

oddziaływania akustycznego będą one powodować wzrost przekroczeń standardów akustycznych w rejonie drogi DW 935. Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu trudne byłoby przystosowanie istniejącej drogi pod względem bezpieczeństwa komunikacyjnego, a także wprowadzenie odpowiednich zabezpieczeń chroniących poszczególne elementy środowiska, w tym ludzi.

Realizacja inwestycji, w ramach przyjętego wariantu budowy, spowoduje przeniesienie znacznej części ruchu kołowego na drogę regionalną, a tym samym odciążenie centrum miasta Rybnika. Ograniczenie znacznej części ruchu pojazdów na istniejącej drodze DW935 przyczyni się do spadku emisji substancji w powietrzu w rejonie zwartej zabudowy miejskiej Rybnika oraz zmniejszenia oddziaływań akustycznych prowadzonego po niej ruchu.

Mając na uwadze przeprowadzoną analizę porównawczą wariantów, uwzględniającą wyżej opisane aspekty środowiskowe, społeczne, techniczne i ekonomiczne wnioskodawca, jako wariant inwestycyjny (rekomendowany do realizacji) wskazał wariant I.

W związku z tym w niniejszej decyzji ustalono środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia realizowanego w wariantcie nr I.

Projektowana droga dla celów projektowych oraz realizacyjnych docelowo zostanie podzielona na następujące etapy (odcinki):

- Etap I – odcinek drogi na terenie miasta Żory (od wybudowanego ronda do granicy miejscowości Żory i Rybnik) – od km 0+000,00 do km 0+425,00;
- Etap II – odcinek drogi od granicy z miastem Żory do węzła Gotartowickiego wraz z węzłem – od km 0+425,00 do km 4+005,00;
- Etap III – odcinek od węzła Gotartowickiego do węzła Chwałowickiego wraz z węzłem – od km 4+005,00 do km 8+120,00;
- Etap IV – odcinek od węzła Chwałowickiego do węzła Wodzisławskiego wraz z węzłem – od km 8+120,00 do km 10+200,00;
- Etap V – odcinek od węzła Wodzisławskiego do skrzyżowania z ul. Sportową wraz ze skrzyżowaniem – od km 10+200,00 do km 14+293,26.

Dla każdego z niniejszych etapów będzie sporządzona osobna dokumentacja projektowa (projekt budowlany i wykonawczy) oraz materiały przetargowe, jak również uzyskana będzie osobna decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przeprowadzane będą prace związane z likwidacją kolidującej z przedsięwzięciem infrastruktury drogowej, obiektów inżynierskich oraz innych obiektów budowlanych, a następnie budowa projektowanej drogi z niezbędną infrastrukturą techniczną.

Etap ten będzie wiązał się z występowaniem lokalnych uciążliwości, w postaci:

- emisji zanieczyszczeń do powietrza (w tym emisją zanieczyszczeń z ciężkiego sprzętu budowlanego, środków transportu dowożących materiały budowlane, z terenu budowy - niezorganizowaną emisją pyłów z podłoża, unoszących się podczas pracy maszyn oraz unoszonych przez wiatr z powierzchni pozbawionych pokrywy roślinnej),
- emisji hałasu związanej ze wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu budowlanego, eksploatacją maszyn i środków transportu,
- czasowego zajęcia terenu pod zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe, drogi technologiczne,
- możliwości zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego związkami ropopochodnymi na skutek wycieków paliw,
- zanieczyszczenia (zabłocenia) terenu w rejonie robót, głównie w okresie opadów deszczu,
- zmian warunków gruntowo-wodnych na skutek prowadzenia wykopów, budowy obiektów inżynierskich w rejonie cieków powierzchniowych i przebudowy lub

konserwacji rowów i ich odwadniania oraz kompaktacji gruntów.

- okresowego zanieczyszczenia (zamulenia) systemu wód powierzchniowych oraz lokalnego i czasowe zaburzenia spływu powierzchniowego, na obszarach sąsiadujących. Jednak odpowiednia organizacja prac rozbiórkowych i budowlanych oraz realizacja przedsięwzięcia zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji (punkt I.2.1.) pozwoli na minimalizację potencjalnych uciążliwości. Opisane oddziaływania będą miały charakter przejściowy i zakończą się po zrealizowaniu inwestycji.

W sentencji decyzji określono warunki organizacyjno-techniczne, pozwalające na zmniejszenie wpływu, tej fazy inwestycji, na jakość powietrza i klimat akustyczny w rejonie budowy drogi, w szczególności poprzez: ograniczenie czasu wykonywania prac budowlanych i rozbiórkowych, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, wyłącznie do pory dziennej (trwającej od 6:00 do 22:00), usytuowanie zaplecza budowy (bazy materiałowo-sprzętowej) w takim miejscu, aby oddziaływanie na zabudowę mieszkaniową, pochodzące od sprzętu budowlanego i baz materiałowych, było jak najmniejsze, czyszczenie dróg dojazdowych i technologicznych itp. Mając na uwadze, zaproponowane w raporcie działania minimalizujące wpływ etapu budowy przedsięwzięcia na środowisko, nałożono na inwestora również warunki organizacyjno-techniczne, pozwalające na zminimalizowanie zagrożenia zanieczyszczenia wód gruntowych i ziemi, w szczególności poprzez:

- lokalizowanie zapleczy budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn, w miarę możliwości, poza obszarem wrażliwym z uwagi na występowanie użytkowych poziomów wód podziemnych i zbiorników wód podziemnych;
- wyposażenie miejsc prowadzenia prac, tankowania i konserwacji maszyn i sprzętu oraz magazynowania materiałów pędnych i odpadów niebezpiecznych w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji oraz wyznaczenie na zapleczach budowy specjalnych sref posiadających szczelne podłoże, gdzie będą odbywać się prace związane z konserwacją lub tankowaniem sprzętu, stosowanie sprawnych maszyn i urządzeń itp.
- utwardzenie i zabezpieczenie terenu baz przed możliwością przedostania się szkodliwych substancji, składowanie materiałów budowlanych w ilościach dostosowanych do potrzeb, w sposób zabezpieczający przed pyleniem i zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego;
- podczyszczanie z zawiesiny wód z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem ich do środowiska lub urządzeń kanalizacyjnych.

Na etapie budowy projektowanej drogi powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze oraz ścieki związane z funkcjonowaniem placu budowy. Powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do przewoźnych sanitariatów, a następnie okresowo wywożone przez zewnętrzne firmy. Warunek taki również określono w sentencji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wody z wykopów, w miarę potrzeb związanych z technologią budowy, będą odprowadzone do cieków, po uprzednim podczyszczeniu, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wykonywanie robót budowlanych na analizowanym odcinku drogi może prowadzić do okresowego zanieczyszczenia (zamulenia) wód powierzchniowych oraz powodować lokalne i czasowe zaburzenia spływu powierzchniowego w obszarach sąsiadujących, stąd w sentencji określono podstawowe warunki pozwalające na ograniczenie drenującego charakteru głębokich wykopów i zminimalizowanie zmian stosunków gruntowo-wodnych na etapie budowy. Ponadto określono warunek zachowania drożności cieków wodnych, zlokalizowanych w rejonie prac budowlanych i ograniczenia dokonywanych przekształceń terenu, mających wpływ na zaburzenie naturalnych spływów powierzchniowych.

Na potrzeby dokonania oceny wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, na etapie sporządzania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzono

inwentaryzację przyrodniczą. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze określono na podstawie analizy materiałów źródłowych i archiwalnych oraz bezpośrednich badań i obserwacji w terenie, na trasie przebiegu poszczególnych wariantów.

Z dokumentacji sprawy wynika, że badania terenowe prowadzono w okresie czerwiec – lipiec 2012 r. Dodatkowe badania terenowe były prowadzone w okresie jesiennym w 2012 r. oraz wiosennym 2013 r. celem uszczegółowienia inwentaryzacji herpetologicznej.

Na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko została wykonana analiza wielokryterialna mająca na celu określenie oddziaływań i potencjalnych zagrożeń środowiska związanych z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia. W ramach planowanego przedsięwzięcia analizie poddano 2 warianty inwestycyjne oraz wariant „zerowy”, czyli bezinwestycyjny, pod kątem oddziaływania na środowisko przyrodnicze w tym na: florę i faunę występującą w buforze badań tj. 500 m od osi poszczególnych wariantów inwestycji.

Ustalono, że obszar, na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia nie podlega formom ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (tj. Dz.U. z 2013 r., póź. 627 ze zm.). Najbliżej zlokalizowany obszar Natura 2000 „Stawy Wielikąt i Ligota Tworkowska”, znajduje się w odległości około 12 km od planowanej inwestycji. Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich położony jest w odległości około 0,8 km od planowanej inwestycji. Na początkowym odcinku planowanej inwestycji zlokalizowany jest projektowany Obszar Chronionego Krajobrazu „Las Goik i Starok”. Jest to obszar obejmujący kompleks leśny z podmokłymi dolinami cieków, uchodzących z Kłokocinki, z reliktowymi stanowiskami żywców gruczołowatego i Paxa, stanowiskami ściśle chronionej ciemnicy zielonej, przy czym do objęcia ochroną proponowana jest północna część Lasu Goik o powierzchni około 19 ha.

Przeprowadzona na potrzeby raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała występowania na analizowanym terenie (w tym na obszarze projektowanego OCHK) stanowisk ciemnicy zielonej. Inwestycja w wariantcie I graniczy z ww. planowanym Obszarem Chronionego Krajobrazu (km około 0+500 – 0+720). Wariant II koliduje z planowanym obszarem w km około 0+400 – 0+720. Niemniej jednak w każdym wariantcie droga będzie kolidować z terenami wartościowymi przyrodniczo, w tym siedliskami gatunków chronionych roślin i zwierząt, ciekami, terenami leśnymi lub zadrzewieniami o znaczeniu lokalnym. W celu zapewnienia właściwego funkcjonowania środowiska przyrodniczego, w tym populacji chronionych gatunków zwierząt w odniesieniu do każdego z rozpatrywanych wariantów, konieczne byłoby podjęcie działań minimalizujących negatywny wpływ przedsięwzięcia, na etapie realizacji i eksploatacji.

Z analizy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz uzupełnieniami wynika, że zidentyfikowano rodzaje oddziaływań, które mogą wystąpić w związku z realizacją inwestycji, ich zasięg i skalę. Wykazano, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia we wszystkich wariantach inwestycyjnych, wiąże się z wystąpieniem tych samych rodzajów oddziaływań, a ich zasięg i istotność kształtują się na zbliżonym poziomie. Uwzględniając aspekty techniczne i społeczne, w tym środowiskowe, wnioskodawca, jako wariant rekomendowany do realizacji wskazał wariant I. W związku z tym, warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia określono dla tego wariantu.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przeprowadzane będą prace związane z budową projektowanej drogi ze wszystkimi obiektami inżynierskimi. W związku z tym na etapie oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano, czy i w jaki sposób planowane przedsięwzięcie może wywierać wpływ na środowisko przyrodnicze.

Zidentyfikowane, negatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze, wynikające z realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia są związane przede wszystkim z: zajęciem

terenu, wycinką drzew i krzewów, możliwością pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych, istotnych dla utrzymania populacji chronionych gatunków zwierząt, w tym w szczególności ptaków i płazów, przypadkami nieumyślnego zabijania zwierząt, zarówno w trakcie prowadzonych prac budowlanych, jak i eksploatacji drogi, a także z natężeniem efektu barierowego (ograniczenia możliwości swobodnej migracji zwierząt). W związku z powyższym, w decyzji ustalono szereg warunków, których wdrożenie ma na celu likwidację lub minimalizację ww. oddziaływań do poziomu nieistotnego oddziaływań na poszczególne elementy środowiska biotycznego.

Warunek dotyczący lokalizacji zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu poza terenami cennymi przyrodniczo ma na celu:

- ochronę terenów o płytkim zaleganiu wód gruntowych, stanowiących istniejące i potencjalne siedliska, istotne dla utrzymania stanu ochrony lokalnych populacji chronionych gatunków zwierząt,
- niepogorszenie stanu ekologicznego wód,
- ochronę miejsc bytowania i rozrodu zwierząt,
- ochronę siedlisk przyrodniczych,
- ochronę terenów leśnych, których zachowanie w dobrym stanie jest istotne z punktu widzenia jakości życia ludzi (możliwość codziennej rekreacji), a jednocześnie ważnych ze względu na funkcjonowanie środowiska przyrodniczego w skali lokalnej.

Warunek wprowadzający zakaz składowania mas ziemnych z terenu budowy na obszarach podmokłych wynika z tego, że są to obszary o płytkim poziomie wody gruntowej, stanowiące cenne, a zarazem wrażliwe na zmiany stosunków wodnych siedliska roślin i zwierząt (miejsca rozrodu i przebywania zwierząt).

Dlatego zniekształcenia rzeźby terenu i naruszenie stosunków wodnych może mieć wpływ na organizmy związane z tymi terenami. Aby przeciwdziałać próbom ich nieodwracalnego przekształcenia należało wprowadzić ich ochronę.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia, w każdym z wariantów, nastąpi kolizja z gruntem leśnym i fragmentacja kompleksu leśnego. Tereny leśne w analizowanej części miasta występują w sposób nieciągły w formie enklaw, które w obecnym układzie komunikacyjnymi są poprzedzielane drogami, różnej kategorii. Potencjalnie najistotniejsze kolizje związane będą z wycinką drzew pod projektowaną drogę i infrastrukturę towarzyszącą w rejonie Lasu „Goik i Starok” oraz Lasu „Goryłowiec”. Lasy otaczające drogę są lasami gospodarczymi. Zakłada się, że w wariantcie I inwestycji nastąpi zniszczenie i odcięcie od zwartego kompleksu leśnego, na długości około 6 250 m, natomiast w wariantcie II na długości około 5 950 m. Planowana inwestycja w większość przypadków przebiega krawędzią lasu oraz przez przesmyki (las Goryłowiec oraz pomiędzy lasem Starok i Goik). Taki przebieg trasy minimalizuje wpływ na tereny leśne oraz możliwość ich użytkowania. W przypadku enklawy Las Maliga wyznacznikiem przebiegu trasy są kategorie szkód górniczych.

Oprócz kolizji inwestycji z terenami leśnymi autorzy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przewidzieli również oddziaływanie pośrednie poprzez zaburzenie gospodarki wodnej w siedliskach leśnych. W związku z tym, dla eliminacji ww. zagrożenia zastosowano szczelny system odprowadzania wód. Analizie poddano także ograniczenia w korzystaniu z lasu przez okolicznych mieszkańców. Ustalono, że planowana inwestycja przecinając enklawy leśne w pewnym stopniu ograniczy możliwość korzystania z lasu do celów rekreacyjnych. Pomimo zamknięcia niektórych dróg leśnych nadal będzie możliwe jednak swobodne przemieszczanie się okolicznych mieszkańców w obrębie terenów leśnych poprzez zaprojektowane obiekty mostowe, węzły drogowe, drogi poprzeczne. Analiza materiału dowodowego wykazała również, że w miejscach kolizji nie stwierdzono występowania:

- płatów siedlisk przyrodniczych, których częściowa likwidacja mogłaby w jakikolwiek sposób oddziaływać na pogorszenie stanu ochrony tych siedlisk, rozpatrywanego zarówno w skali lokalnej jak i regionalnej. W sentencji decyzji wykluczono lokalizację zaplecza budowy na obszarach nizinowych świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie oraz nizinowych łęgach jesionowo-olszowych.
- rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków roślin i zwierząt, których ochrona wymagałaby podjęcia specyficznych działań (włącznie z przenoszeniem populacji na stanowiska zastępcze), zapobiegających lub minimalizujących oddziaływania w fazie realizacji i eksploatacji drogi.

Uwzględnianie cykli rozwojowych organizmów oraz ich wymagań bytowych przy planowaniu zakresu, sposobu i terminów prowadzenia robót, pozwala na pogodzenie potrzeb gospodarczych z wymogami ochrony przyrody.

W związku z tym organ w przedmiotowej decyzji określił termin możliwej wycinki zieleni tzn. poza okresem lęgowym ptaków, prowadzenia prac w korycie rzeki Nacyna, rzeki Kłokocinki i potoku Boguszowickiego w okresie od 16 października do końca lutego, czy nie wykonywania prac ziemnych w okresie rozrodczym płazów (III- IV) w odległości do 50 m od zbiornika wodnego, który jest miejscem ich rozrodu tj. w km 7+600 oraz w km 9+400. Realizacja planowanego przedsięwzięcia może negatywnie wpłynąć na warunki bytowania zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym. Stąd wprowadzono warunek, aby wszelkie prace w korytach cieków prowadzić poza okresem rozrodu zwierząt w nich żyjących, trwającym od 16 października do końca lutego.

Ponieważ tereny zadrzewione są dogodnymi siedliskami konieczne jest skontrolowanie drzew przeznaczonych do wycinki w zakresie występowania chronionych gatunków roślin, grzybów, porostów i zwierząt oraz prowadzenie jej poza okresem lęgowym ptaków, który przypada od 1 marca do 16 października. Drzewa i krzewy przeznaczone do usunięcia należy skontrolować w zakresie zasiedlania ich przez chronione gatunki roślin, grzybów i zwierząt. Warunek dotyczący obowiązku zabezpieczenia drzew nieprzewidzianych do wycinki ma na celu zminimalizowanie wpływu robót budowlanych, a zwłaszcza zagrożeń uszkodzeniami mechanicznymi, wynikającymi z pracy maszyn na kondycję zdrowotną tych drzew, a tym samym strat zieleni. W ramach działań minimalizujących związanych z usunięciem drzew i krzewów uzgodniono warunek nakazujący wprowadzenie nasadzeń zieleni izolacyjno-osłonowej.

Realizacja prac budowlanych zawsze wiąże się z zagrożeniem wystąpienia przypadków nieumyślnego zabijania zwierząt. Sytuacje takie mogą wynikać z zajęcia terenu i prac związanych z przygotowaniem placu budowy, wykonywaniem robót ziemnych na obszarach o warunkach siedliskowych dogodnych do rozrodu i wychowu młodych, wycinką drzew i krzewów w okresie wegetacyjnym. Plac budowy należy więc skutecznie zabezpieczyć przed przedostaniem się małych zwierząt, w tym płazów. W decyzji wskazano lokalizację terenów wymagających wygradzenia, w oparciu o zidentyfikowane miejsca bytowania oraz szlaki migracji płazów i drobnych zwierząt. Określono również sposób i typ wygradzenia. Izolacja placu budowy winna maksymalnie ograniczyć zasiedlanie powstających okazjonalnych zalewisk przez płazy. Prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający przemieszczanie się ze stref zagrożenia zwierząt, które mimo zastosowanych zabezpieczeń przedostały się na obszar objęty robotami. W przypadku braku możliwości ucieczki zwierząt ze stref zagrożenia (płazy, gady i drobne ssaki) należy je przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją. Realizacja przedsięwzięcia wiązała się będzie z przeprowadzeniem prac ziemnych w znacznym zakresie i na znacznej długości, co może prowadzić do powstania okresowych (podlegających likwidacji w wyniku dalszych prac budowlanych) zagłębień terenowych wypełnionych wodą, spontanicznie zajmowanych przez gatunki zwierząt, wykorzystujące tego rodzaju siedliska do rozrodu - głównie płazy. W związku z tym, w celu

zminimalizowania strat w populacjach tej grupy zwierząt wskazano na konieczność prowadzenia prac w sposób zapobiegający powstawaniu takich zastoisk i zalewisk. Ponieważ, ze względu na technologię i zakres robót ziemnych, uniknięcie powstania zagłębień tymczasowo wypełnionych wodą, zwłaszcza w okresach długotrwałych opadów, nie zawsze jest możliwe, dodatkowo wprowadzono obowiązek odłowienia i przeniesienia poza strefę zagrożenia osobników dorosłych i form rozwojowych płazów stwierdzonych w tego rodzaju zagłębieniach. Obecność niezabezpieczonych urządzeń i obiektów drogowych, w szczególności związanych z odwodnieniem drogi i odprowadzeniem ścieków może przyczynić się do tworzenia śmiertelnych pułapek dla zwierząt. Zbiorniki retencyjne, które ze względów technicznych i hydrologicznych znajdują się będą w sąsiedztwie najść na przejścia należy szczelnie wygrodzić z zastosowaniem ogrodzeń ochronnych dla płazów (skuteczne także w przypadku małych ssaków), zintegrowane z zasadniczymi ogrodzeniami zbiorników.

Z realizacją inwestycji związane będzie częściowe zniszczenie siedliska żaby trawnej (zbiornik wodny o całkowitej powierzchni minimum 0,3 ha). Zniszczeniu ulegnie 50 % powierzchni tego zbiornika wodnego. Z analizy materiału dowodowego co prawda wynika, że w zbiorniku tym stwierdzono niewielką liczebność populacji płazów (nieliczne osobniki) oraz to, że zaobserwowany gatunek należy do pospolitych. Jednak biorąc pod uwagę charakter zbiornika, stale zasilanego wodami gruntowymi, położonego wśród zadrzewień śródpolnych, częściowo zarośniętego można zakładać, że stanowi on miejsce rozrodu i przebywania płazów. Z dokumentacji sprawy wynika, że pozostawiona będzie północna część tego zbiornika, co pozwoli na zachowanie jego funkcji jako siedliska. Ponadto, w pobliżu likwidowanego w części zbiornika wodnego znajdują się siedliska podmokłe stanowiące siedliska żaby trawnej. W związku z tym, nie wprowadzono obowiązku kompensacji zasypania poprzez budowę nowego zbiornika. Zachowana część zbiornika zostanie oddzielona od projektowanej drogi za pomocą ścianki szczelnej. Ponadto w celu uniemożliwienia wkraczania płazów na jezdnię wprowadzono obowiązek zastosowania szczelnego systemu ochronno- naprowadzającego, oddzielającego zachowaną część stawów od projektowanej drogi. Wszystkie prace związane z likwidacją części niniejszego zbiornika należy prowadzić pod nadzorem herpetologa. Jakkolwiek termin został określony w decyzji to dokładny termin przeprowadzenia prac powinien być określony przez prowadzącego nadzór herpetologa na podstawie obserwacji w terenie oraz warunków temperaturowych panujących w trakcie prac. W razie konieczności należy przeprowadzić odławianie osobników i przemieszczenie ich do siedlisk o odpowiednich dla gatunku warunkach siedliskowych, pod nadzorem herpetologa. Oddziaływania na herpetofaunę będą miały charakter punktowy i krótkotrwały, a zakres i charakter prac, przy zastosowaniu wskazanych działań minimalizujących nie doprowadzi do istotnych negatywnych oddziaływań na populację płazów w skali lokalnej. Na analizowanym terenie występują tylko korytarze ekologiczne o znaczeniu lokalnym, obejmujące m.in. doliny cieków wodnych. Prowadzenie trasy po nowym szlaku spowoduje przerwanie ciągłości siedlisk i powstanie bariery dla funkcjonowania lokalnych szlaków migracji. Przeprowadzone badania oraz obserwacje (wykonane na potrzeby raportu) nie wykazały masowych migracji płazów na niniejszym terenie. Dla analizowanego obszaru szlak migracyjny związany jest z doliną Kłokocinki. Na odcinku drogi od km 0+000 – 0+425,32, głównym odbiornikiem wód jest rzeka Kłokocinka. Jest ona lewobrzeżnym dopływem rzeki Rudy, do której wpada około 3 km poniżej terenu inwestycji. W rejonie skrzyżowania z planowaną inwestycją rzeka płynie w dolinie o szerokości 200-300 m. Dolinę rzeki odwadnia dość gęsta sieć istniejących rowów melioracyjnych. Z dokumentacji sprawy wynika, że koryto rzeki było odcinkowo umocnione i konserwowane. Szerokość dna cieku w stanie istniejącym wynosi 2 – 3 m, a nachylenie skarp jest zbliżone do 1:1,5. Nad rzeką Kłokocinką planuje się wybudowanie obiektu

mostowego. Dla zachowania ciągłości korytarzy migracji i ograniczenia efektu barierowego nałożono obowiązek zaprojektowania przejść dla zwierząt średnich i małych, z elementami ochronno – naprowadzającymi i zintegrowaną naprowadzającą, w lokalizacjach określonych w raporcie z uzupełnieniami na podstawie analizy szlaków migracji oraz położenia siedlisk wykorzystywanych przez migrujące gatunki zwierząt. Ponieważ główny szlak migracji związany jest z rzeką Kłokocinką, na projektowanej drodze Racibórz – Pszczyna przewidziano realizację przejścia dolnego dla zwierząt średnich w km 0+082 oraz przepustu suchego dla płazów w km 0+147 z systemem pleków ochronno- naprowadzającym. Ponadto wprowadzono obowiązek zastosowania siatki wygradzeniowej, z wyłączeniem zastosowania siatki polimerowej w dolnej partii wygradzenia drogi na odcinku 0+000 do km 3+100. Zdaniem organu powyższe rozwiązania skutecznie uniemożliwią zwierzętom wtargnięcie na omawianą drogę. Obowiązek wprowadzenia wygradzenia drogi dotyczy również odcinka od km 4+400 do km 6+300, w celu wyeliminowania kolizji zwierząt z pojazdami wzdłuż projektowanej drogi. Ponadto wprowadzono nakaz łączenia ogrodzenia oraz systemu ochronno-naprowadzającego z ekranami akustycznymi w sposób zapewniający ich szczelność. Ogrodzenie i zabezpieczenia akustyczne będą ściśle ze sobą powiązane. Aby zagwarantować skuteczność migracji określono wymiary projektowanych przejść i przepustów, w tym określono wielkość współczynnika ciasnoty tak, aby umożliwić swobodne przemieszczanie się zwierząt oraz wprowadzono wymóg dostosowania ich powierzchni do warunków siedliskowych terenów przyległych. Ponadto określono sposób zagospodarowania przejść i terenu wokół nich, w tym m.in. obsadzenia krawędzi przejścia dla zwierząt szpalerami drzew lub krzewów, wyłożenia w strefie najść do przejścia głazów i karp korzeniowych w celu utworzenia mikrosiedlisk dla zwierząt wykorzystujących przejście oraz w celu utrudnienia wykorzystywania tych przejść niezgodnie z celem.

Przeprowadzono również analizę oddziaływań skumulowanych w zakresie migracji zwierząt. Miejscem newralgicznym jest początkowy odcinek drogi, gdzie przeanalizowano oddziaływanie skumulowane w zakresie migracji z autostradą A1, przecinającą Las Goik w kierunku północ-południe. Budowa regionalnej drogi, spowoduje powstanie nowej bariery dla ewentualnej migracji zwierząt między terenami leśnymi Lasu Goik, Starok i Gorylowiec w km 0+000 do km około 2+000. Z analizy dokumentacji sprawy wynika, że istnieją powiązania przejść pomiędzy drogą regionalną, a:

- autostradą A1 - na początkowym odcinku przechodzącym wzdłuż lasu Goik i lasu Starok na autostradzie A1 występują cztery przejścia dla zwierząt,
- ul. Lotniskową, stanowiącą alternatywę ulicy Rybnickiej - na przedmiotowym odcinku zrealizowano cztery przejścia z podwieszanymi półkami dla małych zwierząt tj. w km 0+252,00; w km 0+593,00; w km 954,90; w km 1+013,10 oraz w km 1+057,30.

Przejścia te zminimalizują barierę ww. inwestycji w przemieszczaniu się zwierząt. Ponadto, wprowadzono wydłużenie płotków herpetologicznych do km 0+700, uwzględniając występowanie terenów podmokłych, które potencjalnie mogą być miejscem migracji i bytowania płazów i innych zwierząt z tymi terenami - po obu stronach drogi w stosunku do długości wyznaczonej w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z uzupełnieniami tj. od km 0+000 do km 0+185 - strona prawa oraz od km 0+000 do km 0+200 - strona lewa. Z materiałów dowodowych wynika, że przeprowadzone badania terenowe oraz obserwacje wykonane na potrzeby raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie wykazały masowych migracji płazów na początkowym odcinku projektowanej drogi, na co wskazują uwagi wniesione przez GTP w korespondencji elektronicznej. W związku z sugestiami GTP, dotyczącymi wydłużenia płotków herpetologicznych analizowane były przez inwestora wyniki monitoringu porealizacyjnego dla autostrady A1. W związku z tym zwrócono się do inwestora o udostępnienie wyników monitoringu występowania i migracji płazów jak i wykorzystania przejść dla zwierząt na

odcinku autostrady A1 Belk – Świerklany. Z przekazanych wyjaśnień wynika, że dane z przeprowadzonego monitoringu w 2013 r. na ww. odcinku autostrady nie wykazały masowych migracji płazów na odcinku A1 w rejonie projektowanej Drogi Regionalnej Racibórz-Pszczyna. Przekazano również w zestawieniu tabelarycznym wyniki obserwacji płazów na powierzchni i w otoczeniu przejść zlokalizowanych na autostradzie A1 w rejonie projektowanej drogi Racibórz-Pszczyna. Z ww. zestawienia jednoznacznie wynika, że zaprojektowane przejścia na autostradzie są wykorzystywane przez płazy, jednak nie są to migracje masowe. Więcej płazów stwierdzono w samym otoczeniu przejść. Niniejszy monitoring wskazał również kierunki migracji płazów. Dla analizowanego obszaru szlak migracji płazów związany jest z doliną Kłokocinki, na której na projektowanej drodze zlokalizowano przejście dla zwierząt w km 0+082 oraz przepust suchy dla płazów w km 0+147. W roku 2012 zaobserwowano migracje w kierunku wschód - zachód, natomiast w roku 2013 wykazano wyraźną dominację migracji w kierunku wschodnim. Rozważono również możliwości kumulowania się efektu barierowego projektowanej drogi w związku z planowaną przebudową trzech istniejących ulic: tj. Wodzisławską, Świerkłańską oraz Sportową. Ww. inwestycje zostały uwzględnione w analizowanym raporcie – tj. węzły i rondo. W obrębie węzłów (Wodzisławski oraz Świerkłański) oraz ronda (ul. Sportowa), jak wynika z dokumentacji sprawy, nie stwierdzono jednak istniejących i potencjalnych szlaków migracji. Istniejące drogi oraz obszar planowanej inwestycji zlokalizowane są w bardzo przekształconym antropogenicznie obszarze. W ramach realizacji drogi - Droga Śródmiejska (Węzeł Śródmiejski) przewidziano budowę przejścia dolnego dla zwierząt średnich zintegrowanego z linią kolejową oraz przepustu dla płazów i małych zwierząt, które umożliwią swobodną migrację zwierząt, pomimo projektowanej budowy Drogi Śródmiejskiej na odcinku od zaprojektowanego „Węzła Śródmiejskiego” w ciągu Drogi Regionalnej Racibórz – Pszczyna do skrzyżowania z ul. Obwiednia Południowa.

Analizie wpływu na środowisko przyrodnicze poddano również składową przedmiotowego zamierzenia polegającą na przebudowie linii elektroenergetycznej wysokiego, średniego i niskiego napięcia. Z dokumentacji sprawy wynika, że są to punktowe przebudowy na krótkich odcinkach, które wchodzą w kolizję z przedmiotową drogą lub gdzie wymagania techniczne zmuszają do zastosowania odpowiednich środków ochrony. Planowana przebudowa będzie m.in. polegała na zamontowaniu wyższych słupów, aby zachować wymaganą przepisami odległość przewodów od drogi lub na korekcie przebiegu linii. Przebudowa prowadzona będzie na krótkich odcinkach i nie będzie miała wpływu na środowisko przyrodnicze oraz stwierdzone w trakcie prowadzonych inwentaryzacji gatunki, siedliska i szlaki migracji.

W ramach projektowanej inwestycji zaplanowane zostały przejścia dla zwierząt średnich zintegrowane z liniami kolejowymi. Lokalizację przejść dla zwierząt średnich wyznaczono w oparciu o przeprowadzoną inwentaryzację przyrodniczą. Z analizy dokumentacji sprawy wynika, że na przedmiotowym obszarze stwierdzono migrację zwierząt średnich jedynie w km 2+100. Na pozostałym obszarze nie obserwowano migracji zwierząt średnich, niemniej są projektowane obiekty inżynierskie posiadające parametry umożliwiające przystosowanie zaplanowanych obiektów jako przejść dla zwierząt średnich tj.:

- w km 2+100 (linia kolejowa dwutorowa nr 302 Kotłarnia - Boguszowice w km 2+096,08),
- w km 6+975 przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z linią kolejową kopalni,
- w km 8+365 linia kolejowa pasażersko – towarowa nr 140 Katowice Ligota – Nędza w km 8+358,94.

Optymalnym rozwiązaniem jest lokalizacja linii kolejowej pod oddzielnym przęślem i jej oddzielenie podporami od stref dostępnych dla zwierząt. Ponadto, powierzchnia przeznaczona

dla zwierząt powinna być pokryta gruntem rodzimym z możliwie najlepiej rozwiniętą pokrywą roślinną (w zakresie dopuszczalnym przez warunki siedliskowe oraz przepisy o warunkach technicznych).

Dla ochrony ptaków przed zderzeniami z powierzchniami przezroczystymi na ekranach akustycznych nałożono obowiązek umieszczenia pionowych paszków o szerokości 2 cm w odległości 10 cm od siebie na ekranach, we wskazanych w decyzji lokalizacjach. Ponieważ na etapie projektu budowlanego lokalizacja ekranów (kilometraż) oraz ich wymiary mogą ulec zmianom, wynikającym ze zmiany czy też korekty niektórych założeń projektowych, na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko nastąpi doprecyzowanie lokalizacji przezroczystych ekranów akustycznych.

Z realizacją inwestycji wiąże się konieczność likwidacji siedliska zaskronca zwyczajnego w km 14+250, oraz stanowisk bluszcza pospolitego w km 9+750 (prawa strona drogi) i kruszyny pospolitej w km 1+100 oraz w km 9+400. Na analizowanym obszarze nie wykazano występowania rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków roślin i zwierząt, których ochrona wymagałaby podjęcia specyficznych działań zapobiegających lub minimalizujących oddziaływanie w fazie realizacji i eksploatacji drogi. Zaskroniec zwyczajny jak i bluszcz pospolity i kruszyna pospolita to gatunki występujące pospolicie, zatem utrata ich stanowisk w związku z budową drogi nie wpłynie na ich stan ochrony w skali kraju. W stosunku do gatunków objętych ochroną (częściową i ścisłą) niszczenie siedlisk zwierząt oraz przemieszczanie zwierząt z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca wymaga zezwolenia regionalnego dyrektora ochrony środowiska zgodnie z art. 56, ust. 2, pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz.U. z 2013 r., póź. 627 ze zm.).

Miejsce przeniesienia płazów i gadów będzie doprecyzowane na etapie decyzji derogacyjnej. Wycinka drzew mogących stanowić potencjalne schronienia dla chiropterofauny ma być zrekomensowana poprzez rozwieszenie budek dla nietoperzy w lokalizacji, rozmieszczeniu i ilości wskazanej przez chiropterologa. Dla zminimalizowania oddziaływania oświetlenia na możliwości korzystania z przejścia dla średnich zwierząt w km 0+082 nakazano zastosowanie zmniejszenia mocy skrajnych latarni (do minimalnych jakie mogą być zastosowane zgodnie z przepisami prawa) oraz zastosowanie osłon ograniczających rozpraszanie strumieni świetlnych w km od około 0+025 do km około 0+180. Stosowanie osłon zapobiegnie również wabieniu owadów na teren drogi, a co za tym idzie również żerujących nietoperzy.

W decyzji wskazano na konieczność zapewnienia stałego nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Określono warunki ochrony środowiska oraz ramy i obowiązki nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Szczegółowy sposób prowadzenia prac budowlanych pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanej decyzji powinien być kontrolowany przez nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy, w tym botaniczny, chiropterologiczny i herpetologiczny winien być zobowiązany do prowadzenia systematycznych badań i kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji.

Celem monitoringu będzie:

- szczegółowe potwierdzenie przydatności poszczególnych zastosowanych typów przejść dla konkretnych gatunków fauny,
- oszacowanie wpływu istniejących przejść dla zwierząt na zachowanie ciągłości funkcjonalnej siedlisk i korytarzy migracji przecinanych przez drogi.

Okresowe kontrole systemu odwodnienia drogi mają na celu sprawdzenie czy system ten umożliwi bezpieczne wydostanie się zwierząt.

Nad rzeką Kłokocinką, Potokiem Boguszowickim oraz Nacyną planuje się wykonanie drogi na obiekcie mostowym, zatem nie przewiduje się znaczącej ingerencji w koryta tych rzek. W okresie budowy przy pracach prowadzonych w korytach cieków z którymi droga koliduje przewiduje się lokalne naruszenie podłoża oraz brzegów cieków i rowów. Może przy tym

dojść do chwilowego pogorszenia jakości wody wskutek zwiększonej ilości zawiesin mineralnych powodujących zwiększoną mętność wody, pogorszenie cech organoleptycznych, takich jak: barwa, przejrzystość, zapach oraz pogorszenie warunków tlenowych. Z uwagi na charakter planowanych prac przy budowie obiektów, umacnianiu skarp i dna dojdzie do lokalnego oddziaływania na elementy biotyczne środowiska związane ze zmianą morfologii koryt cieków i wycinką roślinności.

Oceny wpływu na stan ekologiczny wód dokonano z uwzględnieniem kryteriów zawartych w poniższych przepisach:

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz.U. nr 258, póź. 1549 z 2011 r.),
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. nr 257 póź. 1545 z 2011 r.).

Zgodnie z tymi przepisami istotnym elementem jakości dla oceny stanu ekologicznego wód płynących są składniki hydromorfologiczne, wspierające elementy biologiczne, w skład których wchodzi: zmienność głębokości i szerokości cieku, struktura i skład podłoża cieku, struktura strefy nadbrzeżnej, ciągłość morfologiczna cieku.

Zgodnie z art. 38 i ust. 2 ustawy z dnia 18 lipca 2007 r. Prawo wodne, nie stanowi czasowego pogorszenia stanu jednolitych części wód tymczasowe wahanie ich stanu, jeżeli jest ono związane z utrzymywaniem wód powierzchniowych zgodnie z interesem publicznym, o ile stan tych wód jest przywracany bez konieczności prowadzenia działań naprawczych.

W związku z powyższym tymczasowe pogorszenie stanu (potencjału) ekologicznego czynników biologicznych fragmentów rzeki Nacyny, potoku Boguszowickiego oraz rzeki Kłokocinka uznano za uzasadnione. Przeprowadzona analiza wskazuje na brak możliwości wystąpienia istotnego negatywnego wpływu planowanej inwestycji na wskaźniki hydrobiologiczne, hydromorfologiczne, oraz siedliska od wód zależne, a przez to na cele ochrony wód. Biorąc pod uwagę powyższe uznano, że realizacja i eksploatacja inwestycji z przyrodniczego punktu widzenia nie wpłynie w sposób znaczący na stan/potencjał ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych, a tym samym nie zagrazi osiągnięciu celów środowiskowych określonych dla tych wód.

W opinii organu konieczne jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, wskazując na potrzebę zweryfikowania i doprecyzowania warunków ustalonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w zakresie rozwiązań i działań ograniczających oddziaływanie przedmiotowej drogi na faunę. Na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, która przeprowadzana będzie na podstawie „uaktualnionego” raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zweryfikowane zostanie rozmieszczenie występowania fauny, w tym herpetofauny i chiropterofauny, na podstawie uaktualnionych badań terenowych, wymienione w decyzji działania minimalizujące oraz wskazane działania kompensujące (jeśli zajdzie taka potrzeba) w odniesieniu do batrachofauny i chiropterofauny. Ostateczna lokalizacja przejść dla zwierząt z zagospodarowaniem terenu w strefie najścię na przejścia i systemem naprowadzenia zwierząt do przejścia, możliwość lokalizacji linii kolejowej pod oddzielnym przebiegiem i jej oddzielenie podporami od stref dostępnych dla zwierząt zostanie zatwierdzona na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W toku procedury z udziałem społeczeństwa uwagi wniosło Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze im. A. Czudka – zwane dalej GTP - w korespondencji elektronicznej z 29 lipca 2013 r. Kolejne uwagi GTP wniosło drogą elektroniczną 18 marca 2014 r. (zarejestrowano pod nr: RPW/3211/2014P, wraz z uzupełnieniem z 23 kwietnia 2014 r. - RPW/4910/2014N), tj. po zakończeniu postępowania dowodowego i wydaniu stosowanego obwieszczenia, zawiadamiającego o możliwości zapoznania się materiałem dowodowym. Ponowne uwagi GTP wniosło drogą elektroniczną 30 września 2014 r., 1 października 2014 r. i 3 października 2014 r. na etapie ponownego obwieszczenia, zawiadamiającego o zakończeniu postępowania dowodowego i o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym.

Wszystkie uwagi zostały przeanalizowane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach.

Treść pisma z 29 lipca 2013 r. wskazuje, że przedstawione w nim uwagi są wynikiem analizy siedliskowej wykonanej na mapie w skali 1:25 000 w oparciu o przebieg drogi w wariancie I na mapach i dotyczą:

- inwentaryzacji przyrodniczej, w tym w zakresie występowania nietoperzy oraz potencjalnych obszarów występowania płazów,
- kwestii identyfikacji, zagrożeń oraz działań minimalizujących negatywny wpływ przedsięwzięcia na płazy oraz nietoperze.

W ramach oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie wiedzy o aktualnym stanie środowiska przyrodniczego, wynikającej z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dokonano weryfikacji terenów, opatrzonych komentarzem.

- potwierdzone migracje płazów,
- wg. 1:10 tys. 2 zbiorniki, możliwe migracje płazów,
- prawdopodobne migracje płazów,
- kolizja ze zbiornikiem (zalewiskiem?)
- podmokłości na mapie 1:10 tys.,
- potencjalna strefa migracji,
- czy ten zbiornik istnieje?
- na mapie 10 tys jest zbiornik, ortofoto nie potwierdza.

Autorzy map przesłanych przez GTP nie wskazali, które w ich opinii siedliska stanowią miejsca rozrodu lub bytowania płazów. Były to dane bardzo ogólne, gdzie lokalizacja siedlisk i potencjalnych szlaków migracji została ustalona w oparciu o analizę map, z pominięciem weryfikacji tych zagadnień w terenie. W piśmie nie sformułowano konkretnych zarzutów ani nie odniesiono się do konkretnych rozwiązań zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego zadania.

Z przekazanych wyjaśnień MP-MOSTY Sp. z o.o. zawartych w piśmie z 13 września 2013 r. wynika natomiast, że:

1. w obszarze określonym jako „potwierdzone migracje płazów”, „prawdopodobne migracje płazów”, „potencjalna strefa migracji”, „możliwe migracje płazów”: w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazano na konieczność realizacji przejść umożliwiających migrację zwierząt oraz płotków naprowadzających dla płazów, co w konsekwencji zmniejszy efekt barierowy drogi,
2. na terenie wskazanym jako „wg 1:10 tys 2 zbiorniki”, „kolizja ze zbiornikiem (zalewiskiem ?)” występują zbiorniki wodne w km 3+050 - 3+320. Są to oczka wodne znajdujące się na prywatnych posesjach, w których nie stwierdzono występowania płazów. W trakcie inwentaryzacji przyrodniczej oczko wodne w km 3+200 było całkowicie suche.

Uwagi GTP są często niejednoznaczne, nie opatrzone komentarzem, gdzie stawia się następujące stwierdzenia lub przypuszczenia:

- „podmokłości na mapie 1:10 tys”.
- „zbiornik”.
- „czy ten zbiornik istnieje?”
- „na mapie 10 tys jest zbiornik, ortofoto nie potwierdza”.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i złożonych uzupełnieniach dokonano rozpoznania zbiorników wodnych pod kątem występowania i rozrodu zwierząt, w tym płazów w obszarze objętym badaniami, a ich lokalizacja znalazła odzwierciedlenie na załącznikach mapowych.

W odniesieniu do uwag GTP dotyczących metody prowadzenia inwentaryzacji w zakresie chiropterofauny ustalono, że na potrzeby dokonania oceny wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, na etapie sporządzania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą w celu rozpoznania terenu pod kątem występowania nietoperzy. Tutejszy organ uznał, że informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko były wystarczające do oceny wpływu oddziaływania przedsięwzięcia na nietoperze. Przeprowadzone obserwacje bowiem nie wykazały występowania na badanym terenie nietoperzy. Jednocześnie biorąc pod uwagę, iż nietoperze występują w różnych środowiskach uznano, że nie można wykluczyć, iż obszar badań może być potencjalnie wykorzystywany przez tą grupę zwierząt jako obszar zerowiskowy. Niemniej jednak nie przewiduje się, aby analizowana inwestycja wpłynęła negatywnie na tą grupę zwierząt gdyż:

- ww. przedsięwzięcie będzie realizowane w otoczeniu rozwiniętej infrastruktury miejskiej,
- w opinii autorów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzone obserwacje nie wykazały śladów bytowania nietoperzy na inwentaryzowanym terenie, stąd można założyć, iż przecinane zadrzewienia nie stanowią kryjówek letnich nietoperzy.

Uwagi zawarte w piśmie z 18 marca 2014 r. dotyczyły:

1. Zastrzeżeń nawiązujących do pisma MP-MOSTY Sp. z o.o. z 13 września 2013 r., stanowiącego odpowiedź na ww. uwagi GTP; jako satysfakcjonujące stronę postępowania przyjęto wyjaśnienia odnoszące się do planowanej budowy obiektu mostowego w km około 8+100 do 8+400 (uwaga GTP nr 7),
2. Kwestii ogólnych mających charakter generalnych wytycznych odnoszących się do zasad jakie należy uwzględnić przy ustalaniu warunków realizacji przedsięwzięć drogowych i dotyczących:

2.1. Rozwiązań konstrukcyjnych przepustów dla płazów, w tym dotyczących kształtu, wymiarów, przekroju otwartego dla zapewnienia odpowiedniej wilgotności podłoża, integralności przepustów z systemem ochronno-naprowadzającym, długości i lokalizacji plotków naprowadzających (uwagi GTP nr 11, 12, 13, 14, 15):

- z materiału dowodowego wynika, że warunki w zakresie ochrony płazów ustalono mając na uwadze szlaki migracji płazów oraz uwarunkowania terenowe mające wpływ na kształtowanie się dotychczasowej migracji tej grupy zwierząt. Planowane przepusty będą pełniły rolę przejść dla tej grupy zwierząt. Wygrodzienia herpetologiczne mają być wykonane z materiałów trwałych, tzw. wygrodzienia z elementów prefabrykowanych. Dopuszczono zastosowanie siatki z wyłączeniem polimerowej. GTP wskazując, że wygrodzienia herpetologiczne winny być dłuższe o min. 200-250 m nie podało żadnego uzasadnienia takiej propozycji a także nie wskazało w stosunku do jakiej lokalizacji wygrodzień należy zastosować to wydłużenie. Ponadto, nie wskazano w jakiej lokalizacji wygrodzienia winny być obustronne „przynajmniej w początkowym okresie eksploatacji”.

GTP sugerując zastosowanie przepustów o przekroju otwartym, nie wskazało jednak, jakie stosunki wodne w głąbie (nawierzchni przepustu) uznaje za właściwe, a w jakiej sytuacji będą one nieodpowiednie i dlaczego oraz w jaki sposób mogą oddziaływać na wykorzystanie przejścia przez zwierzęta.

Dokumentacja wnioskowa przewiduje zastosowanie przepustów ramowych, zamkniętych. Rozwiązanie zaproponowane przez GTP zdaniem autorów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z wykorzystaniem przepustów otwartych jest dobrym rozwiązaniem, jednak nie niezbędnym do osiągnięcia celu jakim jest umożliwienie przemieszczania się małych zwierząt, w tym płazów.

2.2. Projektowania powierzchni przejścia w tym:

2.2.1. zastosowania obustronnych półek w przepustach zintegrowanych z ciekim (uwaga GTP nr 15):

- z dokumentacji sprawy wynika, że przy wszystkich przepustach dla małych zwierząt, w tym płazów, zintegrowanych z ciekim przewidziano obustronne półki.

2.2.2. wzmocnienia nawierzchni geosyntetykami w osi przepustów w przypadku dróg serwisowych (uwaga GTP nr 29):

- umocnienie nawierzchni dróg w rejonie przejść dla zwierząt tłuczniem, który jest materiałem naturalnym, według danych wskazanych w Poradniku projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach (Rafał T. Kurek) wskazane jest jako prawidłowe rozwiązanie.

2.3. Terminu wykonania nasadzeń roślinności (uwaga GTP nr 23) tzn. „wykonania nasadzeń w ciągu jednego dnia, tak aby nie dopuścić do uwięzienia zwierząt w wykopach pod sadzonki roślin. W przypadku braku takiej możliwości nasadzeń w ciągu jednego dnia, teren na którym wykonano odwierty pod sadzonki, tymczasowo ogrodzić”.

- zgodnie z warunkami w decyzji plac budowy, w tym wykopy powstałe na placu budowy winny być kontrolowane przez nadzór herpetologiczny, z obowiązkiem zastosowania wyгородzeń tymczasowych w lokalizacji wskazanej przez nadzór.

2.4. Jakości posadowienia ekranów akustycznych, gwarantującej zabezpieczenie przed wchodzeniem płazów na drogę oraz wyposażenia przezroczystych elementów ekranów akustycznych w pionowe paski o szerokości 2 cm w odległości 10 cm (uwaga GTP nr 17, 24, 27):

- ww. sugestie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji w punkcie I.2.1.16. – I.2.1.18.

2.5. Nałożenia obowiązku:

2.5.1. „wykluczenia lokalizacji mas ziemnych z budowy na terenach podmokłych” (uwaga GTP nr 25):

- w decyzji wskazuje się na zapis dotyczący zakazu składowania mas ziemnych pochodzących z terenu budowy na terenach podmokłych, a tym samym wykorzystania ich do niwelacji terenów podmokłych,

2.5.2. zabezpieczenia odwodnienia przed dostępem małych zwierząt (zwłaszcza studnie wpadowe). Przejścia systemu naprowadzającego przez rowy powinny być zabezpieczone płytami perforowanymi (uwaga GTP nr 16):

- w decyzji wskazano na obowiązek zabezpieczenia systemu odwodnienia oraz wprowadzenie zabezpieczenia ww. płytami,

- 2.5.3. monitoringu systemu odwodnienia pod kątem obecności w jego obrębie małych zwierząt (głównie płazów i gadów) oraz funkcjonalności urządzeń umożliwiających opuszczenie go przez wchodzące zwierzęta, kontroli separatorów co 2 tygodnie (uwaga GTP nr 20):
- wprowadzono warunek dotyczący monitoringu systemu odwodnienia, pod kątem jego szczelności i obecności w jego obrębie małych zwierząt (głównie płazów oraz gadów) oraz funkcjonalności urządzeń umożliwiających opuszczenie go przez wchodzące zwierzęta,
- 2.5.4. „stosowania na separatorach pokryw wyposażonych w min. dwa otwory serwisowe umożliwiające wzrokową kontrolę separatora pod kątem obecności w nich zwierząt” (uwaga GTP nr 21):
- kwestia otworów serwisowych w separatorach dotyczy standardowych rozwiązań stosowanych w systemach odwodnieniowych dróg. Pokrywy żeliwne, wyposażone są przez producenta w otwory, umożliwiające przegląd oraz konserwację separatorów. Przy zastosowaniu konstrukcji ucieczkowych w osadnikach nie ma konieczności wyposażania separatorów w dodatkowe otwory serwisowe,
- 2.5.5. umieszczenia w separatorach płaskiego elementu pływającego by „mógł on służyć jako miejsce gromadzenia się płazów, które mogłyby pełnić rolę tratwy zapobiegającej topieniu się zwierząt. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt w odwodnieniu należy podjąć działania zapobiegawczo- naprawcze oraz poinformować RDOŚ” (uwaga GTP nr 20):
- w decyzji nałożono obowiązek wykonania szczelnego systemu odwodnienia. Z uwagi na możliwość przenikania małych zwierząt, w tym płazów przewidziano rodzaje zabezpieczeń, które zminimalizują ryzyko przedostania się zwierząt do systemu odwodnienia, a w przypadku dostania się do studni osadnikowych, umożliwiających ich ucieczkę z pułapki. Zastosowanie elementu pływającego może zakłócić prawidłowe działanie separatorów, tym bardziej, że wskazane w decyzji urządzenia mają za zadanie umożliwić samodzielne wydostanie się zwierząt z osadników, a tym samym zminimalizują ryzyko dostania się do separatorów,
- 2.5.6. w zakresie nadzoru przyrodniczego, w tym herpetologicznego, dotyczących:
- 2.5.6.1. „codziennej obecności herpetologa na budowie - (uwaga GTP nr 22). Praktyka pokazuje, iż dochodzi do sytuacji, kiedy pełniąc nadzór herpetolog pojawia się na budowie np. co dwa tygodnie, w weekendy. Biorąc pod uwagę uwarunkowania terenowe w decyzji warto wskazać liczbę osób odpowiedzialnych za ochronę płazów. Niedopuszczalna jest okazjonalna obecność herpetologa przykładowo co 2 tygodnie, w weekendy”,
- 2.5.6.2. „gromadzenia informacji o pojawieniu się herpetofauny w okresie budowy, notując datę i szczegółową lokalizację; w przypadku zaistnienia obecności płazów na odcinkach niewygrodzonych wprowadzić dodatkowe wygrozienia tymczasowe a następnie docelowe - stałe”(uwaga GTP nr 28),
- 2.5.6.3. „przekazywania wyników z raportów z nadzoru przyrodniczego oraz z monitoringu wykonywanego w okresie eksploatacji były wysyłane do RDOŚ w celu ich dalszej analizy przez kompetentną komórkę ”(uwaga GTP nr 18):
- z proceduralnego punktu widzenia ocena oddziaływania na środowisko prowadzona podczas postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ma charakter postępowania dowodowego, stąd

dokumenty w jej trakcie gromadzone winny mieć charakter dowodowy, a nie mieć charakteru przypuszczeń, zaleceń czy wniosków. W decyzji określono warunki ochrony środowiska oraz ramy i obowiązki nadzoru przyrodniczego - prowadzonego przez osoby mające doświadczenie w tym zakresie, w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Szczegółowy sposób prowadzenia prac budowlanych pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanej decyzji powinien być kontrolowany przez stały nadzór przyrodniczy, w tym herpetologiczny. Na etapie budowy nadzór przyrodniczy powinien być prowadzony na całym odcinku planowanej inwestycji w zakresie prawidłowego zabezpieczenia i organizacji placu budowy, ochrony chronionych gatunków fauny i flory oraz prawidłowego wykonania urządzeń ochrony środowiska - konstrukcji przejść dla zwierząt, nasadzeń roślinności. Nadzór przyrodniczy winien być zobowiązany do prowadzenia systematycznych badań i kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji. Jednocześnie na etapie uzyskania zezwoleń i zapewnienia skuteczności działań w trakcie prowadzenia prac budowlanych organizacja nadzoru należy do inwestora. Organ może dokonywać analizy spełnienia warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie faktycznego stanu w terenie, a nie na podstawie liczby zatrudnionych w ramach prowadzonego nadzoru osób. W opinii tut. organu nie jest uzasadnione nakładanie dodatkowych warunków dotyczących ochrony gatunkowej roślin i zwierząt, bowiem wykonawca jest zobowiązany do przestrzegania przepisów z zakresu ochrony gatunkowej z mocy prawa i w sytuacji, gdy kontynuacja prac budowlanych wymaga zniszczenia, zrywania, uszkodzenia roślin i grzybów oraz chwytania okazów zwierząt objętych ochroną, niszczenia siedlisk roślin i gatunków zwierząt objętych ochroną, winien wstrzymać prace do czasu uzyskania stosownej derogacji lub wprowadzić zmiany w przyjętym harmonogramie robót budowlanych. Dodatkowo, inwestor, który otrzymał zezwolenie na niszczenie siedlisk i ostoi, zimowisk oraz przemieszczanie zwierząt z miejsc regularnego przebywania zobowiązany jest do złożenia regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska sprawozdania z zakresu prowadzonych prac. W sprawozdaniu należy opisać zakres prowadzonych prac, a także podać liczbę przeniesionych osobników poszczególnych gatunków zwierząt - wraz z dokumentacją fotograficzną.

2.5.7. monitoring wpływu inwestycji na herpetofaunę i chiropterofaunę przez okres 2-3 lat po zrealizowaniu inwestycji, zaś raport z wynikami przedłożyć w RDOŚ (uwaga GTP nr 26):

2.5.7.1. Celem monitoringu przewidzianego w decyzji w odniesieniu do herpetofauny będzie:

- szczegółowe potwierdzenie przydatności poszczególnych zastosowanych przepustów stanowiących przejścia dla tej grupy zwierząt,
- oszacowanie wpływu istniejących przepustów na zachowanie ciągłości funkcjonalnej siedlisk i korytarzy migracji przecinanych przez drogę. Z postępowania wyjaśniającego wynika, że na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma konieczności przeprowadzenia monitoringu chiropterologicznego. W decyzji

wskazano na obowiązek wykonania na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko analizy wpływu inwestycji na chiropterofaunę.

O odniesienie się do szczegółowych uwag GTP zwrócono się do autorów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko MP-MOSTY Sp. z o.o. W wyniku analiz prowadzonych przez autorów ww. raportu ustalono, że rozwiązania zastosowane przy przejściach dla zwierząt i w stosunku do wygradzenia drogi były wielokrotnie analizowane. Zaplanowano rozwiązania optymalne, dostosowane do lokalnych wyników inwentaryzacji przyrodniczej, uwarunkowań terenowych i technicznych.

Uwagi szczegółowe odnoszą się do jakości raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie jakości inwentaryzacji batrachofauny i chiropterofauny - zakwestionowano m.in. wybór, lokalizację przejść/przepustów dla płazów, długości płotków naprowadzających. Do wskazanych przez GTP zastrzeżeń z 18 marca 2014 r. odnieśli się autorzy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pismach: z 14 kwietnia 2014 r., 29 maja 2014 r., 29 lipca 2014 r., 31 lipca 2014 r., 1 sierpnia 2014 r., oraz 4 i 7 sierpnia 2014 r.

Z przekazanych wyjaśnień wynika, że w odniesieniu do sugestii GTP:

1. kwestionującej liczbę przejść dla zwierząt na odcinku:

1.1. od km 0+100 do km 0+400 (uwaga GTP nr 1), przyjmując, że jedno przejście dla zwierząt średnich w km 0+082 jest niewystarczające i w konsekwencji sugerujące wybudowanie dodatkowych przepustów co 100 m oraz zapewnienia systemu naprowadzeń zwierząt do przepustów na terenach podmokłych, które potencjalnie mogą być miejscem migracji i bytowania płazów i innych małych zwierząt związanych z tymi terenami,

- na przedmiotowym odcinku drogi w decyzji wprowadzono obowiązek budowy dwóch przejść umożliwiających migracje zwierząt tj. przejścia dla zwierząt średnich w km 0+082 oraz przepustu dla płazów w km 0+147. Ponadto, wskazano na konieczność wydłużenia płotków ochronno-naprowadzających od początku projektowanej drogi do km 0+700, co pozwoli na naprowadzanie zwierząt do ww. przejść oraz uniemożliwi wejście płazów na planowaną drogę. Z postępowania dowodowego wynika, że nie ma możliwości doprojektowania kolejnego przepustu na przedmiotowym odcinku drogi z uwagi na projektowaną niweletę drogi, co jednoznacznie wynika z przekazanych wyjaśnień. Z dokumentacji sprawy wynika, że przebieg osi drogi na tym odcinku determinuje przede wszystkim geometria jezdnii. Z uwagi na geometrię drogi, uwarunkowania przyrodnicze i techniczne w opinii inwestora nie ma możliwości wprowadzenia dalszych korekt przedmiotowej inwestycji na całym wnioskowanym przez GTP odcinku w zakresie sugerowanym przez towarzystwo. W opinii GTP niweleta drogi powinna wynikać z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a nie odwrotnie (stanowisko nr 1 i 4 GTP zawarte w korespondencji elektronicznej z 3 października 2014 r.).

Zasadniczo to inwestor jest właściwy do wskazania, które możliwe warianty dróg są dla niego zadowalające z punktu widzenia potrzeb komunikacyjnych i czy wymagania techniczne dla dróg określonej klasy (jaka winna być realizowana z uwagi na konkretne potrzeby) pozwolą na wybudowanie dodatkowych przejść czy też przepustów. Niweleta drogi nie jest uzależniona jedynie od warunków przyrodniczych. Wpływ na nią mają również inne aspekty takie jak: warunki terenowe (m.in. geologia), wymagania techniczne dotyczące budowli drogowych oraz w analizowanym przypadku to, że trasa drogi przebiega przez tereny pogórnicze.

Projektowana niweleta została zaprojektowana w sposób optymalny, uwzględniając wszystkie te aspekty. Należy jednak zaznaczyć, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stanowi wytyczne, które należy uwzględnić przy przygotowywaniu projektu budowlanego, a warunki środowiskowe mogą ulec weryfikacji, wynikającej ze szczegółów projektu w tym zmian w niwelecie drogi,

1.2. w km 4+550, 4+800 oraz 5+350 (uwaga GTP nr 4):

- z dokumentacji sprawy wynika, że we wskazanym kilometrażu (4+550, 4+800 oraz 5+350), z uwagi na projektowaną niweletę (droga przebiega w głębokim wykopie), nie ma możliwości realizacji dodatkowych przepustów. Ponadto z uwagi na występowanie szkód górniczych w obrębie analizowanych kilometraży, nie istnieje możliwość zmiany przebiegu planowanej trasy – jest to jedyny możliwy korytarz pomiędzyzkodami górniczymi dopuszczony do realizacji. Brak możliwości technicznych wyniesienia drogi do poziomu umożliwiającego budowę przepustów,

2. dotyczących zastosowania wygradzenia tymczasowego na etapie budowy oraz herpetologicznego na etapie eksploatacji:

2.1. weryfikacji wygradzeń tymczasowych z powołaniem się na wygradzenia docelowe proponowane przez GTP (uwaga GTP nr 32):

- lokalizacja wygradzeń tymczasowych została wskazana w punkcie I.2.1.17. organ ustalił również obowiązek zapewnienia udziału nadzoru przyrodniczego, w tym herpetologa podczas wszystkich prac budowlanych. W uzasadnionych przypadkach, których obecnie nie można przewidzieć, nadzór przyrodniczy podejmie decyzję o zastosowaniu korekt, również odniesieniu do wygradzeń tymczasowych,

2.2. wprowadzenia wygradzeń herpetologicznych w km 4+300; 6+300 (uwaga GTP nr 3):

- z postępowania wyjaśniającego wynika, że przewiduje się zastosowanie wygradzenia od km 4+387 do km 6+300 obustronnie, a nie jak sugerowało GTP od km 4+300. We wskazanej lokalizacji znajduje się gęsta zabudowa położona blisko projektowanej drogi, przez co przewidziano realizację ekranów akustycznych. Ekran akustyczny po szczelnym połączeniu z systemem ochronno-naprowadzającym zapewni ochronę płazów na tym terenie oraz zachowanie ciągłości szlaków migracyjnych,

2.3. doprowadzenia wygradzenia herpetologicznego do km 7+250 (uwaga GTP nr 5):

- w opinii zespołu wykonującego raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, mając na uwadze istniejącą zabudowę, we wskazanym kilometrażu przewidziano realizację ekranów akustycznych. Urządzenia naprowadzające zaplanowano od końca ekranu akustycznego tj. od km 7+362 do węzła w km 7+800 – po prawej stronie drogi. Płotki należy szczelnie połączyć z ekranem,

2.4. wprowadzenia wygradzeń herpetologicznych od km 8+700 do km 9+200 (uwaga GTP nr 6):

- z materiałów wyjaśniających wynika, że przeprowadzone inwentaryzacje na potrzeby raportu dla przedmiotowej inwestycji oraz budowy drogi śródmiejskiej, łączącej węzeł śródmiejski z ul. Obwiednia Południowa nie wykazały występowania i migracji płazów. Przedmiotowy teren od wschodu oraz zachodu ograniczony jest gęstą zabudową oraz siecią ulic. Od północy obszar ograniczony jest nasypem kolejowym oraz ulicą Obwiednia Południowa, natomiast od południa linią kolejową. Mając na uwadze stan zanieczyszczenia i zasolenia Nacyny, który w ich opinii nie sprzyja występowaniu płazów oraz stan

zagospodarowania przedmiotowego terenu nie uznano za zasadne wygrodenia węzła śródmiejskiego płotkami herpetologicznymi.

2.5. wprowadzenia wygroden herpetologicznych od km 10+400 do km 12+500 (uwaga GTP nr 8):

- na odcinku od km 10+610 do 12+000 znajdują się płotki naprowadzająco-ochronne. Zlokalizowane są one przy projektowanych przejściach dla zwierząt, a ich zasięg uwzględnia trasy migracji płazów.

Od km 11+990 do km 12+163 oraz 12 +366 do km 12+630 - strona prawa i od km 12+324 do km 12+606 – strona lewa zaplanowano budowę ekranów akustycznych.

2.6. wprowadzenia wygroden herpetologicznych od km 13+700 do km 14+300 (uwaga GTP nr 9):

- na przedmiotowym odcinku zastosowane będzie wygrodenie herpetologiczne w następującej lokalizacji:

- prawa strona drogi: od km 13+700 do km 13+765 (do wiaduktu nad ul. Batorego); od km 13+826 (od wiaduktu nad ul. Batorego) do km 13+897 (do początku ekranu akustycznego); - (od km 13+897 do km 14+129 planowana jest budowa ekranu akustycznego, który jednocześnie będzie pełnił funkcję ochronno-naprowadzającą) -; od km 14+129 (od końca ekranu akustycznego) do km 14+300,
- lewa strona drogi: od km 13+553 do km 13+761 (do wiaduktu z ul. Batorego); - (od km 13+819 do km 14+091 planowana jest budowa ekranu akustycznego, który jednocześnie będzie pełnił funkcję ochronno-naprowadzającą) - ; od km 14+091 (od końca ekranu akustycznego) do km 14+300,

3. terminu kontroli stanu wygroden herpetologicznych (uwaga GTP nr 19):

- w decyzji zawarto zapisy nakładające obowiązek kontroli szczelności ogrodzeń ochronno- naprowadzających prowadzonych co najmniej dwa razy w roku: przed wiosennymi migracjami płazów (luty- marzec) oraz w sierpniu przed jesiennymi migracjami płazów,

4. prowadzenia odłowów płazów po południowej stronie częściowo likwidowanego zbiornika w km 7+600 oraz utworzenia zbiornika o powierzchni 0,15 ha na łąkach sąsiadujących z lasem Gorylowiec, po prawej stronie drogi, w rejonie pomiędzy km 1 a km 2 (uwaga GTP nr 5):

- z postępowania wyjaśniającego wynika, że zalecono wygrodenie od południowej strony na odcinku częściowo likwidowanego zbiornika wodnego z zaleceniem odłowu płazów w tym miejscu w ciągu 2-3 lat od oddania inwestycji do użytkowania w okresie wiosennych migracji. Natomiast nie przewiduje się budowy zbiornika kompensacyjnego na łąkach sąsiadujących z lasem w rejonie km 1 do 2, w związku likwidacją maksimum 0,15 ha częściowo zarośniętego zbiornika o całkowitej powierzchni 0,3 ha, stanowiącego siedlisko rozrodu i bytowania żaby trawnej. Z analizy materiału dowodowego wynika, że znaczenie tego zbiornika dla płazów jako siedliska ze względu na niewielką liczebność oraz to, że obserwowany gatunek należy do pospolitych uznano za niewielkie. Poza tym GTP nie uzasadniło z jakich powodów, uważa za zasadne wprowadzenie działań minimalizujących w km 1-2 planowanej inwestycji. GTP nie może przecież kwestionować prawidłowości zaproponowanych działań minimalizujących w sensie uznania ich za niewystarczające i narzucać obowiązku wykonania zaproponowanej przez siebie kompensacji bez podania uzasadnienia,

5. nawiązujących do inwentaryzacji herpetofauny oraz chiropterofauny. W uwagach wskazano, że przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko metodyka inwentaryzacji jest niewłaściwa, w związku z tym zasugerowano rozpoczęcie ponownej inwentaryzacji w tym zakresie, z wykorzystaniem detektora (uwaga GTP nr 2, 10, 30 i 31):

- odpowiadając na wielokrotnie podnoszone zarzuty GTP odnośnie ponowienia inwentaryzacji faunistycznej w zakresie herpetofauny i chiropterofauny tut. organ nie uznaje ich za zasadne, mając na uwadze charakterystykę terenu, przez który przebiega projektowana droga. Postulowana przez GTP konieczność przeprowadzenia ponownej inwentaryzacji w ww. zakresie, z uwzględnieniem rzeczywistego występowania płazów oraz lokalizacji stanowisk żerowania nietoperzy, ich tras przelotu i zimowisk nie dostarczyłaby bowiem nowego materiału dowodowego, który w istotny sposób wpłynąłby na rozstrzygnięcie w przedmiocie ustalenia warunków środowiskowych dla planowanego przedsięwzięcia. Przedstawiony w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opis środowiska przyrodniczego pozwala na ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze oraz formułowanie konkretnych warunków minimalizacji jego wpływu zarówno na faunę jak i florę. Z wyjaśnień udzielonych przez autorów raportu wynika, że zbiorniki wodne w km 3+050 - 3+320, na które wskazuje GTP w uwadze nr 2, kontrolowane były podczas sesji kontrolnych w następujących terminach: 02-03, 22-24 czerwca 2012 r.; 1, 7-8 lipca, 21-22 lipca 2012 r. Ponadto, w trakcie dodatkowych wizji terenowych ww. zbiorniki wodne kontrolowane były: 1 września 2012 r. oraz 6 kwietnia 2013 r. GTP w piśmie z 18 marca 2014 r. powołało się na cytaty z metodyki prowadzonej inwentaryzacji herpetologicznej „z uwagi na wykonywanie inwentaryzacji po zasadniczym okresie rozrodczym płazów ograniczono się do obserwacji i nasłuchów dorosłych osobników. Notowano także żerujące osobniki młodociane, pojedyncze miejsca występowania kijanek, skrzeku (żaby, ropuchy) i jaj (traszki) oraz martwe płazy na lokalnych drogach”. Należy jednak zaznaczyć, że kwestia szczegółowości inwentaryzacji przyrodniczej jest uzależniona od charakterystyki terenu i celu prowadzenia badań. O ile chodzi wyłącznie o wykluczenie oddziaływań, metoda polegająca na analizie prawdopodobieństwa występowania siedlisk i gatunków w połączeniu z zasadą przezorności może być wystarczająca. Jednak o ile jest konieczne przesądzenie o zastosowaniu określonych środków ochronnych, które będą się wiązać z eksploatacją zasobów środowiska (realizacja dodatkowych obiektów – np. przejść dla zwierząt, z elementami naprowadzającymi, zbiorników kompensacyjnych), konieczne jest dokładne rozważenie faktycznych skutków ingerencji w środowisko. Jednocześnie o ile z materiałów dowodowych wynika, że raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko sporządzony był w oparciu o badania terenowe, to uwagi GTP jak wynika z pisma z 18 marca 2014 r., formułowane w oparciu o „analizę siedliskową wykonaną na mapie w skali 1:25 000, a przebieg drogi był analizowany na mapach i ortofotomapach w skali 1:10 000”. Z przekazanych wyjaśnień towarzystwa nie wynika więc jakoby zastrzeżenia w zakresie prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, czy działań minimalizujących były formułowane w konsekwencji prowadzonych badań terenowych.

W piśmie z 30 września 2014 r. oraz 1 października 2014 r. GTP po raz kolejny wykazało zastrzeżenia do jakości raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, w korespondencji elektronicznej z 3 października 2014 r. GTP odniosło się do pism MP-MOSTY Sp. z o.o. z 14 kwietnia 2014 r., 29 lipca 2014 r. oraz 4 sierpnia 2014 r.

Przesłane wyjaśnienia mają związek z wcześniejszymi zastrzeżeniami GTP do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i jego uzupełnieniami wykonanego przez MP-MOSTY Sp. z o.o.

Z analizy uwag wynika, że dotyczyły one:

- I. inwentaryzacji przyrodniczej, w tym: metodyki, sposobu i czasu przeprowadzenia badań terenowych, niekompletnej inwentaryzacji siedlisk płazów, jakości inwentaryzacji batrachofauny i chiropterofauny: uwaga GTP nr 1, 2, 6, 9, 10, 21 z 30 września 2014 r., uwaga nr 6, 7, 8 z 1 października 2014 r. oraz stanowisko do pisma MP-MOSTY Sp. z o.o. zawarte w korespondencji elektronicznej GTP z 3 października 2014 r. – punkty 2, 4, 5 i 13;
1. W odniesieniu do powyższych zagadnień zgodnie z wcześniejszymi wyjaśnieniami w tej kwestii ustalono, że badania terenowe prowadzone były m.in. w okresie godowym i na ich podstawie ustalono skład gatunkowy batrachofauny. Prowadzenie badań w tym okresie umożliwiło poznanie składu gatunkowego płazów.
 - 1.1. w uwadze nr 10 z 30 września 2014 r., GTP krytycznie odniosło się co do zapisów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na str. 106, że „*projektowana trasa nie spowoduje rozcięcia terenów dogodnych do bytowania płazów i gadów. Dla szlaków migracyjnych przecinających planowaną drogę zapewniona została ciągłość korytarzy migracyjnych poprzez zaproponowanie przejść dla zwierząt uznając, że niekompletna inwentaryzacja nie upoważnia do takich wniosków*”.
- analiza chociażby załącznika nr 3 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko „Inwentaryzacja przyrodnicza”, czy też map topograficznych terenu na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać wskazuje, że w buforze badań występują miejsca dogodne do bytowania płazów. Zapis ten w ocenie organu nie podważa wiarygodności wyników badań prezentowanych w ww. dokumencie. W opinii organu z przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego wynika, że dokonano wystarczającego rozpoznania terenu w przyjętym buforze badań pozwalającym na ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na batrachofaunę.

Ponadto GTP jako strona we wcześniejszych zastrzeżeniach nie wskazywała na występowanie w buforze badań określonym w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko:

- obecności rzekotki drzewnej (uwaga nr 2 z 30 września 2014 r.),
 - ropuchy szarej oraz żab zielonych (stanowisko GTP do komentarza nr 5 MP-MOSTY Sp. z o.o. października 3 października 2014 r.),
 - obecności innych siedlisk rozrodu płazów, oprócz wykazanego w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w km 7+600 (uwaga GTP nr 6 z 30 września 2014 r.), tj. przy ul. Zamiejskiej (uwaga GTP nr 13 z 30 września 2014 r.), ul. Gruntowej (uwaga nr 14 z 30 września 2014 r.), ul. Niedobczyckiej (uwaga nr 18 z 1 października 2014 r.),
 - płazów w zbiornikach (uwaga nr 6, 7, 8 z 1 października 2014 r.) - badania terenowe nie wykazały obecności płazów w niniejszych zbiornikach.
- W przesłanych zastrzeżeniach nie wyjaśniono w oparciu o jakie przesłanki ustalono występowanie innych nie wykazanych w raporcie ww. siedlisk rozrodu, gatunku płazów oraz czy i w jakim terminie prowadzono kontrolne badania na obszarze oddziaływania przedsięwzięcia, jaka była metodyka prowadzonej kontroli terenowej z uwzględnieniem czasokresu badań oraz warunków pogodowych. Nie uzasadniono w jaki sposób przyjęte terminy kontroli terenowych były dostosowane do wymagań ekologicznych poszczególnych gatunków płazów. Jednocześnie jeśli nawet informacje w zakresie występowania dodatkowych gatunków płazów były miarodajne to nie wykazano czy

mogłoby to mieć istotny wpływ na wynik sprawy i podjęcie innych lub dodatkowych działań minimalizujących. W ocenie GTP najważniejsze jest tylko to, że inwentaryzacja przyrodnicza była wykonana nieprawidłowo bo nie stwierdzono ww. gatunków płazów. Zgodnie z sugestią zawartą w uwadze GTP nr 6 z 30 września 2014 r. „z *roś* wynika, iż w pasie 2x500 m występuje jedynie 1 miejsce rozrodu płazów (oczko wodne, w Lesie Nacyńskim). W lokalizacji wskazanej przez GTP w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ustalono, że stwierdzono miejsce występowania i rozrodu traszki grzebieniastej i zwyczajnej, a nie wszystkich płazów,

- 1.2. GTP po raz kolejny negatywnie oceniło metodykę prowadzonej inwentaryzacji chiropterologicznej z powodu braku prowadzonych nashuchów detektorowych, braku inwentaryzacji zimowisk i kolonii rozrodczych, braku określenia tras przelotu (uwaga GTP nr 1 z 30 września 2014 r.), i w związku z tym wniosło o ponowienie wykonania inwentaryzacji chiropterologicznej: (uwaga GTP nr 21 z 30 września 2014 r., oraz stanowisko nr 30 do pisma MP-MOSTY Sp. z o.o. z 3 października 2014 r.):
- kwestia ta była już przedmiotem wcześniejszych zastrzeżeń. Z dokumentacji sprawy wynika, że na obecnym etapie nie przewiduje się, aby analizowana inwestycja wpłynęła negatywnie na nietoperze, gdyż już w tej chwili analizowany obszar pokryty jest gęstą siecią infrastruktury drogowej oraz gęstą zabudową. Z postępowania wyjaśniającego wynika, że przeprowadzone obserwacje w ramach badań terenowych nie wykazały śladów bytowania nietoperzy. Podkreślić również należy, że w decyzji wskazano konkretne warunki odnoszące się do działań minimalizujących w zakresie chiropterofauny to jest:
 - stosowania lamp z osłonami,
 - założenia budek lęgowych dla nietoperzy w razie konieczności w ilości, lokalizacji i rozmieszczeniu wskazanym przez chiropterologa,
 - zastosowanie w strefie najbardziej narażonej na antropopresję ekranów akustycznych będzie stanowić skuteczną przeszkodę zapobiegającą zbyt niskiemu lotowi nietoperzy nad pasem drogowym,
 - budowa, charakteryzujących się odpowiednimi współczynnikami ciasnoty, zintegrowanych przejść dla średnich ssaków, z pasami zieleni naprowadzającej umożliwi wykorzystanie przejść przez nietoperze,
- 1.3. rys. 6 zawarty w raporcie, co do którego odniosło się GTP (uwaga nr 7 z 30 września 2014 r.) pochodzi z materiałów pozyskanych z Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska. Rysunek ten obrazuje występowanie zbiorników wodnych i obszarów podmokłych jedynie w sposób poglądowy. Natomiast lokalizacja przejść i przepustów dla płazów została wyznaczona w oparciu o: inwentaryzację przyrodniczą, analizę występowania siedlisk predysponowanych do występowania herpetofauny, które wyznaczono na podstawie wizji terenowych i na podstawie bazy danych RDOŚ w Katowicach,

- II. zaproponowanych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i uzupełnieniach do raportu działań minimalizujących, w tym właściwej, ze względu na uwarunkowania przyrodnicze, liczby i lokalizacji przejść/przepustów dla płazów, długości plotków naprowadzających, działań kompensujących w postaci zbiorników zastępczych.

W ocenie GTP liczba proponowanych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przepustów jest niewystarczająca, aby zagwarantować drożność migracji płazów. Dlatego też, aby skutecznie umożliwić przemieszczanie się zwierząt zaproponowano budowę dodatkowych przejść dla płazów w korespondencji elektronicznej z 30 września 2014 r.

(uwaga GTP nr 11, 13, 14), 1 października 2014 r. (uwaga nr 3, 15, 9, 10, 12) oraz z 3 października 2014 r. (stanowisko nr 13 do pisma MP-MOSTY Sp. z o.o. z 14 kwietnia 2014 r.):

- z adaptacją istniejącego przepustu pod ulicą Niedobczycką w Rybniku,
- na zachód od ul. Niedobczyckiej,
- przy ul. Zamiejskiej,
- pomiędzy przepustami nr 7 i 8,
- na zachód od przepustu nr 7,
- w km 9+500,
- w km 4+800,
- na zachód od przepustu nr 3.

Kwestia budowy dodatkowych przepustów, zgodnie z sugestią GTP analizowana była w oparciu o zasady obowiązujące w Poradniku ochrony płazów – Kurek i inni, gdzie zagęszczenie między przepustami powinno wynosić 50- 100 m (uwaga GTP nr 11 z 30 września 2014 r.) oraz warunki środowiskowe w sąsiedztwie analizowanej inwestycji (miejsca rozrodu płazów – uwaga GTP nr 13, 14 z 30 września 2014 r.). W związku z powyższym zwrócono się o zobligowanie inwestora do budowy przepustów o wymiarach poprzecznych zależnych od długości przepustów zgodnie z p.VI.4.1. Poradnika ochrony płazów (analogicznie jak w przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla obwodnicy Chorzowa - w wersji zmodyfikowanej przez GDOŚ) - uwaga GTP nr 16 z 30 września 2014 r. oraz stanowisko nr 11 z 3 października 2014 r. do pisma MP- MOSTY Sp. z o. o. Zgodnie z Poradnikiem projektowania przejść „liczba i zagęszczenie przejść dla zwierząt muszą być indywidualnie dostosowywane do uwarunkowań przyrodniczych oraz zagrożeń wynikających z realizacji poszczególnych inwestycji. Zagęszczenie przejść warunkują w szczególności:

- wartość przyrodnicza obszaru – określana w oparciu o status ochrony prawnej,
- funkcja ekologiczna obszaru – określana na podstawie analizy znaczenia obszaru dla przemieszczania się zwierząt oraz znaczenia jako aktualnego i potencjalnego siedliska,
- gatunki zwierząt – uwzględnienie wielkości arealów siedliskowych, modelu użytkowania przestrzeni oraz dystansu i dynamiki przemieszczania się osobników,
- rzeźba terenu i uwarunkowania topograficzne – określające techniczne możliwości lokalizacji przejść.

W przypadku każdej inwestycji zagęszczenie przejść należy więc indywidualnie ustalać uwzględniając istniejące uwarunkowania przyrodnicze i techniczne. Pomimo, że kwestia wydania środowiskowych uwarunkowań dla ww. przedsięwzięcia toczy się już od 2012 r., GTP we wcześniejszych uwagach i zastrzeżeniach nie wnosło propozycji budowy przejść w ww. lokalizacjach. Jak dotąd kwestia budowy dodatkowych przejść dotyczyła:

- początkowego odcinka projektowanej inwestycji, gdzie w opinii GTP liczba przejść nie jest adekwatna do warunków siedliskowych sprzyjających migracji,
- w km 4+550, 4+800 oraz w km 5+350.

W decyzji ustosunkowano się jednak co do możliwości budowy przejść we wskazanych lokalizacjach. Organ uznał jednak za konieczne dostosowanie nowych przepustów do migracji ww. grupy organizmów poprzez zapewnienie minimalnego współczynnika względnej ciasnoty (szerokość x wysokość/długość). Z wiedzy organu wynika, iż przejścia dla małych zwierząt są funkcjonalne, gdy ww. współczynnik osiąga wartość powyżej 0,07, natomiast dla średnich zwierząt $\geq 0,7$.

W związku z powyższym inwestor został zobowiązany do dostosowania nowych przejść do powyższych wymagań.

Odnosząc się do kwestii nałożenia obowiązku:

- 1) zawartego w uwadze GTP nr 16 z 30 września 2014 r. oraz stanowiska nr 11 zawartego w korespondencji elektronicznej z 3 października 2014 r. wybudowania przejść zgodnie z zasadami m.in. określonymi przez GDOŚ w decyzji odnoszącej się do środowiskowych uwarunkowań RDOŚ w Katowicach dla przedsięwzięcia pn. „Zmiana przebiegu drogi nr 79 na terenie miast Katowice, Chorzów, Bytom, od węzła z ul. Katowicką do Al. Jana Pawła II” (inaczej obwodnica Chorzowa)
 - na podstawie dokumentacji znajdującej się w tut. organie ustalono, że ww. decyzja nie przewiduje zmian parametrów przejść,
- 2) doprojektowania przepustów:
 - a) w km 4+800:
 - uwaga GTP nr 9 z 1 października 2014 r. dotycząca budowy przejścia we wskazanej lokalizacji była już przedmiotem analizy zastrzeżeń wniesionych przez GTP z 18 marca 2014 r.
 - b) na zachód od ul. Niedobczyckiej (uwaga GTP nr 11 z 30 września 2014 r.):
 - w zastrzeżeniach nie wyjaśniono w oparciu o jakie przesłanki ustalono zasadność budowy przepustu dla płazów. Na zachód od ul. Niedobczyckiej w km 11+480 oraz w km 11+892, gdzie w dokumentacji wnioskowej zidentyfikowano szlaki migracji płazów, planowana jest budowa dwóch przepustów dla małych zwierząt, w tym płazów wraz z systemem naprowadzającym,
 - c) pod ulicą Niedobczycką:
 - z raportu wynika, że nie przewiduje się przebudowy niniejszej ulicy. Przebiega ona pod projektowanym obiektem WGP-13 w km 11+342,18 drogi głównej. Na początku i końcu zakresu przebudowy ulica została dowiązana sytuacyjnie i wysokościowo do stanu istniejącego. Ponadto odcinek, na którym zlokalizowany jest przepust wodny nie jest ujęty zakresem prac, stąd też nie ma możliwości przebudowy niniejszego przepustu,
 - d) dwóch przepustów na zachód od przepustu nr 7 (uwaga GTP nr 10 z 1 października 2014 r.) oraz (uwaga GTP nr 11 z 1 października 2014 r.) - pomiędzy przepustami 7 i 8 (w lokalizacji wskazanej przez GTP na załączniku mapowym nr DR-P-4):
 - w decyzji nałożono obowiązek budowy przepustów w km 5+200 i 5+450 oraz wprowadzenia płotków naprowadzających na odcinku km 4+387 – 6+300 / lewa i prawa strona. Niweleta drogi w lokalizacji wskazanej przez GTP praktycznie idzie po terenie lub w niewielkim nasypie, co nie pozwala na zaprojektowanie w tej lokalizacji przepustu,
 - e) w km 9+500 (uwaga GTP nr 12 z 1 października 2014 r.):
 - w decyzji nałożono obowiązek budowy w km 9+475 przepustu dla małych zwierząt, w tym płazów oraz lokalizację wyгородzenia herpetologicznego od km 9+373 do km 9+600 (strona prawa) oraz w km od km 9+360 do km 9+560 (strona lewa). Przy zastosowaniu ww. działań minimalizujących nie ma potrzeby zastosowania kompensacji przyrodniczej, zgodnie z sugestią GTP.
 - f) na zachód od przepustu nr 3 (uwaga GTP nr 3, 15 z 1 października 2014 r.):
 - w raporcie nie wykazano kolizji planowanej drogi z potencjalnym szlakiem migracji płazów wskazanym na północ od tej drogi. W rejonie wskazanej lokalizacji występuje zbiornik wodny w km około 3+320 na północ od drogi, który nie koliduje z przebiegiem trasy. Zbiorniki wodne w km 3+050- 3+320 to oczka wodne, znajdujące się na prywatnych posesjach, w których jak wynika z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, nie stwierdzono występowania płazów. Mając na uwadze, że zbiorniki wodne znajdują się po północnej stronie drogi, a po przeciwnej stronie nie wykazano, w trakcie inwentaryzacji

przyrodniczej, potencjalnych siedlisk bytowania płazów, uznano, że nie jest zasadne lokalizowanie w tym rejonie przejścia dla płazów. Jeżeli w kolejnych latach w zbiornikach tych pojawiłyby się płazy ich migracja winna się odbywać pomiędzy zbiornikami, ewentualnie w górę cieku, który zasila mniejsze oczka wodne,

- g) w rejonie ul. Zamiejskiej (uwaga GTP nr 13 z 30 września 2014 r.):
 - przy ulicy Zamiejskiej nie stwierdzono miejsc rozrodu płazów. Miejsce rozrodu płazów stwierdzono w km około 9+400 zastosowano tam przejście dla zwierząt (km 9+475) oraz wygrodzienia herpetologiczne (km 9+373 ÷ 9+600 / prawa strona, km 9+360 ÷ 9+560 / lewa strona),

3) kompensacji przyrodniczej:

- a) w związku z częściową likwidacją zbiornika w km 7+600 przy ul. Chwałowickiej: uwaga GTP nr 12 z 30 września 2014 r., uwaga GTP nr 11 z 1 października 2014 r. oraz stanowisko nr 5 zawarte w korespondencji elektronicznej z 3 października 2014 r.:

- na wcześniejszych etapach postępowania dowodowego strona wносиła o utworzenie zbiornika o powierzchni 0,15 ha na łąkach sąsiadujących z lasem Gorylowiec, po prawej stronie drogi, w rejonie pomiędzy km 1 a km 2 (uwaga GTP nr 5 z 18 marca 2014 r.), przy czym w korespondencji z 30 września 2014 r. oraz 1 października 2014 r. GTP sugeruje jego lokalizację „poza jego rejonem; wynika to z zajęcia znaczącej części izolowanego siedliska. Opcjonalnie możliwe jest wykonanie zbiornika kompensacyjnego za zachód od istniejącego”. Należy również dodać, iż zarówno po lewej jak i prawej stronie drogi na odcinku od 7+362 str. prawa i 7+458 str. lewa do węzła w km 7+800 zaprojektowano wygrodzienia herpetologiczne,

- b) zaprojektowanie zbiornika kompensacyjnego przy ul. Niedobczyckiej, który będzie rekompensował brak możliwości dojścia do miejsca rozrodu z południowego wschodu:

- w lokalizacji wskazanej przez GTP znajduje się zbiornik naturalny. Uwaga GTP nr 14 z 30 września 2014 r. nie jest w związku z tym zrozumiała.

- c) w km 2+950, w dolinie cieku w związku z planowaną kolizją ze zbiornikiem w rejonie ulicy Gotartowickiej w km 3+500 (uwaga GTP nr 4, 5 z 1 października 2014 r.):

- z przeprowadzonego postępowania dowodowego wynika, że w związku z realizacją inwestycji przewiduje się kolizję tylko ze zbiornikiem wodnym w km 7+600. Z rys. nr 3 stanowiącego załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz bazy danych RDOŚ w Katowicach nie wynika kolizja ze zbiornikiem w km 3+500. Projekt budowy węzła na ulicy Gotartowickiej w trakcie postępowania o ustalenie warunków realizacji przedsięwzięcia uległ zmianie. Obecnie nie przewiduje się zagrożenia dla niniejszego zbiornika i konieczności wykonania kompensacji. Jednocześnie z materiałów dowodowych wynika, że podczas badań terenowych prowadzonych na potrzeby wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie stwierdzono płazów w niniejszym zbiorniku,

- d) w rejonie ulicy Niedobczyckiej:

- z dokumentacji sprawy wynika, że zbiornik wodny zlokalizowany przy ulicy Niedobczyckiej nie będzie zniszczony w ramach realizacji przedsięwzięcia oraz nie przewiduje się przebudowy ww. drogi gminnej. Dla umożliwienia migracji płazów i małych zwierząt w okolicach ul. Niedobczyckiej w decyzji nałożono

obowiązek budowy przejść dla płazów (nr 12 i 13) oraz wprowadzenia wygrodzeń herpetologicznych,

4) wprowadzenia wygrodzenia herpetologicznego :

a) od km 0+000 do km 2+200 (uwaga GTP nr 1, 2 z 1 października 2014 r.), gdzie w opinii GTP wynika to z obecności płazów w lesie Gorylowiec oraz masakry płazów na ul. Lotniskowej:

– w decyzji nałożono obowiązek wprowadzenia wygrodzenia herpetologicznego w km 0+000 ÷ 0+700 oraz w km 1+940 ÷ 2+280 / lewa strona i km 1+960 ÷ 2+260 / prawa strona. Pomiędzy tym kilometrażem nie stwierdzono migracji płazów, w trakcie wykonywania badań terenowych, w związku z czym nie proponowano w tej lokalizacji płotków herpetologicznych. Mając na uwadze zasadę przezorności od km 0+000 do km 3+100 wprowadzono nakaz wygrodzenia drogi siatką po obu stronach planowanej drogi, gdzie w decyzji doszczegółowiono wielkość oczek siatki, ze szczególnym uwzględnieniem dolnej partii ogrodzenia, by nie dopuścić do przedostania się na drogę małych zwierząt, w tym płazów. W związku z sugestią GTP o masakrze płazów na ul. Lotniskowej w Żorach, dokonano analizy materiałów znajdujących się w dyspozycji RDOŚ w Katowicach, dotyczących wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji nakładającej obowiązek przeprowadzenia działań zapobiegawczych lub naprawczych, w związku z wystąpieniem szkody w środowisku w gatunkach chronionych płazów, w rejonie nowo wybudowanej drogi tj. ulicy Lotniskowej, stanowiącej alternatywę ul. Rybnickiej w Żorach. Z dokumentacji sprawy wynika, że Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska utrzymał w mocy zaskarżone postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach, odmawiające wszczęcia postępowania w ww. sprawie. Z dokumentacji sprawy, w tym stanowiska Komendy Miejskiej Policji w Żorach, wynika, że nie wykazano przypadków masowego rozjeżdżania płazów na ww. terenie, czyli tzw. „masakry płazów”, na którą wskazuje GTP w korespondencji z 1 października 2014 r. W związku ze zdefiniowaniem istnienia na przedmiotowym odcinku drogi populacji płazów i możliwością negatywnego oddziaływania na tą grupę zwierząt, przewidziano rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie w postaci przepustów drogowych z zastosowaniem suchych półek podwieszanych do ścian przepustu, służących do przejścia dla małych ssaków, płazów. W związku z tym dyskusyjna jest więc kwestia dotycząca zidentyfikowania nowego miejsca „masowej masakry płazów”. Należy jednocześnie dodać, że ulica Lotniskowa nie wchodzi w zakres analizowanej inwestycji. Jednak w decyzji przeanalizowano oddziaływanie skumulowane ww. inwestycji z projektowaną drogą,

b) od km około 10+700 do 12+000 (uwaga GTP nr 14 z 30 września 2014 r. oraz uwaga GTP nr 13 i nr 18 z 1 października 2014 r.) - pomimo, że w korespondencji z 18 marca 2014 r. GTP wskazało na konieczność wprowadzenia wygrodzeń herpetologicznych od km 10+400 do km 12+500 (uwaga GTP nr.8):

– w decyzji wskazano na konieczność wprowadzenia wygrodzenia herpetologicznego w następującej lokalizacji: od km 11+100 do km 11+370 - strona prawa, od km 10+820 do km 11+324 - strona lewa, od km 11+370 do km 11+570 - obustronnie, od km 11+570 do km 11+ 990 - strona prawa oraz od km 11+570 do km 12+000. Natomiast od km 10+724 do km 11+224 - strona prawa oraz od km 11+056 do km 11+178 i od km 11+324 do km 11+474 – strona lewa zaplanowano budowę ekranów akustycznych. System naprowadzający będzie szczelnie połączony z ekranami.

- Zaprojektowane rozwiązania są wystarczające mając na uwadze uwarunkowania środowiskowe analizowanego terenu,
- c) od ul. Chwałowickiej do Kopalnianej (uwaga GTP nr 17 z 1 października 2014 r.):
 - na wskazanym odcinku zaprojektowano wygradzenia herpetologiczne. Wygradzenia herpetologiczne zaprojektowano zarówno po lewej jak i prawej stronie drogi na odcinku od km 7+362 strona prawa i km 7+458 strona lewa do węzła w km 7+800. Należy również dodać, iż w km 6+975 zaprojektowano przejście dla zwierząt oraz płotki herpetologiczne w km 6+850 ÷ 7+100 / lewa i prawa strona.
 - d) ul. Świerklańskiej do Jesiennej z uwagi na sąsiedztwo zbiorników wodnych (uwaga GTP nr 16 z 1 października 2014 r.):
 - w decyzji nałożono obowiązek wprowadzenia wygradzenia herpetologicznego na przedmiotowym odcinku w km od km 4+387 do km 6+300 obustronnie z uwagi na lokalizację zabudowy od km 4+200 do km 4+300,
 - e) w km 3+500 (uwaga GTP nr 15 z 1 października 2014 r.):
 - w uwagach nie wyjaśniono w oparciu o jakie przesłanki uznano konieczność wprowadzenia wygradzenia na przedmiotowym odcinku drogi. Z rys. nr 3 stanowiącego załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wynika kolizja planowanej inwestycji z potencjalnym szlakiem migracji płazów. W zbiornikach znajdujących się po północnej stronie projektowanej drogi nie stwierdzono płazów, w związku z czym nie wskazywano w niniejszej lokalizacji wygradzeń herpetologicznych,
 - f) w rejonie km 9+500 (uwaga GTP nr 12 z 1 października 2014 r.):
 - w decyzji wskazano na konieczność wprowadzenia wygradzenia herpetologicznego w tej lokalizacji,
- 5) rysunek nr 3 „Inwentaryzacja przyrodnicza” stanowiący załącznik do wniosku o wydanie środowiskowych uwarunkowań uwzględnia wszystkie przepusty, w tym również przepust nr 3 w km 2+943, oraz przepusty nr 12 w km 11+210; nr 13 w km 11+480 oraz nr 14 w km 11+892, zgodnie z sugestią GTP (uwaga nr 3, 15 z 1 października 2014 r.),
- 6) w decyzji zastosowano zasadę prewencji przy określeniu warunku dotyczącego wygradzeń herpetologicznych, na którą powołuje się GTP w korespondencji z 3 października 2014 r. z uwzględnieniem lokalizacji siedlisk podmokłych oraz zasięgów migracyjnych płazów, z wykluczeniem siatki polimerowej (uwaga nr 12, 13 z 3 października 2014 r. do pisma MP- MOSTY Sp. z o. o.). W decyzji zostały wykorzystane sugestie GTP dotyczące wprowadzenia wygradzeń herpetologicznych adekwatnie do możliwości i potrzeb związanych z budową drogi.
- 7) ustalenia lokalizacji wygradzeń tymczasowych (komentarz z 3 października 2014 r. do punktu 32 pisma MP-MOSTY Sp. z o. o.):
 - w decyzji wyznaczono lokalizacje wygradzeń tymczasowych w rejonie aktualnego frontu robót i przemieszczanie ich w miarę postępu prac. Ogrodzenie placu budowy jako ogrodzenie tymczasowe winno posiadać cechy obiektu tymczasowego, to znaczy winno być łatwo rozbieralne i nie powinno być połączone trwale z gruntem. W opinii GTP „założenie, iż zasięg wygradzeń tymczasowych lub jego uzupełnienie będzie uzależniony od nadzoru przyrodniczego jest błędne. Wykonawca nadzoru wyłoniony jest w ramach przetargu/zapytania ofertowego. Oferta wykonawcy wynika z SIWZ, po jej złożeniu, wyłoniony wykonawca dysponuje ściśle określonymi funduszami. Zatem dodatkowe, niespodziewane koszty godzą w interes wykonawcy - w takich warunkach będzie on dążył do ograniczania wydatków, więc wątpliwe jest, czy będzie zainteresowany montażem dodatkowych wygradzeń”.

Ustosunkowując się do tej sugestii należy wyjaśnić, że SIWZ może zawierać również informacje zastosowania dodatkowych plotków tymczasowych. Wykonawca nadzoru powinien taką ewentualność uwzględnić w swojej ofercie przystępując do przetargu.

Uwagi z: 30 września 2014 r. tj. nr 3, 4, 5, 15, 17, 18, 19, 20 oraz komentarze z 3 października 2014 r. zawarte w punkcie 1, 4, 11, 12, 15, 19, 30, 31, 32 mają charakter ogólnych postulatów lub stanowią powtórzenie wcześniejszych zastrzeżeń z 18 marca 2014 r. dotyczących m.in.:

- a) rozwiązań konstrukcyjnych przepustów dla płazów, w tym dotyczących kształtu, wymiarów, przekroju otwartego dla zapewnienia odpowiedniej wilgotności podłoża, integralności przepustów z systemem ochronno- naprowadzającym,
- b) rodzaju materiału z którego ma być wykonane wyгородzenie herpetologiczne,
- c) wykluczenia lokalizacji mas ziemnych z budowy na terenach podmokłych,
- d) kontroli wyгородzeń,
- e) otworów serwisowych w pokrywie separatora.

Nawiązując do wskazywanych przez GTP uwag, dotyczących gatunków płazów, ich śmiertelności, proponowanych wyгородzeń i liczby przejść dla herpetofauny, zauważyć należy, iż po wprowadzonych korektach do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania dowodowego, wskazane działania minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na ww. grupę zwierząt są zdaniem tut. organu adekwatne do skali oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w przyjętym buforze badań. Ponadto, w decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w zakresie wpływu przedsięwzięcia na herpetofaunę i chiropterofaunę. Ponowna ocena oddziaływania na środowisko wykonywana jest w oparciu o „aktualny na czas projektu budowlanego” raport o oddziaływaniu na środowisko wykonany w oparciu o badania terenowe. Analizy dokonywane na tym etapie pozwolą na:

- powtórna weryfikację materiału dowodowego z uwzględnieniem aktualnych danych dotyczących ww. grup zwierząt,
- zweryfikowanie działań minimalizujących określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz ewentualne wprowadzenie dodatkowych działań minimalizujących.

Należy jednak dodać, że płazy stanowią grupę szczególnie wrażliwą i podatną na środowiskowe zmiany klimatyczne i antropogeniczne. Kwestie dotyczące oddziaływania planowanej inwestycji na ww. grupy zwierząt, które będą niemożliwe do wykazania i zapisania nawet podczas ponownej oceny oddziaływania na środowisko, również muszą być odpowiednio zabezpieczone, aby nie powodować zagrożenia dla siedlisk i zamieszkujących je gatunków. Takie zabezpieczenie w odniesieniu do płazów zapewni nadzór pełniony przez herpetologa natomiast w odniesieniu do nietoperzy nadzór pełniony chiropterologa.

W fazie eksploatacji w wyniku ruchu pojazdów mechanicznych powstawać będą zanieczyszczenia gazowe, a także pyłowe.

Do obliczeń emisji zanieczyszczeń do powietrza wykorzystano model i program komputerowy Copert III, natomiast do obliczeń imisji program OpaCal3m – Modelowanie zanieczyszczenia wokół dróg, autostrad i parkingów, według modelu dyspersji Caline3 US-EPA. Prognozę emisji zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego przeprowadzono dla wyznaczonych horyzontów czasowych prognoz (lata 2020 i 2030) w funkcji prędkości poruszania się pojazdów na odcinku obliczeniowym. Posłużono się zawartą w programie klasyfikacją pojazdów, ze względu na technologię wykonania silnika.

Modelowanie poziomów substancji w powietrzu w programie odbyło się zgodnie z metodyką referencyjną podaną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 r. Nr 16 poz. 87).

Obliczenia wielkości emisji, a następnie rozprzestrzeniania się substancji, nie wykazały przekroczeń poziomów dopuszczalnych w powietrzu. Tym samym uznano, że przedsięwzięcie nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na stan powietrza. Budowa nowej drogi odciąży drogę wojewódzką DW 935 (będącą obecnie głównym korytarzem komunikacyjnym), co przełoży się na obniżenie poziomu substancji w jej rejonie, a także poprawi stan jakości powietrza w centrum miast Rybnika. Ruch pojazdów na projektowanej drodze odbywać się będzie płynnie, co przełoży się na bardziej ekonomiczną jazdę – mniej spalanej paliwa, a w konsekwencji mniejszą emisję substancji do powietrza.

Na etapie realizacji inwestycji będą występowały krótkotrwałe uciążliwości wynikające z emisji hałasu przez pracujące urządzenia budowlane oraz pojazdy obsługujące budowę na analizowanym odcinku. Możliwość ograniczania emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska i w nienagannym stanie technicznym. Należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów). Oddziaływanie na etapie realizacji jest uciążliwością przemijającą, jednakże wskazane jest wykonywanie prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej, a zaplecze techniczne i magazynowanie materiałów budowlanych powinno być zlokalizowane w możliwie jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej.

Brak krajowej metody służącej do analizy klimatu akustycznego od dróg spowodował konieczność wykorzystania przez autorów raportu do obliczeń oprogramowania NMPB Routes – 96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB) – opartego na metodzie francuskiej, realizującego obliczenia zgodnie z zalecaną normą ISO 9613-2 oraz uwzględniając wpływ warunków meteorologicznych na propagację hałasu. Algorytm poszukiwania tras propagacji fali akustycznej pomiędzy źródłem a odbiorcą oparty jest na założeniu liniowego źródła hałasu. W celu określenia wpływu hałasu na tereny sąsiadujące z projektowanym przedsięwzięciem wykonano obliczenia rozkładu klimatu akustycznego na wysokości 4,0 m nad poziomem terenu a uzyskane obliczeniowo wyniki oddziaływania przedsięwzięcia przedstawiono graficznie dla horyzontów czasowych 2020 - po wykonaniu przedsięwzięcia i roku prognozy docelowej - 2030.

Zaproponowane rozwiązania projektowe ochrony przed hałasem dotyczą wariantu wnioskowanego przez inwestora jako wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Z analizy uzyskanych obliczeń wynika, że przedsięwzięcie na etapie eksploatacji może powodować ponadnormatywne oddziaływania poza granicą terenu własności inwestora. Wobec tego wskazano na konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w postaci ekranów akustycznych. Z przedłożonych materiałów wynika, że proponowane urządzenia ochronne w roku 2020 (przewidywanego oddania przedsięwzięcia do eksploatacji) pozwolą na skuteczną ochronę większości terenów o ustalonych standardach akustycznych zgodnie z rozporządzeniem z dnia 14 czerwca 2007 r. Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. Dz.U. 2014 nr 0 poz. 112).

Z treści raportu wynika, że planowana lokalizacja ekranów akustycznych może ulec zmianie, z uwagi na zmiany wynikające z trwających prac projektowych. W związku z powyższym, uwzględniając stanowisko Inspektora Sanitarnego, w sentencji decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Zgodnie z przedstawionymi w raporcie informacjami, planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami zalewowymi oraz nie koliduje ze strefami ochronnymi ujęć wody. Planowana droga, w km 6+700 – 9+750, biegnie w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 345 – Rybnik, który ze względu słabą izolację warstwy wodonośnej, zaliczono do wysoko zagrożonych. Z kolei w km 0 - 2+750 (wariant I - wybrany do realizacji), przebiega przez tereny o wysokim stopniu zagrożenia wód podziemnych głównego użytkowego poziomu wodonośnego.

Eksploatacja obwodnicy będzie się wiązać z powstawaniem wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi, które ujmowane będą szczelnym systemem odwodnienia drogi, a następnie po podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych będą odprowadzone do środowiska.

Z przedstawionych w raporcie obliczeń stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych, odprowadzanych z drogi, wynika, że w ściekach występować będą przekroczenia w zakresie zawiesin ogólnych. Przewiduje się, iż stężenia substancji ropopochodnych nie będą przekraczać stężeń dopuszczalnego.

Odwodnienie drogi, w przeważającej części, realizowane będzie poprzez system szczelnych rowów przydrożnych biegnących po obu stronach jezdni. Jak wynika z uzupełnienia przesłanego przy piśmie z 1 sierpnia 2013 r. (MP-MOSTY/196/P/DM/2/12-52/1289/13) konstrukcja rowów trawiastych szczelnych (pod warstwą humusu przewidziano uszczelnienie) pozwoli na czasową retencję uwolnionych, np. w wyniku wypadku drogowego, substancji niebezpiecznych. Po usunięciu zanieczyszczeń, uwolnionych w wyniku awarii, możliwa będzie wymiana powierzchniowej warstwy rowów do warstwy geomembrany. Rowy pełnić będą również funkcję retencyjną, co zostanie uzyskane poprzez zastosowanie zastawek. W miejscu przejścia wód deszczowych z rowów drogowych posadowione zostaną studnie wpadowe z osadnikiem. W miejscach, gdzie będzie to możliwe, do odwodnienia wykorzystane zostaną istniejące rowy i ciek. Odcinkowo, w miejscach występowania kanalizacji, odwodnienie jezdni będzie realizowane do wpustów deszczowych i studzienek kanalizacyjnych. Projektowane rowy szczelne i kanały deszczowe odprowadzać będą wody opadowe w systemie grawitacyjnym - zgodnie z kierunkiem spływu lub poprzez kanalizację ciśnieniową do projektowanych zbiorników retencyjnych lub istniejących cieków. Przed wprowadzeniem wód opadowych do odbiorników naturalnych zaprojektowane zostały zespoły urządzeń podczyszczających (osadnik + separator). Na projektowanych odcinkach kanalizacyjnych układu odwodnienia drogi, przewidziana została zabudowa prefabrykowanych wylotów betonowych do rowów lub cieków. Wody opadowe z pasa drogowego odprowadzone będą poprzez zbiorniki lub rowy retencyjne do cieków i rowów lub, w nielicznych przypadkach, po podczyszczeniu bezpośrednio do odbiornika. Zaprojektowane zbiorniki i rowy retencyjne umożliwią retencjonowanie nadmiaru wody i umożliwią odprowadzenie oczyszczonych wód opadowych do istniejących cieków, ze zredukowaną objętością i prędkością przepływu. W ramach inwestycji planuje się przeprowadzenie konserwacji lub remontu istniejących rowów lub cieków, które stanowić będą odbiorniki wód deszczowych, polegających na odtworzeniu trasy oraz niwelety odbiorników, w taki sposób, aby zapewnić niezakłócony spływ grawitacyjny wód deszczowych. Z uwagi na ukształtowanie terenu oraz niweletę projektowanej drogi konieczne będzie zainstalowanie pompowni wód deszczowych lokalizowanych pomiędzy zbiornikami a odbiornikami. Wody opadowe z powierzchni dróg i chodników o przekroju ulicznym odbierane będą przez uliczne wpusty deszczowe z osadnikami, w których zatrzymywane będą piasek, liście i inne frakcje zawiesin niesionych przez wody opadowe.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.) w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla

środowiska wodnego, wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z dróg klasy G, wprowadzane do wód lub do ziemi, nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Przed wprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników naturalnych zaprojektowane zostały zespoły urządzeń podczyszczających – osadnik i separator substancji ropopochodnych. W związku z powyższym w sentencji decyzji określono warunek wykonania szczelnego systemu odwadniania i kanalizacji drogi oraz podczyszczania wód opadowych i roztopowych w zakresie zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych, przed ich odprowadzeniem do środowiska.

Inwestor winien uregulować stan formalno-prawny w zakresie pozwoleń wodnoprawnych na budowę urządzeń wodnych i wprowadzanie ścieków do środowiska.

W związku z realizacją Drogi Regionalnej, stwierdzono 2 kolizje z obiektami wpisanymi do gminnej ewidencji zabytków, na terenie miasta Rybnika. W związku z powyższym zaplanowano, iż zabytki (Krzyż Kamienny Męki Pańskiej przy ul. Tkoczów oraz Kaplica kubaturowa przy ul. Batorego) będą przeniesione z miejsca realizacji inwestycji drogowej. W rejonie kolizji z udokumentowanymi stanowiskami archeologicznymi (3/AZP 102-43 oraz 12/AZP 102-43) na terenie miasta Rybnika, na etapie realizacji przedsięwzięcia, będą prowadzone wyprzedzające badania ratownicze.

Realizacja prac związanych z budową Drogi Regionalnej wiązać się będzie z wytwarzaniem odpadów niebezpiecznych oraz innych niż niebezpieczne. Głównym źródłem odpadów, w trakcie realizacji inwestycji, będzie demontaż kolidującej z przedsięwzięciem infrastruktury (drogowej, sieci elektroenergetycznej, kanalizacja sanitarna, sieci wodociągowej itp.), rozbiórka obiektów budowlanych, jak również planowana budowa nowej infrastruktury drogowej.

W toku procedury oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów, a także sposób ich zagospodarowania. Prawidłowa gospodarka odpadami, zgodna z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, zminimalizuje ryzyko negatywnego wpływu wytwarzanych odpadów na środowisko. Sposób postępowania z odpadami reguluje m.in. ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21), dlatego też w niniejszej decyzji nie nałożono stosownych warunków, dla etapu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym odpady należy zagospodarowywać zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami, o których mowa w art. 17, art. 18 ww. ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r.

Na etapie budowy drogi, wydobyte i przemieszczane będą masy ziemne. W przypadku analizowanego przedsięwzięcia zaplanowano wykorzystanie mas ziemnych na terenie na którym zostały wydobyte, do innych robót ziemnych, przykładowo do budowy nasypów, czy też wałów ziemnych. Zgodnie z art. 2 ust.1 pkt 3 ww. ustawy o odpadach, przepisów ustawy nie stosuje się do niezanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty.

W fazie eksploatacji inwestycji mogą powstawać odpady, jako wynik prac utrzymaniowych i remontowych oraz w związku z usuwaniem awarii. Gospodarka odpadami na obszarze przebudowywanej drogi prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi, w tym zakresie, wymogami prawa. Powstające na terenie inwestycji odpady odbierane będą przez specjalistyczne firmy, posiadające wymagane prawem uprawnienia do gospodarowania danymi rodzajami odpadów.

W decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, wskazując na potrzebę zweryfikowania i doprecyzowania warunków ustalonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie rozwiązań i działań ograniczających oddziaływanie przedmiotowej drogi na faunę. Na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, która przeprowadzana będzie, mając na względzie konkretne rozwiązania jakie będą przewidziane w projekcie budowlanym oraz w oparciu o stosowny raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zweryfikowane zostaną rozwiązania projektowe przyjęte w projekcie budowlanym, dotyczące m.in. rozmieszczenia występowania fauny, w tym herpetofauny i chiropterofauny, wymienione w decyzji działania minimalizujące oraz wskazane zostaną działania kompensujące (jeśli zajdzie taka potrzeba) w odniesieniu do batrachofauny i chiropterofauny.

Uwzględniając warunki wynikające z opinii sanitarnej Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, w ramach oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej wskazano również potrzebę przeprowadzenia analizy oddziaływania inwestycji na stan klimatu akustycznego na, zlokalizowanych w zasięgu oddziaływania drogi, terenach chronionych, na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i na terenach, na których znajduje się zabudowa chroniona nie przewidziana w miejscowym planie jako chroniona, przy uwzględnieniu rozwiązań technicznych, wynikających z projektu budowlanego. W przypadku, gdy na terenach przeznaczonych do działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, szpitale, domy opieki społecznej lub budynki związane ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, wskazano na potrzebę zastosowania rozwiązań technicznych, zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W ramach ponownej oceny należy także doprecyzować zasadność obsadzania ekranów roślinnością w kontekście wpływu na właściwości odbijająco pochłaniające ekranów oraz ewentualne zasłanianie ekranów przeźroczystych.

Ponadto w decyzji nałożono obowiązek prowadzenia monitoringu przyrodniczego. Celem monitoringu jest:

- szczegółowe potwierdzenie przydatności poszczególnych zastosowanych typów przejść dla konkretnych gatunków fauny,
- oszacowanie wpływu istniejących przejść dla zwierząt na zachowanie ciągłości funkcjonalnej siedlisk i korytarzy migracji przecinanych przez drogi.

Okresowe kontrole systemu odwodnienia drogi mają na celu sprawdzenie czy zastosowane rozwiązania zapewniają możliwość bezpiecznego wydostania się zwierząt.

W decyzji nałożono również obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedmiotowej drogi na tereny podlegające ochronie akustycznej. Zabezpieczenia akustyczne będą wymagały bowiem oceny ich skuteczności i weryfikacji w analizie porealizacyjnej, zgodnie z art. 83 ust. 1 ustawy ooś, w oparciu o przeprowadzone pomiary hałasu. Pomiary należy wykonać na terenach podlegających ochronie akustycznej w porze dnia i nocy, powtarzając je co najmniej dwukrotnie, w różnych warunkach pogodowych. Większa częstotliwość wykonywania pomiarów da bowiem lepszy obraz oddziaływania planowanej drogi.

W decyzji nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Podsumowując stwierdza się, że przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi regionalnej Racibórz-Pszczyna wykazała, że na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zastosowane będą rozwiązania organizacyjno-techniczne, dzięki którym wpływ inwestycji na poszczególne elementy środowiska będzie skutecznie ograniczany i minimalizowany.

Sytuacje awaryjne, w wyniku których mogą wystąpić zdarzenia kwalifikowane do poważnych awarii związane z eksploatacją drogi, dotyczą głównie kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Trasy i sposób przewozu substancji niebezpiecznych regulowany jest przepisami odrębnymi. Służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie katastrof ekologicznych są Służby Ratownictwa Chemicznego Państwowej Straży Pożarnej.

Właściwe zaprojektowanie urządzeń służących odwodnieniu drogi oraz podczyszczeniu wód opadowych spływających z drogi, ma na celu również zapewnienie zabezpieczenia środowiska, w przypadku spływu z powierzchni drogi substancji uwolnionych podczas wypadków drogowych.

W decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. 2013 poz. 1232 z późn. zm.).

Planowana inwestycja nie będzie powodowała transgranicznych oddziaływań na środowisko zarówno w czasie budowy jak i eksploatacji, z uwagi na lokalizację drogi w znacznej odległości 18 km od granicy państwa tj. poza zasięgiem oddziaływań. Mając na uwadze wyżej wymienione uwarunkowania orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1 i ust.1a tego artykułu. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Katowicach
Bernard Bielezyk

Za wydanie decyzji nie uiszczono opłaty skarbowej. Zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1282 z późn. zm.).

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia wraz z załącznikiem graficznym.

Otrzymują:

1. Tomasz Tarnowski – Koczur
MP-MOSTY Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków;
2. Pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa;
3. WOŚ a/a.