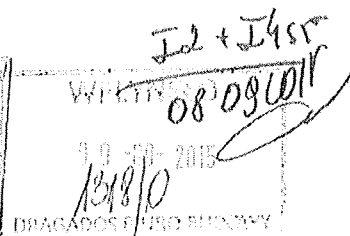
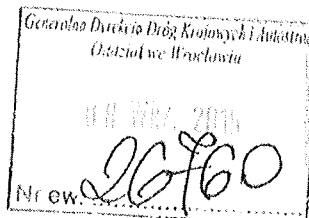




Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
we Wrocławiu



Wrocław, dnia 8 września 2015 r.

WOOŚ.4242.132.2014.KC.36

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 90 ust. 1 i 8 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) oraz zgodnie z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 6 listopada 2014 r., znak: DOII-II-ł0-772-99-2136/14, w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, na odcinku Korzeńsko /bez węzła/ – węzeł „Widawa” Wrocław” w związku z postępowaniem prowadzonym po wznowieniu postępowania w sprawie zakończonej ostateczną decyzją Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 lutego 2014 r., znak: DOII-IIIeb/BOII-3eb-772-75-239/12/13/14, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy decyzję Wojewody Dolnośląskiego Nr 9/12 z dnia 28 maja 2012 r., znak: IF.AB.7820.34.2011.AK.13 o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej

uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określam następujące warunki:

- I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:
1. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska dla terenów chronionych przed hałasem należy zastosować ekrany akustyczne zgodnie z tabelą nr 1:

Tabela nr 1. Zestawienie ekranów akustycznych

Lp.	Kilometraż [km]	Strona	Wysokość [m]	Długość [m]
1	112+063+112+190	L	3	127
2	127+530+127+670	P	4	140
3	142+280+142+500	P	2	220

4	142+500÷142+680	P	3	180
5	142+367÷142+500	L	2	133
6	142+500÷142+660	L	3	160
7	144+550÷144+870	L	4	320
8	146+907,60÷147+222	L	3	314,4
9	147+222÷147+360	L	2	138
10	151+700÷152+102	P	2	402
11	154+630÷155+000	P	3	370

2. Należy zapewnić miejsca, które umożliwią posadowienie ekranów akustycznych w późniejszych latach eksploatacji drogi:

- rezerwa na realizację ekranu od km 111+920 do km 112+030 - strona prawa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 114+750 do km 114+950 - strona lewa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 117+520 do km 117+820 - strona lewa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 130+650 do km 131+000 - strona lewa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 131+400 do km 131+580 - strona lewa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 145+600 do km 145+950 - strona lewa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 147+100 do km 147+300 - strona prawa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 148+650 do km 148+850 - strona lewa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 151+450 do km 151+650 - strona lewa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 151+500 do km 151+700 - strona prawa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 152+100 do km 152+200 - strona prawa,
- rezerwa na realizację ekranu od km 151+900 do km 153+700 - strona lewa.

3. Zastosować systemy odwodnienia drogi zgodnie z tabelą nr 2:

Tabela nr 2. Zestawienie elementów odwodnienia

Lp.	Odcinek odwodnianej drogi	Sposób odprowadzenia wód opadowych z drogi	Zespoły oczyszczające	Numer zbiornika	Odbiornik
1	- od km 108+758 do km 108+801 – strona lewa i prawa S5 - obiekt MS-1 – strona lewa	rów + kanalizacja	-	-	wody z tego odcinka drogi odprowadzane są do kanalizacji znajdującej się na odcinku drogi który jest objęty odrębnym opracowaniem

Lp.	Odcinek odwadniającej drogi	Sposób odprowadzenia wód opadowych z drogi	Zespoły oczyszczające	Numer zbiornika	Odbiornik
2	- od km 108+860 do km 109+190 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rzeka Dąbrocznia (Stara Orla)
3	- od km 108+868 do km 109+190 – strona lewa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-01	Z-1 uszczelniony	rzeka Dąbrocznia (Stara Orla)
4	- od km 109+195 do km 109+719 – strona lewa i prawa S5	rów szczelny	ZO-2	-	rzeka Dąbrocznia (Stara Orla)
5	- od km 109+719 do km 110+049 – strona lewa i prawa S5	rów szczelny	ZO-03	-	Rów RM-5
6	- od km 110+049 do km 110+455 – strona lewa i prawa S5	rów szczelny	ZO-05	-	Rów RSO-4
7	- od km 110+455 do km 110+742 – strona lewa i prawa S5	rów szczelny	ZO-07	-	Rów RD-11
8	- od km 110+742 do km 110+995 – strona lewa i prawa S5	rów szczelny	ZO-08	-	Rów RD-11
9	- od km 110+995 do km 111+188 – strona lewa i prawa S5	rów szczelny	ZO-09	-	Rów RD-1
10	- od km 111+188 do km 111+724 – strona lewa i prawa S5	rów szczelny	ZO-10	-	Rów RD-1
11	- od km 111+724 do km 112+054 – strona lewa S5	rów trawiasty + szczelny + kanalizacja	ZO-11	Z-2 uszczelniony	rów RD
12	- od km 111+724 do km 111+980 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RD
13	- od km 112+096 do km 112+845 – strona lewa S5 - od km 112+064 do km 112+813 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RJ
14	- od km 112+076 do km 112+810 – strona lewa S5	kanalizacja	ZO-12	Z-3 uszczelniony	Kanał Stawnik
15	- od km 112+425 do km 112+811 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	Kanał Stawnik
16	- od km 112+931 do km 113+300 – strona lewa S5	rów szczelny	ZO-13	-	Kanał Stawnik
17	- od km 112+931 do km 113+300 – strona prawa S5 - obiekt MS-4 – strona prawa	rów szczelny	ZO-14	-	Kanał Stawnik
18	- od km 113+300 do km 113+717 – strona lewa S5	rów szczelny	ZO-15	-	Kanał Kokotek
19	- od km 113+300 do km 113+717 – strona prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-16	-	Kanał Kokotek
20	- od km 113+717 do km 114+226 – strona lewa S5 - od km 000+080 do km 000+395 – strona lewa, łącznica Z3	rów szczelny	ZO-17	-	Kanał Kokotek
21	- od km 113+707 do km 114+226 – strona prawa S5 - od km 000+080 do km 000+395 – strona prawa, łącznica Z1	rów szczelny + kanalizacja	ZO-18	Z-4 uszczelniony	Kanał Kokotek
22	- od km 114+348 do km 115+168 – strona lewa S5 - od km 000+000 do km 000+278 – strona lewa, łącznica Z4 - od km 000+133 do km 000+742 – strona lewa, droga 5 - od km 114+351 do km 115+764 – strona lewa S5 + WS-5	rów szczelny + kanalizacja	ZO-19	Z-5 uszczelniony	rów RJ-1

Lp.	Odcinek odwodnionej drogi	Sposób odprowadzenia wód opadowych z drogi	Zespoły oczyszczające	Numer zbiornika	Odbiornik
23	- od km 114+348 do km 115+168 – strona prawa S5 + łącznica Z2 - od km 114+774 do km 115+156 – strona prawa S5 - obiekt MS-6 – strona prawa	rów szczelny + kanalizacja	ZO-20	Z-6 uszczelniony	rów RJ-1
24	- od km 116+907 do km 116+224 – strona lewa S5 - od km 115+907 do km 116+272 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RF-2
25	- od km 115+922 do km 116+323 – strona lewa S5 - od km 116+293 do km 116+324 – obiekt WS-7+S5 - obiekt MS-6 – strona lewa	kanalizacja	ZO-21	Z-7 uszczelniony	Starorzecze
26	- od km 116+394 do km 116+494 – strona lewa S5	rów trawiasty	-	-	rzeka bez nazwy
27	- od km 116+394 do km 116+485 – strona prawa S5 - obiekt MS-8 – strona prawa	rów szczelny + kanalizacja	ZO-22	-	Starorzecze
28	- od km 116+548 do km 116+823 – strona lewa S5	rów szczelny	ZO-23	-	rzeka Sącieczna
29	- od km 116+548 do km 116+823 – strona prawa S5 - obiekt MS-9 – strona prawa	rów szczelny + kanalizacja	ZO-24	Z-8 uszczelniony	rzeka Sącieczna
30	- od km 116+823 do km 117+141 – strona lewa S5	rów szczelny	ZO-25	-	rzeka Sącieczna
31	- od km 116+823 do km 117+160 – strona prawa S5	rów szczelny	ZO-26	-	rzeka Sącieczna
32	- od km 117+141 do km 117+354 – strona lewa S5	rów szczelny	ZO-27	-	rów RG-7
33	- od km 117+128 do km 117+354 – strona prawa S5	rów szczelny	ZO-28	-	rów RG-7
34	- od km 117+354 do km 117+544 – strona lewa S5	rów szczelny	ZO-29	-	rów RG-9
35	- od km 117+354 do km 117+541 – strona prawa S5	rów szczelny	ZO-30	-	rów RG-9
36	- od km 117+544 do km 117+781 – strona lewa S5 - od km 117+544 do km 117+793 – strona prawa S5	rów szczelny	ZO-31	-	rów RG
37	- od km 117+831 do km 118+230 – strona lewa S5 + obiekt WS-10 - od km 117+828 do km 118+261 – strona lewa S5 - od km 000+378 do km 000+404 – strona lewa dojazd do WD-11 - obiekt WD-11 - od km 000+489 do km 000+800 – strona prawa dojazd do WD-11 - od km 117+828 do km 118+261 – strona prawa S5 + łącznica M4	rów trawiasty + rów szczelny + kanalizacja	ZO-32	Z-9 uszczelniony	rów RG
38	- od km 000+000 do km 000+378 – strona lewa, droga 399	rów trawiasty	ZO-33	-	rów RG
39	- od km 000+240 do km 000+378 – strona prawa, droga 399	rów trawiasty	ZO-34	-	rów RG
40	- od km 000+118 do km 000+057 – strona lewa, droga 399	rów szczelny	ZO-35	-	rów RG
41	- od km 000+118 do km 000+057 – strona prawa, droga 399	rów szczelny	ZO-36	-	rów RG

Lp.	Odcinek odwodnionej drogi	Sposób odprowadzenia wód opadowych z drogi	Zespoły oczyszczające	Numer zbiornika	Odbiórnik
42	- od km 118+275 do km 118+439 – strona lewa S5	rów szczelny+ kanalizacja	ZO-37	Z-10 uszczelniony	rów RG
43	- od km 118+282 do km 118+438 – strona prawa S5	rów szczelny	-	-	rów RG-11
44	- od km 118+284 do km 119+594 – strona lewa S5	rów trawiasty + rów szczelny + kanalizacja	ZO-38	Z-11 uszczelniony	rów RG
45	- od km 118+440 do km 119+612 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RG
46	- od km 119+676 do km 120+031 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RG
47	- od km 119+683 do km 120+045 – strona prawa S5 + WS-12 - od km 120+040 do km 120+665 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty + rów szczelny + kanalizacja	ZO-39	Z-12 uszczelniony	rów RG
48	- od km 120+665 do km 121+482 – strona lewa S5	rów szczelny	ZO-40	-	rów RC
49	- MOP Morzęcino – zachód	kanalizacja	ZO-131	Z-12a uszczelniony	rów RC
50	- MOP Morzęcino – wschód	kanalizacja	ZO-137	Z-12b uszczelniony	rów RC
51	- od km 120+665 do km 121+482 – strona prawa S5	rów szczelny	ZO-41	Z-13 uszczelniony	rów RC
52	- od km 121+482 do km 122+185 – strona lewa S5 - od km 000+000 do km 000+246 – strona lewa, dojazd do WD-13	rów szczelny	ZO-42	-	rów RC
53	- od km 121+482 do km 122+210 – strona prawa S5 - od km 000+370 do km 000+514 – strona prawa, dojazd do WD-13 - obiekt WD-13	rów szczelny	ZO-43	Z-14 uszczelniony	rów RC
54	- od km 122+200 do km 122+555 – strona lewa i prawa S5	rów szczelny	ZO-44	-	rów RC-21
55	- od km 122+555 do km 123+185 – strona lewa i prawa S5 - obiekt MS-14	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-45	Z-14a uszczelniony	rów RC-21
56	- od km 122+555 do km 123+194 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RC 21
57	- od km 123+314 do km 123+604 – strona lewa S5	rów trawiasty	-	-	rzeka Główniak
58	- od km 123+314 do km 123+604 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rzeka Główniak
59	- od km 123+325 do km 124+392 – strona lewa S-5	rów szczelny + kanalizacja	ZO-46	-	rzeka Krościenka
60	- od km 123+604 do km 124+392 – strona prawa S5	rów szczelny	ZO-47	-	rzeka Krościenka
61	- od km 124+392 do km 125+274 – strona lewa S5	rów szczelny	ZO-48	-	rzeka Krościenka
62	- od km 124+392 do km 125+274 – strona prawa S5	rów szczelny	ZO-49	-	rzeka Krościenka
63	- od km 125+274 do km 125+490 – strona lewa S5 - od km 000+050 do km 000+214 – strona lewa i prawa, dojazd do WD-15 - obiekt WD-15	rów trawiasty + rów szczelny	ZO-50	-	rów RP-3

Lp.	Odcinek odwodnionej drogi	Sposób odprowadzenia wód opadowych z drogi	Zespoły oczyszczające	Numer zbiornika	Odbiornik
64	- od km 125+274 do km 125+490 – strona prawa S5 - strona prawa obiekt WD-15	rów szczelny	ZO-51	-	rów RP-3
65	- od km 125+490 do km 127+392 – strona lewa S5	rów trawiasty + rów szczelny + kanalizacja	ZO-52	Z-14b uszczelniony	rów RP-3
66	- od km 125+486 do km 127+392 – strona prawa S5	rów szczelny	ZO-53	Z-15 uszczelniony	rów RP-1
67	- od km 127+392 do km 127+833 – strona lewa S5	rów trawiasty	-	-	rów RXK 10
68	- od km 127+392 do km 127+426 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RXK 10
69	- od km 127+426 do km 127+835 – strona prawa S5 + dojazd do WD-16 - od km 127+393 do km 127+835 – strona prawa S5 - strona prawa obiekt WD-16 - od km 000+485 do km 000+620 – strona prawa, łącznica K1 - od km 000+000 do km 000+174 – strona prawa, łącznica K2 - od km 000+000 do km 000+137 – strona prawa, łącznica K3	rów szczelny + kanalizacja	ZO-54	Z-16 uszczelniony	rów RXK 9
70	- od km 000+045 do km 000+270 – strona lewa, łącznica K1	rów szczelny	ZO-55	-	rów RXK-12
71	- od km 000+045 do km 000+270 – strona prawa, łącznica K1	rów szczelny	ZO-56	-	rów RXK-12
72	- od km 000+045 do km 000+270 – strona prawa, łącznica K1	rów szczelny	ZO-57	-	rzeka Bzianka
73	- od km 000+045 do km 000+270 – strona lewa, łącznica K5 - obiekt WD-16A – strona lewa - od km 127+835 do km 128+090 – strona lewa i prawa S5	rów szczelny	ZO-58	-	rzeka Bzianka
74	- od km 128+105 do km 129+600 – strona lewa S5 - obiekty WD-17 i WD-18 – strona lewa	rów szczelny + kanalizacja	ZO-59	Z-17 uszczelniony	rzeka Bzianka
75	- od km 129+168 do km 129+810 – strona prawa S5 + MS-19 - obiekt WD-17 – strona prawa - od km 000+363 do km 000+577 – strona prawa, dojazd do WD-17 - od km 000+313 do km 000+508 – strona prawa, dojazd do WD-18 - od km 128+090 do km 129+600 – strona prawa S5	rów trawiasty + rów szczelny + kanalizacja	ZO-60	Z-18 uszczelniony	rzeka Bzianka
76	- od km 129+600 do km 129+791 – strona lewa S-5 - od km 129+600 do km 129+813 – strona prawa S-5	rów trawiasty	-	-	rów RXK-12
77	- od km 129+856 do km 131+449 – strona lewa S5 - obiekty WD-20 i WD-21 – strona lewa	rów szczelny + kanalizacja	ZO-61	Z-19 uszczelniony	rów RXK-12

Lp.	Odcinek odwadnianej drogi	Sposób odprowadzenia wód opadowych z drogi	Zespoły oczyszczające	Numer zbiornika	Odbłomik
78	- od km 129+883 do km 131+277 – strona prawa S5 - od km 000+373 do km 000+627 – strona prawa, dojazd do WD-20 - od km 000+590 do km 000+757 – strona prawa, dojazd do WD-21	rów szczelny	ZO-62	Z-20 uszczelniony	rów RXK-15
79	- od km 131+279 do km 131+461 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RXM-2
80	- od km 131+463 do km 132+436 – strona lewa S5	rów szczelny + kanalizacja	ZO-63	Z-21 uszczelniony	rów bez nazwy
81	- od km 131+463 do km 132+139 – strona prawa S5	rów trawiasty + rów szczelny + kanalizacja	ZO-63a	Z-21a uszczelniony	rów RM
82	- od km 131+463 do km 132+139 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów R-24
83	- od km 000+000 do km 000+330 – strona prawa, łącznica P4 i P5 - droga pow. 1346D – strona prawa	rów trawiasty + rów szczelny	ZO-64	-	rów RXY
84	- od km 132+149 do km 132+732 – strona lewa S5 - obiekt WS-22 – strona lewa - od km 132+140 do km 132+732 – strona prawa S5 - łącznica P1 i P2 – strona prawa - łącznica P3 – strona prawa S5 - droga pow. 1346D – strona prawa	rów trawiasty + rów szczelny	ZO-65	Z-22 uszczelniony	rów RXY-1
85	- od km 132+793 do km 132+890 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	-	-	rzeka Poręba
86	- od km 132+739 do km 134+055 – strona lewa S5 - obiekty MS-23 i WD-24 – strona lewa - od km 132+900 do km 134+055 – strona prawa S5 - od km 000+502 do km 000+778 – strona prawa, dojazd do WD-24	rów trawiasty + rów szczelny + kanalizacja	ZO-66	Z-23 uszczelniony	rzeka Poręba
87	- od km 133+703 do km 134+470 – strona prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-67	Z-24 uszczelniony	rów R0
88	- od km 134+055 do km 134+470 – strona lewa S5	rów trawiasty	-	-	rów R0
89	- od km 134+471 do km 135+172 – strona prawa S5 - obiekt MS-25 – strona prawa	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-68	Z-25 uszczelniony	rów R0
90	- od km 134+473 do km 134+839 – strona lewa S5	rów trawiasty	-	-	rów R0
91	- od km 134+839 do km 135+178 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RZ
92	- od km 135+285 do km 136+604 – strona lewa S5 - od km 135+285 do km 136+633 – strona prawa S5	rów szczelny + kanalizacja	ZO-69	Z-26 uszczelniony	rzeka Struga II
93	- od km 136+620 do km 136+765 – strona lewa S5 - obiekt WD-26 – strona lewa - od km 000+000 do km 000+245 – strona lewa, dojazd do WD-26	rów szczelny	ZO-70	-	rzeka Wióknica

Lp.	Odcinek odwodnionej drogi	Sposób odprowadzenia wód opadowych z drogi	Zespoły oczyszczające	Numer zbiornika	Odbiornik
94	- od km 136+646 do km 136+765 – strona prawa S5 - od km 000+362 do km 000+536 – strona prawa, dojazd do WD-26	rów szczelny	ZO-71	-	rzeka Włóknica
95	- obiekt MS-27 – strona lewa - od km 136+765 do km 136+977 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-72	Z-27 uszczelniony	rzeka Włóknica
96	- od km 137+043 do km 137+573 – strona lewa S-5 - od km 137+043 do km 137+596 – strona prawa S5	rów trawiasty	ZO-73	Z-28 uszczelniony	Rzeka Włóknica poprzez połączenie z Z-27
97	- od km 137+572 do km 137+690 – strona lewa S5	rów trawiasty	ZO-74	-	rów RB-25
98	- od km 137+572 do km 137+702 – strona prawa - obiekt WS-28 – strona prawa	rów trawiasty	ZO-75	-	rów RB-25
99	- od km 137+710 do km 139+470 – strona lewa S5 - od km 000+000 do km 000+243 – strona lewa, dojazd do WD-29 - od km 137+709 do km 138+781 – strona lewa S5 + WD-29	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-76	Z-29 uszczelniony	rów RB-25
100	- od km 137+722 do km 139+470 – strona prawa S5 - od km 138+790 do km 139+666 – strona prawa S5 + WS-30	rów trawiasty + rów szczelny + kanalizacja	ZO-77	Z-30 uszczelniony	rów RB-25
101	- od km 139+737 do km 140+240 – strona lewa S5 - od km 139+756 do km 140+103 – strona prawa S5 - obiekt WS-31 – strona prawa	rów trawiasty + rów szczelny + kanalizacja	ZO-79	Z-32	ziemia, rów drogowy
102	- DK5 łącznica T7 – strona lewa - łącznica T6 – strona prawa - od km 139+470 do km 139+678 – strona lewa S5 - od km 139+485 do km 139+686 – strona prawa S-5	rów trawiasty	ZO-80	Z-33	ziemia rów drogowy
103	- od km 000+000 do km 000+700 – strona prawa, droga 340 - łącznice T1, T2 i T3 – strona lewa	rów trawiasty	ZO-81	Z-34	ziemia
104	- od km 140+302 do km 140+712 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-82	Z-35	ziemia rów drogowy
105	- od km 140+714 do km 141+169 – strona lewa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-83	Z-36	ziemia, rów drogowy
106	- od km 140+707 do km 141+169 – strona prawa S5	rów trawiasty	ZO-84	Z-37	ziemia rów drogowy
107	- od km 141+188 do km 142+670 – strona lewa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-85	Z-38 uszczelniony	rów RXN
108	- od km 141+188 do km 142+317 – strona prawa S5	rów trawiasty	ZO-86	Z-39 uszczelniony	rów RXN
109	- od km 142+401 do km 142+614 – strona lewa S5	rów trawiasty	-	-	rów oraz rzeka Ława
110	- obiekt WS-33 – strona prawa - od km 142+381 do km 142+614 – strona prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-87	Z-40 uszczelniony	rzeka Ława

Lp.	Odcinek odwodnionej drogi	Sposób odprowadzenia wód opadowych z drogi	Zespoły oczyszczające	Numer zbiornika	Odbiornik
111	- od km 142+615 do km 143+162 – strona lewa S5 - od km 142+613 do km 142+796 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów oraz rzeka Ława
112	- od km 142+627 do km 143+746 – strona prawa S5 - obiekt WS-34 – strona prawa	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-88	Z-41	Ziemia rz. Ława
113	- od km 143+163 do km 143+522 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	-	Z-42	ziemia
114	- od km 143+523 do km 143+744 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	-	Z-43	ziemia
115	- od km 143+790 do km 144+790 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RXD-6
116	- od km 143+802 do km 145+164 – strona lewa S5 - obiekt WD-35 – strona lewa	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-89	Z-44	Ziemia rów RXD-6
117	- od km 144+792 do km 145+169 – strona prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-90	Z-45 uszczelniony	rów RXD-6
118	- MOP Wisznia Mała – wschód	kanalizacja	ZO-151	Z-45a	ziemia rów bez nazwy
119	- MOP Wisznia Mała – zachód	kanalizacja	ZO-143	Z-45b uszczelniony	rów drogowy poprzez zespół oczyszczający ZO-91 do rowu RXD-1
120	- od km 145+192 do km 146+038 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	ZO-91	-	rów RXD-1
121	- od km 146+038 do km 146+919 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-92	Z-46 uszczelniony	rzeka Ława
122	- od km 147+182 do km 147+509 – strona lewa S5 - od km 147+190 do km 147+509 – strona prawa S5 - obiekt MS-36 – strona prawa	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-93	Z-47 uszczelniony	rów RXC
123	- od km 147+509 do km 148+238 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	ZO-94	-	rów R-32
124	- od km 148+238 do km 148+492 – strona lewa S5	rów trawiasty	ZO-95	-	rów RL-21
125	- od km 148+238 do km 148+492 – strona prawa S5	rów trawiasty	ZO-96	-	rów RL-21
126	- od km 148+492 do km 148+739 – strona lewa S5 - od km 000+000 do km 000+189 – strona lewa, dojazd do WD-37 - obiekt WD-37 – strona lewa	rów trawiasty	ZO-97	-	rów RL-18
127	- od km 148+492 do km 148+739 – strona prawa S5 - od km 000+274 do km 000+402 – strona prawa, dojazd do WD-37	rów trawiasty	ZO-98	-	rów RL-18
128	- od km 148+739 do km 149+370 – strona lewa S5	rów trawiasty	ZO-99	-	rów RL-13
128	- od km 148+739 do km 149+370 – strona prawa S5	rów trawiasty	ZO-100	-	rów RL-13
130	- od km 149+370 do km 149+660 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-101	Z-48	ziemia, rów RL-9

Lp.	Odcinek odwodnionej drogi	Sposób odprowadzenia wód opadów z drogi	Zespoły oczyszczające	Numer zbiornika	Odbiornik
131	- od km 149+658 do km 150+879 – strona lewa S5 - od km 000+000 do km 000+358 – strona lewa, łącznice 4, 5, 6 - od km 000+000 do km 000+406 – strona lewa, DK 5 - obiekt WD-38 – strona lewa	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-102	Z-49 uszczelniony	rów RL-9
132	- od km 149+658 do km 150+878 – strona prawa S5 - od km 000+000 do km 000+350 – strona prawa, łącznice 1, 2, 3 - od km 000+519 do km 000+722 – strona prawa, DK 5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-103	Z-50 uszczelniony	rów RL-9
133	- od km 150+878 do km 151+317 – strona lewa S5	rów trawiasty	ZO-104	-	rów RL
134	- od km 151+317 do km 151+638 – strona lewa S5	rów trawiasty	-	-	Rów RL-2
135	- od km 150+880 do km 151+856 – strona prawa S5 - obiekt WS-39 – strona prawa	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-105	Z-51 uszczelniony	rów drogowy
136	- od km 151+332 do km 151+837 – strona prawa S5 + dopływ ze zbiornika 61	rów trawiasty	-	-	rów RL-2
137	- od km 151+637 do km 151+884 – strona prawa S5	rów trawiasty	-	-	rów RL-2
138	- od km 151+837 do km 151+855 – strona lewa S5	rów trawiasty	-	-	rów RL-2
139	- od km 151+897 do km 152+560 – strona lewa S5 - od km 151+919 do km 152+460 – strona prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-106	Z-52 uszczelniony	rów RL
140	- od km 152+458 do km 154+627 – strona lewa i prawa S5	rów trawiasty	ZO-107	Z-53 uszczelniony	Rów RJ-5
141	- od km 154+627 do km 155+101 – strona lewa S5 - od km 154+627 do km 155+070 – strona prawa S5 - obiekt WS-40 – strona prawa	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-108	Z-54	ziemia, rów RJ-5
142	- od km 155+099 do km 155+668 – strona prawa S5	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-109	Z-55 uszczelniony	rów RJ
143	- od km 155+137 do km 155+668 – strona lewa S5	rów trawiasty	-	-	rów
144	- od km 156+422 do km 156+756 – strona lewa S5 - od km 000+000 do km 000+389 – strona lewa, dojazd do WD-42 - od km 156+423 do km 156+778 – strona prawa S5 - obiekty MS-41 i WD-42 – strona prawa - od km 000+474 do km 000+657 – strona prawa, dojazd do WD-42	rów trawiasty + kanalizacja	ZO-110	Z-56 uszczelniony	Potok Sołtysowicki
145	- od km 000+000 do km 000+395 – strona prawa, łącznica W3 - od km 000+179 do km 000+890 – strona prawa, łącznica W2	kanalizacja	ZO-111	-	Kanał Mokrzyca

4. Ścieki sanitarne z terenu miejsc obsługi podróźnych odprowadzać kanalizacją do biologicznej oczyszczalni ścieków, a następnie poprzez: zbiornik retencyjny Z-12A do rowu RC (MOP II „Morzęcino Zach.”), zbiornik retencyjny Z-12B do rowu RC (MOP III „Morzęcino Wsch.”), zbiornik retencyjno-infiltracyjny Z-45A do ziemi (MOP II „Wisznia Mała Wsch.”), zbiornik retencyjny Z-45B do rowu drogowego, a stamtąd poprzez zespół oczyszczający ZO-91 do rowu RXD-1 (MOP III „Wisznia Mała Zach”).
5. Wody opadowe z terenu:
- MOP „Morzęcino Zach.” (MOP II) odprowadzać do kanalizacji deszczowej i poprzez zespół oczyszczający z separatorem (ZO-131) oraz zbiornik retencyjny (Z-12A) do rowu RC,
 - MOP „Morzęcino Wsch.” (MOP III) odprowadzać do kanalizacji deszczowej i poprzez zespół oczyszczający z separatorami (ZO-137) oraz zbiornik retencyjny (Z-12B) do rowu RC,
 - MOP „Wisznia Mała Wsch.” (MOP II) odprowadzać do kanalizacji deszczowej i poprzez zespół oczyszczający z separatorem (ZO-151) oraz zbiornik retencyjno-infiltracyjny (Z-45A) do ziemi,
 - MOP „Wisznia Mała Zach.” (MOP III) odprowadzać do kanalizacji deszczowej i poprzez zespół oczyszczający z separatorem (ZO-143) oraz zbiornik retencyjny (Z-45B) do rowu drogowego, stamtąd poprzez zespół oczyszczający ZO-91 do rowu RXD-1.

II. Analiza porealizacyjna

Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, która będzie miała na celu ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony przeciwhałasowej. Analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Punkty pomiarowe do analizy porealizacyjnej zlokalizować zarówno za ekranami akustycznymi w celu sprawdzenia ich skuteczności, jak również na terenach chronionych, gdzie otrzymane na obecnym etapie wyniki obliczeń nie wskazują jednoznacznie na wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu, a w szczególności w lokalizacjach określonych zgodnie z tabelą nr 3. Ponadto w przypadku powstania nowych zabudowań bądź terenów chronionych akustycznie i wykorzystywanych zgodnie z ich funkcją, punkty pomiarowe zlokalizować również

w tych miejscach, gdzie możliwe jest przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu ze względu na bliskie sąsiedztwo drogi S5. W przypadku stwierdzenia w analizie porealizacyjnej (uwzględniając również oddziaływanie skumulowane) przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zastosować zabezpieczenia chroniące środowisko przed ponadnormatywnym oddziaływaniem w zakresie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny, w tym dodatkowe zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych, technologiczne i organizacyjne. W przypadku, gdy wartości te mimo zastosowania zabezpieczeń nie będą dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Tabela nr 3. Lokalizacja punktów pomiarowych do analizy porealizacyjnej

Lp.	Numer odbiornika	Lokalizacja [km]	Strona wg kilometrażu S5
1	11	111+980	P
2	12	112+100	L
3	34	114+850	L
4	43	116+200	L
5	81	122+310	P
6	94	124+710	P
7	119	127+550	P
8	137	129+350	L
9	142	131+500	L
10	162	138+000	P
11	175	140+300	L
12	186	142+400	L
13	192	142+380	P
14	200	142+630	P
15	207	144+800	L
16	217	145+750	L
17	226	146+500	L
18	238	147+140	L
19	251	147+200	P
20	254	148+400	L
21	260	148+700	L

22	262	148+750	L
23	296	152+050	P
24	303	151+600	L
25	323	153+000	P
26	346	154+700	P
27	368	155+100	L
28	376	155+500	L
29	381	156+700	P
30	402	153+250	L
31	403	152+350	L
32	404	152+100	P
33	405	151+700	P
34	406	130+900	L
35	407	117+650	L

UZASADNIENIE

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu w dniu 23 sierpnia 2010 r. wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Widawa Wrocław według wariantu IC z korektą jego przebiegu w rejonie miejscowości Psary, znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/86/09/10/ama zwaną dalej *decyzją ooś*. W wyniku postępowania odwoławczego Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 12 stycznia 2011 r., znak: DOOS-idk.4200.18.2011.ew uchylił w części decyzję ooś i w tym zakresie orzekł, a w pozostałej części utrzymał ją w mocy. W toku prowadzonego przez Wojewodę Dolnośląskiego postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, dnia 27 kwietnia 2012 r. tutejszy organ po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko wydał postanowienie znak: WOOS.4242.33.2011.AMA.9, w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław na odcinku Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Widawa Wrocław” zwane dalej *postanowieniem RDOŚ we Wrocławiu*, w którym zostały uszczegółowione warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji ooś. Wojewoda Dolnośląski w dniu 28 maja 2012 r. wydał decyzję nr 9/12, znak: IF.AB.7820.34.2011.AK13, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa

drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, na odcinku Korzeńsko /bez węzła/ - węzeł „Widawa” Wrocław”, zwaną dalej *decyzją ZRID* oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności. Decyzją z dnia 7 lutego 2014 r., znak: DOI-IIIeb/BOII-3eb-772-75-239/12/13/14 zwaną dalej *decyzją Ministra*, po rozpatrzeniu wniesionych odwołań, Minister Infrastruktury i Rozwoju, uchylił w części i w tym zakresie orzekł co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymał w mocy decyzję ZRID.

Minister Infrastruktury i Rozwoju w związku z postępowaniem prowadzonym po wznowieniu postępowania w sprawie zakończonej decyzją Ministra z dnia 7 lutego 2014 r., pismem z dnia 6 listopada 2014 r. (data wpływu 10 listopada 2014 r.), znak: DOI-III-10-772-99-2136/14, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, na odcinku Korzeńsko /bez węzła/ – węzeł „Widawa” Wrocław”, przedkładając wniosek Pana Roberta Radonia, reprezentującego inwestora – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, z dnia 4 listopada 2014 r., znak: GDDKiA-O/WR-I2-LS-4111/S5-PR/278/2014, o zmianę *decyzji ZRID* w zakresie dotyczącym, m.in.: liczby i wysokości zabezpieczeń akustycznych i ekologicznych, ogrodzenia drogi, lokalizacji zatok autobusowych przy drodze DP 03 wraz z korektą chodników, geometrii zachodniego wlotu ronda węzła „Żmigródek”. We wniosku z dnia 4 listopada 2014 r. inwestor wniósł jednocześnie o przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, przedkładając „Raport o oddziaływaniu na środowisko w zakresie klimatu akustycznego Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) - węzeł Widawa Wrocław” [K. Kobiela, M. Polus, J. Zarzycki, kwiecień 2014 r.] zwany dalej *raportem ooś*. Przedłożenie przez inwestora raportu ooś spowodowane jest zmianą przepisów w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, które zostały wprowadzone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. *zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Dodatkowo w toku prowadzonego postępowania inwestor przedłożył wraz z pismem z dnia 19 grudnia 2014 r. „Suplement do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Widawa Wrocław w zakresie klimatu akustycznego” [M. Deneszewski, Racibórz, listopada 2014] zwany dalej *suplementem w zakresie klimatu akustycznego* oraz uzupełnienia do raportu ooś z dnia 22 stycznia 2015 r., 11 maja 2015 r., 5 czerwca 2015 r. i z dnia 17 lipca 2015 r. Ponadto pismem z dnia 16 grudnia 2014 r. pełnomocnik

inwestora zwrócił się z wnioskiem o uwzględnienie w uzgodnieniu warunków realizacji ww. przedsięwzięcia korekty rozwiązań dotyczących urządzeń ochrony środowiska w zakresie rodzaju zbiorników zawartych w punkcie I.27 *postanowienia RDOS we Wrocławiu* oraz w zakresie zbiornika Z-45B wymienionego w punkcie I.29 i I.30 ww. postanowienia, przedkładając m.in. „Raport w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Widawa Wrocław *SUPLEMENT W ZAKRESIE ODWODNIENIA*” (K. Olszewska, Z. Dobaczewski, A. Gajda-Sabak; Wrocław, grudzień 2014 r.), zwany dalej: „*suplementem w zakresie odwodnienia*”.

Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*.

W myśl art. 90 ust. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* organem właściwym do wydania postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Tutejszy organ, działając zgodnie z art. 90 ust. 2 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, pismem z dnia 5 stycznia 2015 r., wystąpił do Ministra Infrastruktury i Rozwoju o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 wyżej cyt. ustawy oraz pismem z dnia 5 stycznia 2015 r. do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię przed wydaniem postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji planowanej inwestycji.

Pismem z dnia 9 marca 2015 r., znak: DOI-II-10-772-99-582/14/15, Minister Infrastruktury i Rozwoju po przeprowadzeniu udziału społeczeństwa w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia przekazał tutejszemu organowi informacje dotyczące sposobu oraz terminu podania do publicznej wiadomości informacji o toczącym się postępowaniu oraz uwagi i wnioski złożone w wyznaczonym terminie przez przedstawicieli społeczeństwa, informując przy tym, że termin na wniesienie uwag i wniosków upłynął dnia 2 marca 2015 r. W wyznaczonym terminie do Ministra Infrastruktury zostały złożone uwagi i wnioski przez Wójta Gminy Wisznia Mała, mieszkańców Wysokiego Kościoła, Wiszni Małej, Ligoty Pięknej, Malina, Psar, Kryniczna,

Krzyżanowic. Ponadto dnia 2 marca 2015 r. bezpośrednio do tutejszego organu uwagi i wnioski do postępowania złożył Pan Krzysztof Woda. Uwagi i wnioski społeczeństwa obejmowały w głównej mierze dwa rodzaje zagadnień: kwestie formalno-prawne związane z prowadzonym postępowaniem oraz chęć pozostawienia ekranów akustycznych na całej długości drogi w niezmienionym stanie w stosunku do wcześniej wydanej decyzji o oś i postanowienia o oś oraz o dodanie nowych ekranów. Zawnioskowano również do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o to, aby odmówił uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, do czego tutejszy organ nie mógł się przychylić. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wszczął przedmiotowe postępowanie na wniosek Ministra Infrastruktury i Rozwoju działając na podstawie art. 89 ust. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. Minister Infrastruktury i Rozwoju wraz z wnioskiem z dnia 6 listopada 2014 r. przedłożył wszystkie wymagane zgodnie z art. 89 ust. 2 ww. ustawy załączniki w związku z czym tutejszy organ nie miał podstaw prawnych do odmowy uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu z tego samego powodu nie mógł przychylić się do wniosku Stowarzyszenia Mieszkańców Gminy Wisznia Mała „Integracja” (występującego w przedmiotowym postępowaniu jako strona) z dnia 16 marca 2015 r., o oddalenie wniosku o przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W odniesieniu do wniosków dotyczących zakresu ochrony akustycznej tutejszy organ, po analizie przedłożonej dokumentacji uznał, iż konieczność zastosowania ekranów akustycznych zachodzi jedynie w zakresie określonym w punkcie I.1 sentencji niniejszego postanowienia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu jako organ administracji publicznej, na podstawie art. 6 *Kodeksu postępowania administracyjnego* zobowiązany jest do działania na podstawie przepisów prawa, a te w zakresie ochrony akustycznej uległy zmianie wraz z wejściem w życie rozporządzenia Ministra Środowiska *zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*. Biorąc pod uwagę powyższe inwestor słusznie zawnioskował o doprecyzowanie zakresu ochrony akustycznej w przedmiotowym przypadku, gdyż wybudowanie wcześniej zaprojektowanych ekranów skutkowałoby ich przewymiarowaniem w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów. Z tego samego powodu tutejszy organ nie mógł przychylić się do wniosku Stowarzyszenia

Mieszkańców Gminy Wisznia Mała „Integracja” z dnia 24 czerwca 2015 r. również dotyczącego liczby i parametrów ekranów akustycznych.

Ponadto w złożonych uwagach i wnioskach została podważona poprawność prowadzonego przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju postępowania, jednakże Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, jako organ jedynie uzgadniający warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, nie posiada kompetencji do prowadzenia kontroli w tym zakresie.

Dodatkowo w swoim wystąpieniu Wójt Gminy Wisznia Mała zawniósł o przeprowadzenie pełnego postępowania merytorycznego, a nie wyłącznie uproszczonego postępowania dotyczącego klimatu akustycznego, co tutejszy organ uczynił, przyjmując za dowody w sprawie nie tylko załączone do wniosku o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia załączniki oraz otrzymane w toku postępowania uzupełnienia, ale również „Raport o oddziaływaniu na środowisko: Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Widawa Wrocław”, sporządzony w sierpniu 2011 r. przez zespół w składzie: Ewa Makosz, Elżbieta Tocicka, Tomasz Bernady, Paweł Kisiel, Magdalena Andziak, Waldemar Brodziuk, Michał Dąbrowski, Magdalena Golińska, Tomasz Grudecki, Łukasz Dudzikowski, Krzysztof Jarmoszewicz, Piotr Jędzura, Małgorzata Juchniewicz, Marcin Moczulski, Iwona Solarz, Agata Sas, stanowiący podstawę do wydania postanowienia RDOŚ we Wrocławiu, będący w posiadaniu tutejszej dyrekcji.

Ponadto Wójt Gminy Wisznia Mała załączył do swojego wystąpienia szczegółowe uwagi do suplementu w zakresie klimatu akustycznego dotyczące poprawności przyjętych założeń oraz wykonanych analiz. Zarówno te uwagi, jak również uwagi zawarte w następnych pismach Wójta Gminy Wisznia Mała składanych w toku postępowania (z dnia 26 czerwca 2015 r. i z dnia 10 sierpnia 2015 r.) tutejszy organ przeanalizował i uzyskał od wnioskodawcy stosowne wyjaśnienia.

W toku postępowania uwagi i wnioski złożyły strony postępowania. Dnia 4 marca 2015 r. do tutejszej dyrekcji wpłynęło pismo TOYA Development Sp. z o.o. Sp. k. w likwidacji, dnia 20 maja 2015 r. pismo Pana Jana Olszewskiego oraz dnia 2 lipca 2015 r. pismo Pani Jolanty Kordos, w imieniu której występuje Pani Adrianna Owczarek. Uwagi i wnioski powielały się z tymi złożonymi w trakcie udziału społeczeństwa i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu odniósł się już do nich powyżej.

W sprawie również dwukrotnie interweniował Poseł na sejm RP Pan Michał Jaros, przychylając się do wcześniejszych próśb zawartych w pismach mieszkańców wsi Kryniczno.

Ze względu na braki w przedłożonej do wniosku dokumentacji, konieczność przeanalizowania licznych uwag i wniosków oraz rozszerzenie zakresu wniosku przez inwestora w toku prowadzonego postępowania, tutejszy organ nie mógł wydać niniejszego postanowienia w ustawowym terminie. Ostateczny termin wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia został wyznaczony na dzień 17 września 2015 r.

Postanowieniem z dnia 29 stycznia 2015 r. (data wpływu 2 lutego 2015 r.), znak: ZNS.9011.3.44..2015.JŁ Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych warunki realizacji ww. przedsięwzięcia z zastrzeżeniem, że na terenach zabudowy chronionej pod względem oddziaływania akustycznego, na których wyznaczono punkty pomiarowe do analizy porealizacyjnej, w tym na wysokości miejscowości Krzyżanowice, należy przewidzieć rezerwy terenów pod ewentualne ekrany.

Minister Infrastruktury i Rozwoju, w związku z wnioskiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu o zmianę decyzji ZRID w zakresie dotyczącym zmiany rodzaju zbiorników i odbiorników odprowadzanych wód opadowych, w piśmie z dnia 23 czerwca 2015 r. powtórnie wystąpił do tutejszego organu o przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, dnia 26 czerwca 2015 r. tutejszy organ, działając zgodnie z art. 90 ust. 2 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* wystąpił do Ministra Infrastruktury i Rozwoju z prośbą o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu w trybie art. 33-36 i 38 wyżej cyt. ustawy oraz pismem z dnia 26 czerwca 2015 r. powtórnie wystąpił do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię przed wydaniem postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji planowanej inwestycji.

Postanowieniem z dnia 7 lipca 2015 r., znak: ZNS.9011.3.973.2015.JŁ Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych warunki realizacji ww. przedsięwzięcia z zastrzeżeniem, że na terenach zabudowy chronionej pod względem oddziaływania akustycznego, na których wyznaczono punkty pomiarowe do analizy porealizacyjnej ze względu na możliwość przekroczenia na tych terenach dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, pochodzącego od oddziaływania drogi ekspresowej S5 lub skumulowanego oddziaływania ww. drogi z innymi drogami należy przewidzieć rezerwy terenów

pod ewentualne ekrany. Rezerwy terenów pod ewentualne ekrany zostały wskazane w punkcie I.2 niniejszego postanowienia. Tutejszy organ nie mógł jednak w całości uwzględnić ww. zastrzeżenia organu inspekcji sanitamej, m.in. z tego powodu, iż część punktów pomiarowych określonych do analizy porealizacyjnej wskazana została na terenach znajdujących się za ekranami akustycznymi w celu sprawdzenia ich skuteczności, a część w celu określenia rzeczywistego oddziaływania oraz weryfikacji przyjętego modelu obliczeniowego została zlokalizowana w miejscach, gdzie obliczenia wskazują na brak przekroczeń dopuszczalnych wartości w zakresie hałasu, a także w miejscach gdzie zastosowanie ekranu akustycznego nie przyniosłoby żadnego efektu.

Pismem z dnia 20 sierpnia 2015 r., znak: DOII-II-fo-772-99-1608/14/15, Minister Infrastruktury i Rozwoju po powtórny przeprowadzeniu udziału społeczeństwa w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia przekazał tutejszemu organowi informacje dotyczące sposobu oraz terminu podania do publicznej wiadomości informacji o toczącym się postępowaniu oraz uwagi i wnioski złożone w wyznaczonym terminie przez przedstawicieli społeczeństwa, informując przy tym, że termin na wniesienie uwag i wniosków upłynął 13 sierpnia 2015 r. W wyznaczonym terminie do Ministra Infrastruktury zostały złożone uwagi i wnioski przez Wójta Gminy Wisznia Mała. W swoim wystąpieniu Wójt Gminy Wisznia Mała podtrzymał w całości złożone w piśmie z dnia 9 lutego 2015 r. uwagi i wnioski, powielając swoje stanowisko przedstawione już w toku postępowania tutejszemu organowi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, po rozpatrzenia całości materiału dowodowego oraz uwag i wniosków społeczeństwa i stron postępowania orzekł jak w sentencji. Planowanym przedsięwzięciem jest budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) - węzeł Widawa Wrocław wraz z urządzeniami i obiektami towarzyszącymi od km 108+758 do km 156+792 o długości 48,034 km. Inwestycja stanowi fragment planowanej drogi ekspresowej S5 Autostrada A1 (Grudziądz) – Bydgoszcz – Poznań – Leszno – Autostradowa Obwodnica Wrocławia A8.

W ramach przedmiotowego postępowania zostało ponownie przeanalizowane oddziaływanie drogi S5 w związku ze zmianą rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. nr 120, poz. 826 ze zm.) i tym samym możliwości zmiany liczby i wysokości zastosowanych zabezpieczeń akustycznych.

Zgodnie z raportem oos, w celu oszacowania wpływu eksploatacji budowanej drogi ekspresowej S5 na zmianę klimatu akustycznego terenów przyległych do planowanej inwestycji, wykonano obliczenia równoważnego poziomu dźwięku. Obliczenia zasięgu hałasu i poziomów dźwięku w punktach obserwacji wykonano dla prognozy ruchu na planowany rok oddania inwestycji do użytkowania oraz na rok 2028.

Obliczenia emisji hałasu do środowiska wykonano dla dwóch sytuacji: bez zastosowania ekranów akustycznych i z zastosowaniem ekranów akustycznych zoptymalizowanych do nowych dopuszczalnych poziomów hałasu. Każda z powyższych sytuacji została przeanalizowana w dwóch przypadkach: oddziaływanie wyłącznie projektowanej trasy ekspresowej S5 i oddziaływania skumulowanego projektowanej trasy ekspresowej S5, drogi DK5, linii kolejowej E59 oraz Autostradowej Obwodnicy Wrocławia.

Wyniki analizy akustycznej wykazały zmniejszenie maksymalnego zasięgu dopuszczalnego poziomu hałasu nawet o ponad połowę w stosunku do wyników uzyskanych w analizach akustycznych zawartych w powtórnym raporcie o oddziaływaniu na środowisko z marca 2011 r. sporządzanym na potrzeby uzyskania postanowienia RDOŚ we Wrocławiu. W zasięgu oddziaływania ponadnormatywnego hałasu znalazło się zdecydowanie mniej terenów wymagających ochrony akustycznej. Największe redukcje powierzchni ekranów uzyskano w przypadku, gdy tereny chronione zlokalizowane były w znacznej odległości od trasy, mniejsze w przypadku, gdy sąsiadowały one bezpośrednio z zaprojektowaną drogą S5.

Wyniki obliczeń w wariancie z zastosowanymi ekranami zgodnymi z decyzją ZRID wskazują na duże prawdopodobieństwo wystąpienia ekranów przeprojektowanych (o zbyt dużych wysokościach oraz długościach w stosunku do aktualnie obowiązujących dopuszczalnych poziomów hałasu). Zgodnie z raportem oos analiza otrzymanych wyników pozwoliła określić optymalne wysokości i lokalizacje ekranów akustycznych zaprojektowanych do nowych wartości wskaźników dopuszczalnych, co znalazło odzwierciedlenie w warunku zawartym w punkcie I.1 niniejszego postanowienia. Na omawianym odcinku trasy S5, po przeprowadzonej analizie akustycznej, zaprojektowane zostały ekrany akustyczne pochłaniające o klasie A3 (minimalny wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku wynoszący w tym przypadku $DL\alpha \geq 9$ dB) oraz o klasie B3 (jednoliczbowy wskaźnik izolacyjności od dźwięków powietrznych wynoszący w tym przypadku $DLR \geq 25$ dB). Wysokość zaprojektowanych ekranów wynosi od 2 m do 4 m. Łączna długość zoptymalizowanych ekranów akustycznych i określonych dla nowych

wskaźników dopuszczalnego poziomu dźwięku wynosi 2504 m. Daje to znaczne zmniejszenie długości koniecznych do wybudowania zabezpieczeń akustycznych w porównaniu z wartościami zatwierdzonymi w decyzji ZRID (długość ekranów wynosiła 13852 m).

Na odcinkach, na których wyznaczono rezerwy terenu pod ewentualne ekrany akustyczne, wskazanych w punkcie 1.2 niniejszego postanowienia, może zaistnieć konieczność realizacji zabezpieczeń przeciwhałasowych w przyszłości, po wykonaniu analizy porealizacyjnej i określeniu faktycznego oddziaływania inwestycji.

W suplemencie w zakresie klimatu akustycznego przedstawiono analizę skumulowanego oddziaływania akustycznego na środowisko projektowanej drogi ekspresowej S5 na odcinku przebiegającym w rejonie miejscowości Krzyżanowice, Autostradowej Obwodnicy Wrocławia oraz drogi powiatowej 1371D. Zgodnie z ww. opracowaniem przeprowadzono obliczenia oddziaływania skumulowanego dla następujących dróg:

- projektowana droga S5, AOW, droga 1371D,
- droga S5 i droga 1371D,
- AOW i droga 1371D,
- droga 1371D.

Obliczenia oddziaływania pochodzącego od dróg S5, AOW oraz 1371D wskazują, że w roku oddania do użytkowania drogi ekspresowej S-5 przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu występować mogą w kilkunastu punktach obliczeniowych w porze dziennej oraz w 5 punktach w porze nocnej. Są to punkty zlokalizowane w pierwszej linii zabudowy wzdłuż drogi powiatowej 1371D. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach zabudowy mieszkaniowej wynoszą w porze dziennej od 0,7 dB(A) do 3,0 dB(A), natomiast w porze nocnej od 0,1 dB(A) do 0,7 dB(A). Przekroczenia te w przypadku pory nocnej mieszczą się w granicach błędu metody. Jednocześnie wyniki obliczeń przedstawione w ww. opracowaniu wskazują, że różnica pomiędzy oddziaływaniem skumulowanym, a oddziaływaniem wyłącznie drogi powiatowej 1371D, w punktach, w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, wynosi maksymalnie 0,5 dB(A) w porze dziennej oraz 0,8 dB(A) w porze nocnej, co oznacza, że w punktach tych dominujący wpływ na klimat akustyczny ma oddziaływanie drogi powiatowej 1371D. Przedstawione wyniki wykazały, że realizacja ekranów akustycznych wzdłuż drogi ekspresowej S5 na wysokości miejscowości Krzyżanowice (od km 154+700 do km 156+000) oraz wzdłuż Autostradowej

Obwodnicy Wrocławia na wysokości miejscowości Krzyżanowice (od km 25+900 do km 26+900 rzeczywistego kilometrażu drogi) nie spowoduje istotnego ograniczenia hałasu na terenach miejscowości Krzyżanowice, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. W przypadku terenów i obiektów położonych najbliżej drogi S-5, czyli zachodniej części miejscowości Krzyżanowice, przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu nie występują.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych w niniejszym postanowieniu ustalono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej. Zmiany przepisów w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu spowodowały zmniejszenie liczby budynków narażonych na negatywne oddziaływanie hałasu związanego z funkcjonowaniem drogi S5. Wobec powyższego zrezygnowano z niektórych punktów pomiarowych określonych w punkcie III postanowienia RDOŚ we Wrocławiu z uwagi na fakt, iż są one zlokalizowane znacznie poza zasięgiem oddziaływania drogi lub w związku z brakiem konieczności ochrony akustycznej, będącej wynikiem weryfikacji przez Inwestora terenów/budynków chronionych akustycznie, natomiast niektóre punkty dodano. Ponadto w celu określenia rzeczywistego oddziaływania tutejszy organ zdecydował o konieczności pozostawienia do analizy porealizacyjnej punktów nr 323 i 381. Pomiar hałasu w lokalizacjach określonych w punkcie II sentencji niniejszego postanowienia zweryfikują przyjęty model obliczeniowy, potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej oraz zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych. Ponadto w przypadku powstania nowych zabudowań bądź terenów chronionych akustycznie i wykorzystywanych zgodnie z ich funkcją, punkty pomiarowe należy zlokalizować również w tych miejscach, gdzie możliwe jest przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu ze względu na bliskie sąsiedztwo drogi S5. W przypadku stwierdzenia w analizie porealizacyjnej (uwzględniając również oddziaływanie skumulowane), przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zastosować zabezpieczenia chroniące środowisko przed ponadnormatywnym oddziaływaniem w zakresie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny, w tym dodatkowe zabezpieczenia: akustyczne w postaci ekranów akustycznych, technologiczne i organizacyjne. W przypadku gdy wartości te, mimo zastosowania zabezpieczeń nie będą dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W ramach przedmiotowego postępowania tutejszy organ przeanalizował również „Raport w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Widawa Wrocław *SUPLEMENT W ZAKRESIE ODWODNIENIA*” (K. Olszewska, Z. Dobaczewski, A. Gajda-Sabak; Wrocław, grudzień 2014 r.) zwany dalej „*suplementem w zakresie odwodnienia*”, przedłożony przez Pełnomocnika Inwestora wraz z pismem z dnia 16 grudnia 2014 r. oraz „Raport w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 na odcinku Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Widawa Wrocław *UZUPEŁNIENIE DO SUPLEMENTU W ZAKRESIE ODWODNIENIA*” (K. Olszewska, D. Jarysz; Wrocław, czerwiec 2015 r.) zwany dalej „*uzupełnieniem do suplementu w zakresie odwodnienia*”, przedłożony przez Pełnomocnika Inwestora wraz z wnioskiem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 czerwca 2015 r. o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Autorzy *suplementu w zakresie odwodnienia* po wnikliwej analizie dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, której celem jest rozpoznanie warunków geologicznych i hydrogeologicznych projektowanej drogi S5 wraz z ich oceną, w celu zapewnienia właściwego odwodnienia drogi i skutecznego zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami stwierdzili konieczność wprowadzenia zmian w rozwiązaniach projektowych dotyczących rodzaju następujących zbiorników: Z-12, Z-16, Z-17, Z18, Z-33, Z-34, Z-35, Z-37, Z-39, Z-41, Z-42, Z-43, Z-44, Z-45, Z-45A, Z-45B, Z-46, Z-56. Zbiorniki retencyjne o numerach Z-12, Z-16, Z-17, Z-18, Z-39, Z-45, Z-45B muszą być uszczelnione ze względu na wysokie zwierciadło wody gruntowej w postaci swobodnego zwierciadła występującego w gruntach niespoistych, które waha się na poziomie od 0,9 m– do 1,7 m poniżej poziomu terenu lub w postaci napiętego poziomu wód gruntowych, który w przypadku wykonania wykopu pod zbiornik mógłby doprowadzić do przebicia słabo przepuszczalnych dla wody warstw zbudowanych z gruntów spoistych. W przypadku występowania w podłożu zbiorników gruntów spoistych przewarstwionych gruntami przepuszczalnymi woda gruntowa występuje w postaci sączeń. Brak uszczelnienia wyżej wymienionych zbiorników skutkować będzie napełnianiem się zbiorników, które będzie spowodowane przenikaniem wody gruntowej występującej w postaci wód o zwierciadle swobodnym bądź napiętym lub w postaci sączeń różnej intensywności. Biorąc pod uwagę fakt, że pojemność wyżej wymienionych zbiorników retencyjnych została określona na podstawie obliczeń hydrologicznych, w których nie uwzględniono niekontrolowanego

dopływu z gruntu (zgodnie z założeniem ich uszczelnienia), mogłoby to doprowadzić do przepełnienia zbiorników i ograniczenia ich efektywnej pojemności, a to w konsekwencji groziłoby zalewaniem terenów przyległych i poważnymi zakłóceniami w funkcjonowaniu systemu odwodnienia. Zbyt mała różnica pomiędzy poziomem wód gruntowych a dnem zbiornika w przypadku podniesienia się poziomu wody mogłaby doprowadzić do napełnienia się zbiornika wodami gruntowymi. Dodatkowo zbiornik Z-39 został uszczelniony w celu wyeliminowania potencjalnego zagrożenia dla awaryjnego ujęcia wody w Będkowie.

Zbiorniki Z-46 oraz Z-56 muszą być uszczelnione ze względu na występowanie w podłożu gruntów spoistych miękkoplastycznych, które w przypadku stałego wpływu wody gromadzonej w zbiorniku mogłyby ulec dalszemu uplastycznieniu. W związku z tym, aby nie doprowadzać do dodatkowego nawodnienia gruntów, które mogłoby jeszcze bardziej je uplastyczniać wskazane jest uszczelnienie zbiorników, co zapewni prawidłowe działanie i trwałość w czasie eksploatacji zbiornika. Infiltracja do gruntu w stopniu jaki umożliwiałaby prawidłowe funkcjonowanie zbiornika infiltracyjnego nie zachodziłaby, gdyż grunt podłoża jest praktycznie nieprzepuszczalny, jednak wrażliwy na działanie wody. Ze względu na trwałość konstrukcji zbiornika oraz w przypadku zbiornika Z-56 z uwagi na możliwy potencjalny wpływ na trwałość wału przeciwpowodziowego rzeki Widawa (wyeliminowanie szkodliwej infiltracji) wskazane jest uszczelnienie ww. zbiorników. Zbiornik Z-56 jest zlokalizowany w pobliżu tarasu zalewowego rzeki Widawy.

Zbiorniki Z-33, Z-34, Z-35, Z-37, Z-41, Z-42, Z-43, Z-44, Z-45A powinny być infiltracyjne, gdyż istnieje możliwość techniczna odprowadzenia wód opadowych i roztopowych do gruntu i pozwalają na to warunki środowiskowe, a warunki gruntowo-wodne zapewniają co najmniej dostateczną infiltrację do gruntu.

Dla zabezpieczenia przed przepełnieniem zbiorników, wszędzie tam gdzie jest to technicznie możliwe i uzasadnione ekonomicznie, zastosowano przelewy awaryjne, które w przypadku kiedy dopływ wody do zbiorników przekracza ilość wynikającą z możliwości infiltracji nadmiar wody w sposób kontrolowany jest odprowadzany do cieku naturalnego lub kanału. Kontrolowany zrzut wód opadowych z pasa drogowego drogi ekspresowej do cieków polega na zastosowaniu na wylotach ze zbiorników retencyjnych regulatorów odpływu w celu odprowadzania ilości wód nie przekraczających ilości dopuszczonych przez administratorów cieków. Zastosowanie wszędzie, gdzie jest to możliwe zbiorników infiltracyjnych przyczynia się do ograniczenia zrzutu do cieków, co pozytywnie wpływa na ich funkcjonowanie.

Zbiorniki Z-34, Z-42, Z-43 w związku z brakiem naturalnego odbiornika innego niż ziemia zaprojektowano jako zbiorniki retencyjno-infiltracyjne bez przelewów awaryjnych. Infiltracja w tym przypadku jest jedynym uzasadnionym sposobem na skuteczne odprowadzenie wody z terenu przedmiotowej inwestycji na odcinku zlewni ww. zbiorników.

Ponadto, jak wynika z *uzupełnienia do suplementu w zakresie odwodnienia*, po przeanalizowaniu wyników uzupełniających badań geologicznych stwierdzono konieczność wprowadzenia dodatkowych zmian w rozwiązaniach projektowych dotyczących rodzajów zbiorników Z-23, Z-25. Zbiornik Z-23 musi być uszczelniony, gdyż stwierdzono wysoki poziom zwierciadła wody gruntowej, co wyklucza możliwość pełnienia pierwotnie zakładanej funkcji retencyjno-infiltracyjnej. Natomiast zbiornik Z-25 musi być uszczelniony, ze względu na występowanie w podłożu gruntów spoistych, tj. gliny pylaste i ły. Grunty te zaliczane są do gruntów nieprzepuszczalnych, o złych właściwościach filtracyjnych, nie zapewniając poprawnego funkcjonowania zbiornika infiltracyjnego.

Konsekwencją wprowadzenia powyższych zmian w konstrukcji zbiorników jest konieczność uporządkowania informacji w zakresie odbiorników odprowadzanych wód opadowych w odniesieniu do rodzaju zbiornika. Dodatkowo w przypadku zbiornika Z-28, którego rodzaj się nie zmienił, stwierdzono brak możliwości odprowadzenia wód opadowych do rowu RB-26 z uwagi na brak ww. rowu w terenie (brak przepływu, koryto suche, ciek przełożony). Biorąc powyższe pod uwagę tabelę nr 2 *Zestawienie elementów odwodnienia* zamieszczoną w punkcie I.27 postanowienia RDOŚ we Wrocławiu należało doprecyzować, co znalazło odzwierciedlenie w punkcie I.3 niniejszego postanowienia.

W związku z wprowadzeniem powyższych zmian w konstrukcji zbiorników oraz danych dotyczących odbiorników odprowadzanych wód zachodzi konieczność uporządkowania informacji zawartych w punktach I.29 i I.30 postanowienia RDOŚ we Wrocławiu określających sposób odprowadzania i oczyszczania ścieków z terenów zaprojektowanych MOP-ów. Znalazło to odzwierciedlenie w punktach I.4 i I.5 niniejszego postanowienia.

W ramach przedmiotowego postępowania tutejszy organ przeanalizował również możliwość wpływu na środowisko przyrodnicze wprowadzanych korekt w zakresie zmiany *decyzji ZRID*, które zgodnie z *raportem ooś*, jak również *suplementem w zakresie odwodnienia* dotyczą:

- lokalizacji i wysokości ekranów akustycznych;

- lokalizacji wyjść ewakuacyjnych, schodów skarpowych i przepustów w ciągu wyjść;
- lokalizacji ekranów środowiskowych i przeciwoślnościowych – wynikającej z korekty lokalizacji ekranów akustycznych;
- lokalizacji ogrodzeń, bram i furtek;
- projektowanej zieleni (pnącza na ekranach);
- ukształtowania geometrycznego zachodniego wlotu skrzyżowania typu rondo w węźle Żmigródek, gdzie zlokalizowano dodatkowy przepust Ø80 w km 0+071,45 w ciągu rowu drogowego oraz wlot drogi DP-04 w rejonie ronda;
- lokalizacji stacji transformatorowej dla zasilania oświetlenia węzła i latarni;
- korekty ogrodzenia drogi ekspresowej;
- zmian dotyczących odwodnienia i urządzeń oczyszczających wody opadowe.

Inwestycja zlokalizowana jest:

- w granicach Parku Krajobrazowego „Dolina Baryczy” – na odcinku w km 112+000 ÷ 116+100;
- w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie – na odcinku w km 143+300 ÷ 145+170;
- w sąsiedztwie (najbliższa odległość ok. 140 m) obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja nad Baryczą PLH020041 - na odcinku w km 108+758 ÷ 116+500;
- w sąsiedztwie (najbliższa odległość ok. 460 m) Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Natura 2000 Dolina Baryczy PLB020001 – na odcinku w km 113+500 ÷ 116+300.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji ustalono, że – spośród planowanych zmian – elementami mogącymi potencjalnie mieć zauważalny wpływ na środowisko przyrodnicze są:

- zmiany w lokalizacji ekranów akustycznych i wynikającej z tego zmiany w lokalizacji ekranów środowiskowych i przeciwoślnościowych,
- zmiany w planowanych nasadzeniach pnączy przy ekranach,
- zmiany dotyczące odwodnienia urządzeń oczyszczających wody opadowe.

W przypadku zmian w lokalizacji ekranów akustycznych i wynikających z tego zmian w lokalizacji ekranów środowiskowych i przeciwoślnościowych, zgodnie z *raportem oos*, zaplanowano następujący sposób postępowania:

- A. W przypadku rezygnacji z ekranów akustycznych na długości obiektu stanowiącego przejście dla zwierząt dużych lub średnich, zamiast ekranu na obiekcie wykonane

będą osłony antyolśnieniowe. Rozwiązanie takie nie wpłynie na warunki *decyzji oos*, która nakłada obowiązek zastosowania ekranów antyolśnieniowych na przejściach wskazanych w punktach 3.1 - 3.6 ww. decyzji, a także ekranów środowiskowych na odcinkach wskazanych w punkcie 3.15 tej decyzji. W związku z tym odstąpiono od określania warunków w tym zakresie.

B. W przypadku, gdy na długości obiektu stanowiącego przejście dla zwierząt lub innym odcinku, na którym w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przewidziano konieczność lokalizacji ekranu środowiskowego, analiza akustyczna wykazała potrzebę zastosowania ekranów akustycznych o mniejszej wysokości niż 3 m, wykonane będą ekrany akustyczne o wysokości 3 m, czyli o wysokości zgodnej z zaleceniami dla ekranów antyolśnieniowych lub środowiskowych. Przypadek taki ma miejsce na odcinku od km 142+500 do km 142+680 (strona prawa), 142+500 do km 142+660 (strona lewa), gdzie ekran akustyczny podwyższony będzie z 2 do 3 m oraz na odcinku od km 146+907,6 do km 147+222, gdzie wykonany zostanie ekran akustyczny o wysokości 3 m na całej długości obiektu. Zmiany te są zgodne z obowiązkiem wynikającym z zapisów punktu 3.15 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z tym w niniejszym postanowieniu odstąpiono od określania warunków w tym zakresie.

C. W lokalizacjach, w których zgodnie z przeprowadzoną analizą akustyczną ekrany akustyczne nie muszą być zastosowane i należy je usunąć z rozwiązań wyjściowego projektu budowlanego, a na odcinkach tych w *decyzji oos* określono konieczność lokalizacji ekranów środowiskowych, wykonane będą ekrany środowiskowe o parametrach zgodnych z *decyzją oos* – lokalizacja tych ekranów wskazana była w punkcie 3.15 ww. decyzji. W związku z tym w niniejszym postanowieniu odstąpiono od określania warunków w tym zakresie.

Zmiany w nasadzeniach pnączy w sąsiedztwie ekranów wynikają ze zmian w lokalizacji tych ekranów (nasadzeń nie będzie na odcinkach, gdzie ekrany będą zlikwidowane). Wprawdzie obecność roślinności pozytywnie wpłynie na odbiór ekranów przez ludzi, stanowić będzie także dodatkowe powierzchnie zielone w obrębie drogi, jednak zaplanowane w tym zakresie nasadzenia nie były wynikiem obowiązków wynikających z *decyzji oos* ani z postanowienia RDOŚ we Wrocławiu i nie stanowią działania koniecznego do zastosowania w celu zminimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia

na środowisko przyrodnicze. W związku z tym odstąpiono od określania warunków w tym zakresie.

Wprowadzone korekty dotyczące odwodnienia obejmują przede wszystkim zmiany dotyczące typu zbiorników retencyjnych – w zależności od uwarunkowań terenowych wykonane będą zbiorniki retencyjne (szczelne), bądź retencyjno – infiltracyjne. Rozwiązania te są zgodne z zapisami warunku 3.34 *decyzji oos*, który określa konieczne do uwzględnienia wytyczne, aby poprawić warunki siedliskowe płazów mogących zasiedlać przedmiotowe zbiorniki. W związku z tym odstąpiono od określania warunków przyrodniczych w tym zakresie.

Mając na uwadze powyższe postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na postanowienie nie przysługuje zażalenie.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Mieczysław Jędrzej

Otrzymują:

1. Minister Infrastruktury i Rozwoju.
2. Pełnomocnik Inwestora GDDKIA O/Wrocław
3. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa.
4. n/a

Do wiadomości:

1. Wojewoda Dolnośląski, Wydział Infrastruktury
2. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny