsięwzięcia zminimalizuje oddziaływania planowanej inwestycji na etapie budowy na środowisko gruntowe, jak również wody powierzchniowe i podziemne (inwestycja nie zmieni przepływu wód powierzchniowych i podziemnych).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na powierzchnię ziemi ograniczy się do suchej i mokrej depozycji zanieczyszczeń występujących w powietrzu (np. spaliny, pyły powstające podczas hamowania, przy ścieraniu nawierzchni drogi, opon i okładzin ściernych układów hamulcowych). Zagrożeniem mogą być ewentualne awarie, katastrofy lub wypadki z udziałem pojazdów samochodowych poruszających się po analizowanej drodze i przewożących substancje niebezpieczne, powodujące skażenie powierzchni terenów przyległych do trasy drogowej (mogą wystąpić niekontrolowane wycieki benzyn i olejów). Zaprojektowane urządzenia oczyszczające uniemożliwią przedostanie się zanieczyszczeń wraz z wodą opadową i roztopową do gruntu.

Ścieki socjalno-bytowe powstawać będą jedynie na etapie realizacji planowanego zamierzenia w związku z przebywaniem na przedmiotowym terenie pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w przenośne i szczelne sanitariaty przystosowane do transportu kołowego, objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w przedmiotowym zakresie, zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości. Z uwagi na charakter inwestycji na żadnym z jej etapów nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania. Ścieki powstające na terenie budowy, związane są głównie ze stanem awaryjnym sprzętu technicznego. Ich ilość będzie relatywnie mała.

Na etapie eksploatacji przedmiotowa inwestycja będzie stanowić źródło emisji ścieków ze spływów opadowych i roztopowych z powierzchni szczelnej drogi, zawierających metale ciężkie, związki azotu, węglowodory i pyły, zawarte m.in. w produktach ścierania opon i nawierzchni, rozproszonych w czasie transportu materiałów sypkich i płynnych, chemikaliach do zwalczania gołoledzi oraz paliwach, smarach, olejach, itp. Źródła tych zanieczyszczeń mogą mieć charakter stały, sezonowy lub przypadkowy wynikający z sytuacji awaryjnych. Woda opadowa i roztopowa z jezdni od początku obwodnicy do włączenia się w ulicę Wrocławską, odprowadzana będzie powierzchniowo za pomocą spadku podłużnego oraz poprzecznego do wpustów ulicznych. Dalej przykanalikami zostanie odprowadzona do istniejącego kanału deszczowego a następnie do miejsca zrzutu - istniejącej kanalizacji deszczowej, znajdującej się w pasie drogowym ul. Wrocławskiej. Od miejsca włączenia w ulicę Wrocławską w rejonie węzła Grabarów do końca obwodnicy, wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą za pomocą pochylenia poprzecznego i podłużnego

do rowów odwadniających zlokalizowanych po obu stronach drogi. Projektowany sposób odprowadzenia oczyszczonych wód deszczowych i roztopowych z projektowanej obwodnicy zakłada odprowadzenie ich do istniejących odbiorników za pomocą otwartych rowów przydrożnych. Przed odprowadzeniem do środowiska naturalnego wody opadowe ujęte z drogi zostaną podczyszczone. Na wylotach projektowanych rowów przydrożnych do istniejących odbiorników (cieków) w celu podczyszczenia wód opadowych i roztopowych z zawiesiny ogólnej zostaną zabudowane osadniki. Wody opadowe odprowadzane do Radomierki podczyszczone będą w osadnikach (z zawiesiny) oraz separatorach (z substancji ropopochodnych). Z uwagi na planowane rozwiązania w zakresie odprowadzania wód opadowych i roztopowych stężenia zawiesin ogólnych w wodach opadowych i roztopowych nie będą przekroczone. Nie będzie również przekroczona dopuszczalna wartość węglowodorów ropopochodnych.

W ocenie organu zaprojektowany system odprowadzania wody opadowej z powierzchni przedmiotowej drogi powinien zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem wynikającym z ruchu pojazdów oraz eksploatacji drogi. Właściwa eksploatacja systemu odwodnienia zapewni osiągnięcie zakładanego efektu oczyszczania.

Teren planowanego przedsięwzięcia wchodzi w skład Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) PLRW60004161929 o nazwie Radomierka, o statusie naturalnej części wód, charakteryzującej się ogólnym stanem wód złym, niezagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Projektowana obwodnica Maciejowej nie przebiega nad żadnym z udokumentowanych i nieudokumentowanych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Najbliżej miejsca inwestycji znajduje się Główny Zbiornik Wód Podziemnych Nr 343 Dolina rzeki Bóbr (Marciszów).

Teren planowanego przedsięwzięcia wchodzi w skład Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) PLGW631090 o numerze 90, charakteryzującej się dobrym stanem ilościowym i chemicznym, nie zagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Obszar przedmiotowej inwestycji nie jest ujęty na mapach zagrożenia powodziowego oraz nie jest położony w zasięgu obszaru narażonego na niebezpieczeństwo powodzi (ONNP). Tereny inwestycyjne są niezagrożone wystąpieniem powodzi, zatem wpływ zjawisk powodziowych nie będzie miał wpływu na przedmiotową drogę.

W celu oceny wpływu inwestycji na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przeanalizowano wpływ inwestycji na elementy biologiczne wspierające je elementy hydromorfologiczne, elementy fizykochemiczne, a także jakość wód. W zakresie wpływu na elementy biologiczne stwierdzić należy, że na etapie realizacji prac oddziaływania na JCWP związane będzie z wykonaniem umocnień brzegów i dna cieków oraz zmianami w profilu podłużnym w obrębie obiektów mostowych. Wiązać się to będzie ze zniszczeniem roślinności wodnej i brzegowej oraz negatywnymi zmianami w obrębie siedlisk wodnych na odcinkach objętych pracami. Biorąc jednak pod uwagę zaplanowane działania minimalizujące, w tym wskazany w niniejszej decyzji sposób prowadzenia prac oraz obowiązek wykonywania ich pod nadzorem ichtiologicznym, jak również fakt, że prace te dotyczyć będą odcinków o długości nieistotnej w skali całej JCWP (243 m przy całkowitej długości cieku ponad 11 km, co stanowi około 2%) oraz, że nie nastąpi przerwanie ciągłości ekologicznej cieku, stwierdzić należy, że działania te nie będą powodowały ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej JCWP.

Uwzględniając uwarunkowania wynikające z przepisów ochrony środowiska, po przeanalizowaniu zaproponowanych w Raporcie zabezpieczeń (m.in. szczelne nawierzchnie dróg, budowa odwodnienia zapewniająca całkowity odbiór wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi) można stwierdzić, że eksploatacja drogi nie wpłynie negatywnie na środowisko wodne, jak również nie będzie powodować zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

Odnosząc się do zapisów art. 81 ust. 3 ustawy o udostępnianiu stwierdzono, że ze względu na swój charakter i skalę planowana inwestycja nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”.

W trakcie prowadzenia prac budowlano-montażowych związanych z realizacją planowanej

inwestycji będą wytwarzane odpady typowe dla budowy dróg (głównie z grupy 17). Zadeklarowany przez inwestora sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów oraz poddanie odpadów w pierwszej kolejności odzyskowi przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania między innymi poprzez składowanie.

Na etapie użytkowania przedmiotowej drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na walory krajobrazowe podczas jego realizacji związane będzie z budową drogi i elementów towarzyszących, a także z przekształceniami przyległych terenów w miejscach niezbędnej realizacji dróg, skrzyżowań, terenów niezbędnych do czasowego zajęcia przy budowie i przebudowie obiektów inżynierskich. Czasowe przekształcenia obejmują także drogi technologiczne, okresowe magazyny materiałów do budowy. Największe zmiany nastąpią w obrębie krajobrazów leśnych i zadrzewieniowych (usunięcie z terenu planowanej drogi części drzew i krzewów, w tym na niewielkich obszarach w obrębie lasów). Zasięg przestrzenny oddziaływania na krajobraz dotyczy terenu realizacji przedsięwzięcia, jak i obszaru, z którego poszczególne prace i budowany układ komunikacyjny będą widoczne. Będzie zatem miejscowy i/lub pozamiejscowy – lokalny. W tym wypadku jednak czas oddziaływania będzie krótkookresowy, ograniczony do czasu realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji obwodnica Maciejowej z elementami towarzyszącymi stanowić będzie nowy element w krajobrazie analizowanego terenu. Jak wynika z przeprowadzonej w Raporcie analizy wpływu wizualnego planowanej obwodnicy, po wybudowaniu drogi nie nastąpi istotne oddziaływanie widokowe planowanej obwodnicy na krajobraz, głównie ze względu na brak istotnych ciągów i punktów widokowych narażonych na to oddziaływanie, a także ze względu na ekranowanie planowanej drogi przez zabudowę Maciejowej. Z realizacją inwestycji nie są również związane znaczne zmiany w krajobrazie powodowane budową ekranów akustycznych. W celu zmniejszenia negatywnego wpływu projektowanej drogi na krajobraz zaleca się nasadzenia zieleni maskujące antropogeniczne formy terenu oraz konstrukcje.

W związku z planowaną budową obwodnicy Maciejowej nie przewiduje się istotnych oddziaływań na klimat. Etap realizacji ze względu na niewielki ładunek emitowanych zanieczyszczeń w tym gazów cieplarnianych oraz krótkotrwały charakter nie będzie miał istotnego wpływu na klimat. Na etapie eksploatacji jedyną emisją do powietrza będzie emisja spalin z silników samochodowych poruszających się po południowej obwodnicy miasta. Etap eksploatacji nie będzie wpływał na klimat z uwagi na to, że przedsięwzięcie nie jest nowym źródłem emisji do powietrza gazów cieplarnianych (ruch pojazdów zostanie skierowany z DK3 na projektowaną obwodnicę, przedsięwzięcie nie ma wpływu na prognozowane natężenie ruchu pojazdów). Po zrealizowaniu przedsięwzięcia emisja gazów cieplarnianych pozostanie na poziomie zbliżonym do poziomu występującego obecnie. Możliwe jest niewielkie zmniejszenie ładunku emitowanych gazów cieplarnianych z uwagi na płynniejszy ruch pojazdów.

W sąsiedztwie terenu przedsięwzięcia brak jest istotnych źródeł emisji hałasu. W rejonie projektowanej drogi klimat akustyczny kształtowany jest obecnie ruchem pojazdów na drodze krajowej nr 3, w mniejszym stopniu w centralnej i wschodniej części terenu przedsięwzięcia ruchem na ulicy Jana Dzierżonia (droga powiatowa) i ul. Trzcіńskiej (droga powiatowa). W wyniku budowy obwodnicy Maciejowej oddziaływania skumulowane mogą wystąpić poprzez: nakładanie się oddziaływań akustycznych, fragmentacji siedlisk przyrodniczych, wzrostu chwilowej (etap realizacji) i stałej (etap eksploatacji) emisji gazów i pyłów do powietrza, wzrostu ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych ciągów komunikacyjnych. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływania skumulowane mogą wystąpić głównie w zakresie emisji hałasu oraz emisji gazów i pyłów do powietrza, efektu bariery dla migracji zwierząt. Z przeprowadzonej w Raporcie analizy w zakresie emisji substancji do powietrza i emisji hałasu, uwzględniającej oddziaływanie skumulowane analizowanego przedsięwzięcia i istniejących źródeł emisji substancji do powietrza i hałasu wynika, że w związku

z projektowaną inwestycją na skutek kumulacji oddziaływań, nie dojdzie do narażenia na ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Nie przewiduje się również oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do środowiska gruntowo-wodnego.

Odnosząc się do wpływu planowanego przedsięwzięcia na bioróżnorodność w rejonie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania gatunków ani siedlisk specyficznych subpopulacji odmiennych genetycznie od innych występujących w podobnych siedliskach, w związku z czym nie nastąpi zmniejszenie zróżnicowania genowego w populacjach.

Ponadto, realizacja inwestycji nie wpłynie na spadek różnorodności gatunkowej – realizacja inwestycji nie spowoduje wyginięcia ani jednego gatunku na terenie Kotliny Jeleniogórskiej, czy szerzej – Dolnego Śląska. Z uwagi na to, że budowa przedmiotowej drogi nie będzie powodowała trwałego zniszczenia żadnego typu ekosystemu ani ich składników, a jedynie niewielkie zmiany w ich obrębie stwierdzono, że inwestycja pozostaje również bez wpływu na różnorodność ekosystemów i krajobrazów.

W związku z powyższym oceniono, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie wpływała na bioróżnorodność, rozumianą jako zmienność wewnątrzgatunkową (różnorodność genowa), międzygatunkową (różnorodność gatunków) i ponad gatunkową (różnorodność ekosystemów i krajobrazów).

Wskazane w niniejszej decyzji warunki realizacji przedsięwzięcia, a także zaproponowane rozwiązania wskazujące niezbędne sposoby zabezpieczające i minimalizujące potencjalne negatywne oddziaływania, są racjonalne i adekwatne do charakteru i skali wpływu inwestycji na środowisko.

W celu zagwarantowania realizacji prac z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i wykonania ich bez szkody dla chronionych gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk nałożono warunek określony w punkcie 1.1. sentencji niniejszej decyzji. Obecność specjalistów ma zapewnić także właściwą reakcję w przypadku sytuacji nagłych, nieprzewidzianych na etapie planowania inwestycji, co zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

Planowana wycinka obejmuje około 3000 sztuk drzew, ponadto usunięta zostanie roślinność krzewiasta oraz młode pokolenie drzew (podrosty drzew) na powierzchni ok. 0,7 ha. W celu ograniczenia negatywnego wpływu tych działań na środowisko przyrodnicze nałożono warunki określone w punktach: 1.2, 1.3, i 1.4 sentencji niniejszej decyzji. Warunki wskazane w punktach 1.2 i 1.3 ograniczają również negatywny wpływ przedsięwzięcia na gatunki zwierząt, zwłaszcza ptaki w trakcie okresu lęgowego. Z uwagi na fakt, że w ocenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu dokonanie rzetelnej i skutecznej weryfikacji obecności miejsc gniazdowania w zwartym kompleksie leśnym nie jest możliwe, prowadzenie wycinki drzew i krzewów – pod nadzorem ornitologa - w trakcie trwania sezonu lęgowego, dopuszczono wyłącznie poza terenami leśnymi. W ramach inwestycji prowadzona będzie wycinka drzew o obwodach pni powyżej 100 cm, które stanowią dogodne siedlisko dla owadów próchnożernych, np. kozioroga dębosza *Cerambyx cerdo* i pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* i nietoperzy – zwierzęta te objęte są ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie gatunkowej zwierząt (Dz.U z 2014 r. poz. 1348), w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. zakazy niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. W przypadku potwierdzenia zasiedlenia drzew przez ww. gatunki inwestor winien uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody, a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia. Drzewa przeznaczone do wycinki mogą stanowić miejsca schronień nietoperzy w trakcie jesiennych migracji lub też mogą być wykorzystywane jako kryjówki godowe do miejsca hibernacji (na badanym obszarze nie stwierdzono występowania kolonii rozrodczych). Natomiast pomimo, że na etapie procedury zmierzającej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie stwierdzono stanowisk ww. gatunków chrząszczy w obrębie inwentaryzowanych drzew, do czasu przystąpienia do realizacji inwestycji mogą one

zostać przez te gatunki zasiedlone.

Warunek określony w punkcie **1.5** ma na celu ochronę zieleni wysokiej i stanowi wypełnienie obowiązków wynikających z art. 87a ustawy o ochronie przyrody. Konieczność prowadzenia prac ręcznie w obrębie brył korzeniowych ma zabezpieczyć korzenie przed uszkodzeniami mechanicznymi. Natomiast wypełnienie pozostałych obowiązków chronić ma zieleń wysoką przeznaczoną do pozostawienia przed uszkodzeniem przez sprzęt, niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi oraz przed zmianami wynikającymi ze zbyt dużego zagęszczenia gruntu w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Warunek określony w punkcie **1.6** nałożono w celu ochrony siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U. UE.L92.206.7, Dz.U. UE-sp. 15-2-102, z późn. zm.) - ich wygrodzenie przed rozpoczęciem robót w terenie ma na celu ich ochronę przed przypadkowym niszczeniem mechanicznym.

Warunek określony w punkcie **1.7.** ma na celu ochronę gleby wraz z wykształconą warstwą zieleni niskiej i bankiem nasion oraz zapewnienie możliwości jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej.

Wymóg warunków punktów **1.9** i **1.10** nałożono w celu ochrony drobnych zwierząt, w szczególności herpetofauny. Wypełnienie obowiązków wynikających z tych warunków w istotny sposób ograniczy przedostawanie się drobnych zwierząt na teren budowy, co zmniejszy śmiertelność w obrębie tej grupy zwierząt.

Warunki określone w punktach: **1.12**, **1.13** i **1.14** nałożono z uwagi na ochronę ichtiofauny. Wskazany w warunku **1.12** termin prowadzenia prac uwzględnia okres rozrodu śliza pospolitego *Barbatula barbatula*, który jest gatunkiem chronionym na mocy rozporządzenia w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Natomiast wskazany optymalny termin prowadzenia prac w cieku, tj. 1 lipca – 15 września uwzględnia również okres tarła i wylęgu narybku pstrąga potokowego *Salmo trutta*, który wprowadzie nie jest objęty ochroną gatunkową, jednak jest istotnym elementem ekosystemu wodnego. Zapisy te mają także na celu ograniczenie niszczenia ekosystemu cieku, zminimalizowanie stężenia zawiesiny i uniemożliwienie przedostawania się zanieczyszczeń do cieku, a tym samym zmniejszenie negatywnych zmian w obrębie ekosystemu wodnego i siedlisk organizmów wodnych. Wskazany w niniejszej decyzji nadzór ichtiologa podczas prac powinien zapobiec niekorzystnym oddziaływaniom wynikającym z braku specjalistycznej wiedzy przyrodniczej. Zadaniem ichtiologa będzie wskazywanie właściwego sposobu prowadzenia prac, a następnie kontrolowanie prawidłowości ich wykonania, jak również obserwowanie zachowania ichtiofauny poniżej prowadzonych robót i zapewnienie wdrożenia adekwatnych działań w sytuacjach zagrażających.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, wykluczenia przedostawania się zanieczyszczeń (w szczególności substancji ropopochodnych) do środowiska wodnego i do gleby a tym samym zmniejszenia zagrożenia wystąpienia zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych i ziemi oraz zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych nałożono warunki określone w punktach: **1.8**, **1.16**, **1.18** i **1.21**. Wskazana w warunku **1.8** lokalizacja zaplecza budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych wykluczyć ma zbędne niszczenie terenów cennych przyrodniczo (zaplecze i bazy to tylko obiekty tymczasowe) oraz przedostawanie się zanieczyszczeń z tych obiektów do wód powierzchniowych. Warunek punktu **1.21** określono również w celu ograniczenia przekształcenia dodatkowych terenów.

Warunek określony w punkcie **1.17** wraz z warunkiem **1.18** nałożono w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy inwestycji.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania akustycznego w czasie budowy nałożono warunki określone w punktach **1.19** i **1.20**.

Warunki określone w punkcie **1.22** mają na celu racjonalne zagospodarowanie i magazynowanie mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.

Warunkiem określonym w punkcie **1.23** zobowiązano inwestora do zachowania ostrożności przy prowadzeniu prac w rejonie istniejących systemów drenarskich, a w przypadku zanieczyszczenia

lub uszkodzenia obiektów melioracyjnych, dokonania ich odbudowy/naprawy.

Warunkiem określonym w punkcie **1.24** zobowiązano inwestora do nadania i/lub przywrócenia terenom niekorzystnie przekształconym w wyniku realizacji inwestycji, wartości użytkowych.

Warunek określony w punkcie **1.25** nakłada obowiązek poinformowania właściwych służb o natrafieniu w trakcie prac na obiekty archeologiczne.

W celu prawidłowego funkcjonowania systemu odwadniającego drogę, a tym samym ograniczenia oddziaływania spływu opadowego na środowisko wód powierzchniowych i gruntowych określono warunki wskazane w punktach: **2.1, 2.4, 2.5**. Wskazano na konieczność prowadzenia właściwej eksploatacji, stałej kontroli, bieżącego czyszczenia, konserwacji oraz ewentualnych napraw systemu odwodnienia przebudowywanych dróg (**pkt. 2.1**) oraz systematycznego czyszczenia nawierzchni jezdni i usuwania z jej obrzeży odkładów zanieczyszczonego piasku, mułu i liści w celu ograniczenia możliwości przedostania się zanieczyszczeń do urządzeń kanalizacyjnych (**pkt 2.5**).

Warunek określony w pkt. **2.1** ma na celu zapewnienie sprawnego i ciągłego funkcjonowania odwodnienia drogi, co będzie pozytywnie wpływać na stan zachowania środowiska przyrodniczego wzdłuż drogi oraz na warunki migracji zwierząt.

W celu zagwarantowania właściwego funkcjonowania urządzeń służących do migracji zwierząt oraz właściwego, tj. ułatwiającego migracje stanu otoczenia przejść dla zwierząt nałożono warunki w punkcie **2.3** sentencji niniejszej decyzji.

Warunki określone w punktach: **III.1, III.2, III.3, III.4 i III.5**, określające maksymalny zakres umocnień w obrębie obiektów mostowych na potoku Radomierka, mają na celu ograniczenie zakresu tych robót, a tym samym ograniczenie ich negatywnego wpływu na ichtiofaunę, przy jednoczesnym zagwarantowaniu bezpieczeństwa planowanych budowli. Ponadto służyć mają ograniczeniu przekształceń w obrębie koryta ciekłu i zachowaniu jak największej różnorodności siedlisk w obrębie ciekłu.

Warunki określone w punktach **III.6 III.7, III.8, III.9, III.10, III.11 i III.13** nałożono w celu zapewnienia właściwych warunków migracji zwierząt. Budowa wskazanych przejść dla zwierząt jest warunkiem niezbędnym do umożliwienia przemieszczania się zwierząt po wybudowaniu drogi, a wskazane w ww. warunkach parametry i wytyczne gwarantować mają, że zaplanowane przejścia będą funkcjonalne.

Warunki określone w punktach: **III.12, III.14, III.15 i III.16**, dotyczące odwodnienia nałożono, aby ten element drogi nie stanowił utrudnienia w przemieszczaniu się zwierząt oraz by zmiany w warunkach siedliskowych w sąsiedztwie drogi były jak najmniejsze.

Warunek określony w punkcie **III.18** zobowiązuje inwestora do wykonania zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranu akustycznego, zlokalizowanego o prawej stronie drogi (wg kilometrażu drogi) od km 0+000 do km 0+105, o długości 105 m i wysokości 2,5 m, w celach dotrzymania standardów akustycznych na terenach zagrożonych ponadnormatywnym poziomem dźwięku (zabudowania mieszkaniowe w pobliżu węzła Grabarów).

Określony w punkcie V zakres monitoringu przedsięwzięcia oraz wskazania w punktach **1.15, III.17, IV.2 i V.5** konieczność przedkładania sprawozdań z ustaleń/działań z udziałem specjalistów służyć mają uzyskaniu przez organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu informacji na temat sposobu przeprowadzenia działań minimalizujących oraz rzeczywistego wpływu przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze. Uzyskane wyniki monitoringu oraz informacje ze sprawozdań – jeżeli będą wskazywały na taką potrzebę – mogą być podstawą do wdrożenia dodatkowych działań minimalizujących lub kompensujących.

Negatywnym oddziaływaniem związanym z przedmiotową inwestycją będzie wycinka drzew i krzewów obejmująca około 3000 sztuk drzew oraz roślinność drzewiastą i krzewiastą z terenu o powierzchni ok. 0,7 ha. W związku z tym nałożono obowiązek określony w punkcie **IV.1**, tj. dokonanie nasadzeń w ilości nie mniejszej niż dwukrotna liczba wyciętych drzew oraz nie mniej niż dwukrotna powierzchnia, z jakiej usuwane będą krzewy i młode drzewa. Celem kompensacji jest poza nasadzeniem odpowiedniej liczby drzew i krzewów – także, w dłuższej perspektywie czasowej, poprawa warunków bytowania oraz stworzenie nowych miejsc bytowania dla gatunków

zwierząt, które utraciły swoje siedliska w związku z przedmiotową wycinką.

Posiadane na etapie wydania niniejszej decyzji dane na temat przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego wystarczająco pozwalają ocenić jego oddziaływanie na środowisko, a także określenie wymagań dotyczących ochrony środowiska niezbędnych do ujęcia w projekcie budowlanym.

Działki, na których realizowana będzie planowana inwestycja położone są w granicach *miejsowego planu zagospodarowania przestrzennego dla projektowanej obwodnicy osiedla Maciejowa w Jeleniej Górze, w śladzie drogi krajowej nr 3* (Uchwała Nr 631/XLIX/2006 Rady Miejskiej Jeleniej Góry z dnia 10 października 2006 r., opublikowana w dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego z dnia 20 listopada 2006 r., Nr 242, poz. 3592). Znajdują się one na terenach określonych symbolami: K_{GP} (o przeznaczeniu podstawowym: tereny komunikacji publicznej – droga główna przyspieszona o przekroju jednojezdniowym), L_s (o przeznaczeniu podstawowym: tereny lasów i dolesień), K_L (o przeznaczeniu podstawowym: tereny komunikacji publicznej – droga lokalna), R_Z (o przeznaczeniu podstawowym: rolnicza przestrzeń produkcyjna – grunty rolne, łąki i pastwiska, drogi gospodarcze oraz drobne ciek wodne), K_g (o przeznaczeniu podstawowym: tereny komunikacji niepublicznej – drogi gospodarcze – pożarowe służące gospodarce rolnej i leśnej), W (wody otwarte), K_r (o przeznaczeniu podstawowym: ścieżka rowerowa, z towarzyszącym ciągiem pieszym).

Planowana budowa obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze jest zgodna z ustaleniami ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Z uwagi na lokalizację w dużej odległości od granicy państwa, planowane zamierzenie inwestycyjne nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko, zatem nie określono wymogów w tym zakresie.

W toku postępowania ustalono, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami obszarów chronionych wymienionych w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Najbliżej położony obszar Natura 2000, tj. obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Góry i Pogórze Kaczawskie PLH020037 znajduje się w odległości ok. 1,6 km od planowanej inwestycji. Przeprowadzona analiza wpływu przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 wykazała, że realizacja inwestycji nie będzie w znacząco negatywny sposób oddziaływać na żaden obszar Natura 2000 ani na spójność Sieci Natura 2000.

Wobec przewidywanego zakończenia postępowania administracyjnego Prezydent Miasta Jeleniej Góry obwieszczeniem z dnia 27 kwietnia 2016 r., znak GK-O.6220.22.201, zawiadomił strony postępowania o udostępnieniu całego materiału dowodowego przedmiotowej sprawy, a także umożliwił stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, podając termin 10 dni po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia obwieszczenia.

Obwieszczenie umieszczono na okres 14 dni:

- na dwóch tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Jelenia Góra (budynek Urzędu Miasta przy ul. Sudeckiej 29 i Plac Ratuszowy 58),
- w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Miasta Jelenia Góra (www.jeleniagora.pl),
- w miejscu planowanej inwestycji (gablota reklamowa na przystanku autobusowym przy ul. Trzcinińskiej w Jeleniej Górze - obręb Maciejowa).

Termin 14 dni upłynął dnia 11 maja 2016 r., zaś termin 10 dni po tym terminie upłynął dnia 23 maja 2016 r.

W wyznaczonym 10 dniowym terminie żadna ze stron nie skorzystała z przysługującego jej prawa. Zrealizowanie inwestycji w wariantcie proponowanym przez inwestora jest korzystne ze względu na uwarunkowania społeczne, w tym w szczególności znacznie poprawi warunki komunikacyjne oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu w tej części miasta.

Ponadto przy zastosowaniu przewidywanych i wskazanych w Raporcie rozwiązań, rzetelnego i zgodnego z obowiązującymi normami i zaleceniami wykonania inwestycji, a także warunków nałożonych w niniejszej decyzji realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska akustycznego oraz przekroczeń dopuszczalnych

wartości stężeń substancji w powietrzu.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko i szczegółowym przeanalizowaniu specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych orzeczono jak w sentencji decyzji.

Integralną część decyzji stanowi załącznik przedstawiający charakterystykę przedsięwzięcia.

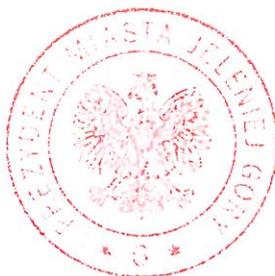
Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Jeleniej Górze, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Jeleniej Góry, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353). Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4 wyżej przytoczonej ustawy.

Niniejsza decyzja jest ostateczna

Dnia 22 czerwca 2016 r.

Podpis Gajdamowicz



z up. PREZYDENTA MIASTA

Złomeli
Bożena Wozniak
Kierownik Referatu Ochrony
Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:

1. Inwestor za pośrednictwem pełnomocnika Pan Marcin Matysik SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski sp. j., ul. Promienista 87A/1, 60-141 Poznań
2. Pozostałe strony przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 kpa
3. aa

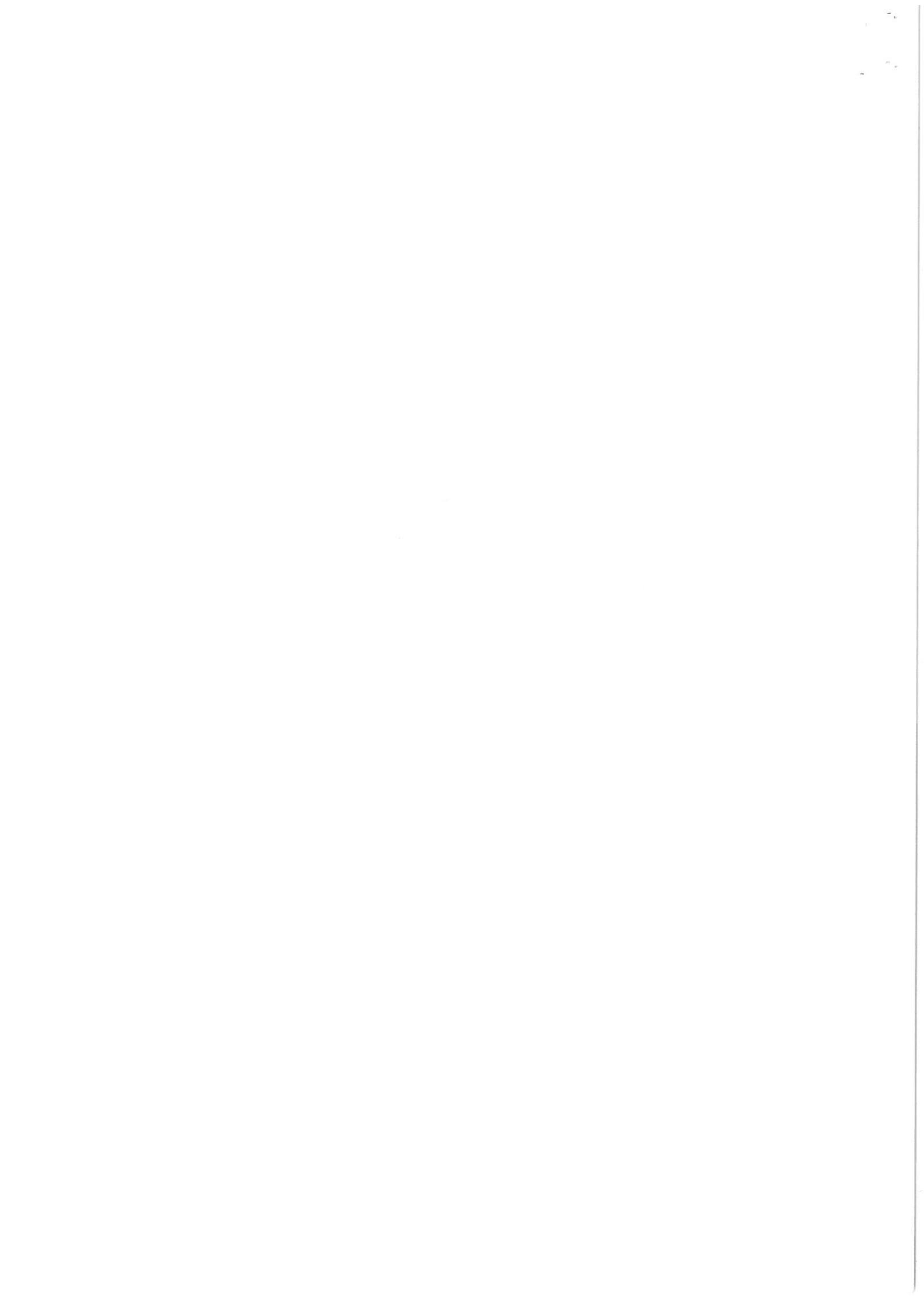
Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Plac Powstańców Warszawy 1, 50-153 Wrocław.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jeleniej Górze, ul. Jana Kasprówicza 17, 58 – 500 Jelenia Góra.
3. Miejski Zarząd Dróg i Mostów, ul. Ptasia 21 58-500 Jelenia Góra.

Niniejsza decyzja jest zwolniona z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 783, z późn. zm.).

Agnieszka Gajdamowicz

Gajdamowicz
Inspektor



Załącznik do decyzji Prezydenta Miasta Jeleniej Góry Nr 24/16, z dnia 24 maja 2014 r., znak GK-O.6220.22.2015

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze – budowa południowej obwodnicy miasta w ramach zadania pn.: Opracowanie dokumentacji projektowej budowy obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze – budowa południowej obwodnicy miasta

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie na terenie miasta Jelenia Góra, na działkach nr: obręb 23 NE (0023) AM 62: dz. nr 23/1, 20/1; obręb 23 NE (0023) AM 66: dz. nr 8/22, 13/5, 21/4, 21/3, 13/6, 13/15, 21/6, 22; obręb 23 NE (0023) AM 63: dz. nr 6, 3, 4; obręb Maciejowa II (0062) AM 1: dz. nr 16, 15, 12/2, 13; obręb Maciejowa II (0062) AM 3: dz. nr 25, 24, 18/13, 18/7, 17, 15/4, 14; obręb Maciejowa II (0062) AM 2: dz. nr 7, 6, 8, 9, 10; obręb Maciejowa II (0062) AM 8: dz. nr 1, 2, 4, 6, 7, 8; obręb Maciejowa II (0062) AM 7: dz. nr 2, 3, 5, 6, 7/3, 8, 9; obręb Maciejowa II (0062) AM 6: dz. nr 1/3, 1/4, 1/5, 2/1, 2/2, 1/1; obręb Maciejowa II (0062) AM 10: dz. nr 2/8, 2/3, 2/4, 2/7, 2/6, 2/9, 1; obręb Maciejowa III (0063) AM 14: dz. nr 2, 1, 3, 10, 4, 5, 6, 7, 8; obręb Maciejowa III (0063) AM 15: dz. nr 13, 11, 12, 8, 7, 4, 5, 1; obręb Maciejowa III (0063) AM 16: 15, 14, 12, 16; obręb Maciejowa III (0063) AM 23: dz. nr 5, 3, 4; obręb Maciejowa III (0063) AM 22: dz. nr 1, 2; obręb Maciejowa III (0063) AM 18: dz. nr 23/4, 22/1, 18/1, 20/1; obręb Maciejowa III (0063) AM 21: dz. nr 2, 1, 3; obręb Maciejowa III (0063) AM 19: dz. nr 6, 7, 15, 8, 11, 12, 9, 10; obręb Maciejowa III (0063) AM 7: dz. nr 10, 9, 8, 11, 7, 1, 3, 2, 19; obręb Maciejowa III (0063) AM 6: 1, 2/36.

Trasa planowanej obwodnicy przebiega w terenie niezabudowanym (tereny leśne, łąkowe, polne), z wyjątkiem początkowego odcinka obwodnicy w rejonie węzła Grabarów, gdzie znajdują się zabudowania mieszkalne. Przebieg trasy obwodnicy w większości pokrywa się z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nieznacznie wykracza poza jego granice na odcinku od km ok. 0+310 do km ok. 0+620. W miejscu tym odsunięto trasę obwodnicy ze względu na warunki terenowe (wysokie wzniesienie), które znacznie wpłynęłoby na zwiększenie ilości robót ziemnych. Na odcinku od km ok. 3+750 do km ok. 4+920 odsunięto oś projektowanej obwodnicy poza przewidziany w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pas drogowy, aby uniknąć konieczności przebudowy obiektu mostowego oraz zwiększyć odległość obwodnicy od miejsca, w którym do potoku Radomierka wpadają jej dwa dopływy. Dowiązania przebudowywanych ulic Dzierżonia i Trzcieńskiej wykraczają poza miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, natomiast włączenia w istniejącą drogę krajową nr 3 w nim się mieszczą.

Początek projektowanej trasy km 0+000 znajduje się w pobliżu istniejącego węzła Grabarów. Droga sytuacyjnie i wysokościowo dowiązuje się do stanu istniejącego, w którym znajdują się dwie dwupasowe jezdnie rozdzielone pasem zieleni. W km ok. 0+160 znajduje się trójwłotowe skrzyżowanie o ruchu okrężnym (typu „rondo”). Jeden z wlotów stanowi dowiązanie do istniejącej ul. Wrocławskiej, natomiast dwa pozostałe stanowią projektowaną obwodnicę Maciejowej. W miejscu tym zaprojektowano dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w prawo (przewidywany główny strumień ruchu), mający na celu umożliwienie bezkolizyjnego przejazdu przez rondo z miasta Jelenia Góra na projektowaną obwodnicę. Od początku opracowania, poprzez rondo przeprowadzony został ciąg pieszo-rowerowy, który połączy węzeł Grabarów z dzielnicą Maciejowa. Za rondem znajduje się obiekt mostowy nad potokiem Radomierka. Za skrzyżowaniem droga przy pomocy łuków poziomych odsuwa się od wzniesienia znajdującego się w terenie po czym przechodzi w odcinek prosty, a następnie w łuk poziomy. Na tym odcinku przecina ona drogi wewnętrzne oraz rowy melioracyjne dochodząc do ul. Kosynierów. Od tego miejsca do skrzyżowania z ulicą Jana Dzierżonia trasa biegnie w odcinku prostym, a na jej wybranych fragmentach zaprojektowano drogi gospodarcze (wraz z mijankami) mające na celu skomunikowanie przeciętych dróg wewnętrznych służących do obsługi transportu rolnego i leśnego. W km ok. 1+200 przewidziano wykonanie przejazdu gospodarczego w ciągu drogi przeciwpożarowej. Na odcinku tym, ze względu na wzniesienie terenu i pochylenie niwelety, zaprojektowano dodatkowy pas ruchu o długości około 1500 m (droga o przekroju 2+1), służącego

do wyprzedzania pojazdów. Pas ten kończy się przed projektowanym skrzyżowaniem z ul. Jana Dzierżonia. Na tym odcinku obwodnica przecina drogi wewnętrzne oraz rowy melioracyjne. Oś obwodnicy składa się z odcinków prostych oraz łuków poziomych. Na wybranych fragmentach zaprojektowano drogi gospodarcze (wraz z mijankami) mające na celu skomunikowanie przeciętych dróg wewnętrznych służących do obsługi transportu rolnego i leśnego.

W km ok. 2+406 zaprojektowano czterowlotowe skrzyżowanie o ruchu okrężnym (typu „rondo”) z ul. Jana Dzierżonia. Przewidziano korektę przebiegu drogi z dowiązaniem jej do stanu istniejącego. W ul. Dzierżonia włączone zostały drogi gospodarcze służące do obsługi sąsiadujących terenów.

Dalej droga przebiega w łuku poziomym, po czym przechodzi w odcinek prosty. Od tego miejsca następuje odgięcie osi drogi mające na celu uniknięcie konieczności przebudowy obiektu mostowego w ciągu ul. Trzcńskiej oraz zwiększenie odległości obwodnicy od miejsca, w którym do potoku Radomierka wpadają jej dwa dopływy. Pomiedzy skrzyżowaniami zaprojektowano drugi dodatkowy pas ruchu o długości ok. 1214 m (droga o przekroju 2+1) służący do wyprzedzania pojazdów na wzniesieniu terenu. Na wybranych odcinkach przewiduje się budowę dróg gospodarczych obsługujących okoliczne tereny. Droga przecina rowy melioracyjne oraz urządzenia drenarskie.

W km ok. 4+166 zaprojektowano czterowlotowe skrzyżowanie skanalizowane z ul. Trzcnią. Występują tu dodatkowe pasy lewoskrętów dla obu kierunków ruchu. Przewidziano korektę przebiegu drogi z dowiązaniem jej do stanu istniejącego. W ul. Trzcnią włączone zostały drogi gospodarcze służące do obsługi sąsiadujących terenów. Za skrzyżowaniem w ciągu obwodnicy zaprojektowano obiekt mostowy nad potokiem Radomierka.

Następnie droga biegnie w odcinku prostym oraz łuku poziomym przecinając kolejne rowy melioracyjne i urządzenia drenarskie dochodząc do miejsca włączenia do istniejącej drogi krajowej nr 3. W miejscu tym, w km ok. 5+007 zaprojektowano trójwlotowe skrzyżowanie skanalizowane w celu skomunikowania projektowanej obwodnicy z dzielnicą Maciejowa. W jego obrębie zlokalizowano dodatkowy pas lewoskrętu, prawoskrętu oraz pas włączenia. Przewidziano również wykonanie drogi gospodarczej.

Koniec projektowanej trasy znajduje się w km ok. 5+295 gdzie droga sytuacyjnie i wysokościowo dowiązuje się do stanu istniejącego, w którym znajduje się jedna dwupasowa jezdnia.

Na odcinku od km 0+000 do km ok. 0+193 droga posiada przekrój uliczny - zaprojektowano jezdnię ograniczoną betonowymi krawężnikami ulicznymi. Na dalszym odcinku droga posiada przekrój drogowy, na którym posiada ona opaskę bitumiczną o szerokości około 0,7 m oraz pobocze gruntowe o szerokości około 0,8 m, wspólnie stanowiące pobocze o szerokości około 1,5 m.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje budowę południowej obwodnicy Jeleniej Góry na odcinku ok. 5,3 km. W ramach inwestycji wykonana zostanie:

- jezdnia drogi szybkiego ruchu o nawierzchni bitumicznej;
- przebudowa ulic: Wrocławskiej, Jana Dzierżonia i Trzcńskiej;
- przebudowa skrzyżowań z drogami publicznymi,
- budowa przejazdu gospodarczego w ciągu drogi przeciwpożarowej;
- budowa przejścia dla zwierząt;
- budowa i przebudowa zjazdów na drogi wewnętrzne;
- budowa dróg gospodarczych wzdłuż projektowanej drogi (ok. 5,1 km) wraz z mijankami;
- budowa ciągu pieszo-jezdni i chodników (na wybranych odcinkach);
- budowa poboczy umocnionych i gruntowych;
- budowa ekranu akustycznego;
- budowa murów oporowych;
- budowa skarp z obsianiem trawą;
- budowa obiektów mostowych nad potokiem Radomierka;
- budowa przepustów pod drogami i zjazdami;
- budowa i przebudowa przydrożnych rowów drogowych;
- przebudowa układu rowów melioracyjnych oraz urządzeń drenarskich;
- przebudowa kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej w tym linii energetycznej wysokiego napięcia 110 kV;

- zabezpieczenie kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej;
- budowa sieci drenażowej (na wybranych odcinkach);
- budowa kanalizacji deszczowej o długości około 300 m;
- budowa oświetlenia drogowego;
- budowa elementów bezpieczeństwa ruchu;
- ewentualna budowa i przebudowa ogrodzeń;
- roboty rozbiórkowe;
- wycinka drzew i krzewów na terenach leśnych;
- wycinka drzew i krzewów na pozostałych terenach.

Trasa obwodnicy przebiega w terenie niezabudowanym, m.in. po obszarach znajdujących się w użytkowaniu rolniczym, terenach łąk oraz terenach leśnych poza terenami zainwestowanymi. Zabudowania mieszkaniowe znajdują się jedynie w pobliżu węzła Grabarów, gdzie początek obwodnicy włącza się w istniejącą drogę krajową nr 3.

Projektowana obwodnica przecina kilkakrotnie potok Radomierka oraz liczne rowy melioracyjne i drenażowe, do których przewiduje się zrzut wody opadowej i roztopowej.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze trzech zlewni:

- zlewni Radomierka od Bełkotki do ujścia o kodzie 161929 – w obszarze dorzecza rzeki Bóbr (dorzecze II-go rzędu), dorzecza rzeki Odry (dorzecze I-go rzędu);
- zlewni Radomierka od Silnicy do Komarna o kodzie 161923 – w obszarze dorzecza rzeki Bóbr (dorzecze II-go rzędu), dorzecza rzeki Odry (dorzecze I-go rzędu);
- zlewni Radomierka od Silnicy o kodzie 161921 – w obszarze dorzecza rzeki Bóbr (dorzecze II-go rzędu), dorzecza rzeki Odry (dorzecze I-go rzędu).

Woda opadowa i roztopowa z jezdni od początku opracowania do włączenia się w istniejącą ulicę Wrocławską odprowadzana będzie powierzchniowo za pomocą spadku podłużnego oraz poprzecznego do wpustów ulicznych. Dalej przykanalikami woda zostanie odprowadzona do istniejącego i/lub kanału deszczowego, a następnie do miejsca zrzutu – istniejącej kanalizacji deszczowej znajdującej się w pasie drogowym ulicy Wrocławskiej. Od miejsca włączenia w ulicę Wrocławską w rejonie węzła Grabary do końca opracowania, wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą za pomocą pochyleń poprzecznego i podłużnego do rowów odwadniających zlokalizowanych po obu stronach drogi. Ponadto przewiduje się korektę przebiegu rowów melioracyjnych i urządzeń drenażowych w miejscach ich kolizji z projektowaną obwodnicą i przydrożnymi rowami drogowymi. W ciągach rowów przewiduje się budowę przepustów, a nad potokiem Radomierka budowę obiektów mostowych.

Projektowana droga ma być drogą główną ruchu przyspieszonego kategorii ruchu KR 5. Opracowanie rozpoczyna się i kończy włączeniem oraz dowiązaniem do istniejącej jezdni. Początek projektowanej trasy znajduje się w km 0+000 w pobliżu istniejącego węzła Grabarów. Koniec projektowanej trasy znajduje się w km ok. 5+295.



z up. PREZYDENTA MIASTA
Bożena Mizurek
 Kierownik Referatu Ochrony
 Środowiska i Rolnictwa

SMP Projektanci Sp. j.
WPLYNEŁO

08.06.2016

L. dz. 554 podpis mlb