BURMISTRZ OZIMKA

Ozimek, 03.11.2026r.

OŚ.6220.9/4.2026.KK

D E C Y Z J A
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie:
- art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2026r., poz. 670 z późn. zmian.),
- § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019r., poz. 1839 z późn. zmian.)
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025r., poz. 1691),

po rozpatrzeniu wniosku Pana Marcina Solis, Pracownia Projektowa MOSTOPOL Sp. z o.o., ul. Jagiełły 39, 45 – 920 Opole, działającego z upoważnienia Burmistrza Ozimka, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O, rozbudowa drogi powiatowej nr 1740O polegająca na budowie drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 1740O oraz budowa ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew w ramach zadania pn. „Budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku Antoniów-Jedlice-Szczedrzyk””** oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Opolu i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu

ORZEKAM

1. **Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O, rozbudowa drogi powiatowej nr 1740O polegająca na budowie drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 1740O oraz budowa ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew w ramach zadania pn. „Budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku Antoniów-Jedlice-Szczedrzyk”, dla wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**
2. **Określić istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O, rozbudowa drogi powiatowej nr 1740O polegająca na budowie drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 1740O oraz budowa ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew w ramach zadania pn. „Budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku Antoniów-Jedlice-Szczedrzyk”:**
   1. Wycinkę drzew liściastych, których średnica pnia na wysokości 130 cm jest równa lub większa niż 50 cm, należy prowadzić pod nadzorem entomologa, który nie wcześniej niż na 7 dni przed jej rozpoczęciem dokona oględzin drzew pod kątem występowania chronionych gatunków bezkręgowców. W przypadku stwierdzenia ich

występowania nadzór przyrodniczy wskaże dalsze sposoby postępowania mające na celu zabezpieczenie wyżej wskazanych stanowisk i gatunków.
2. Prace w korycie rzeki Mała Panew prowadzić w terminie od 1 sierpnia do końca marca, tj. poza okresem tarła i rozwoju larw gatunków ryb i minogów w niej bytujących, pod nadzorem ichtiologicznym.
3. Obiekt mostowy na Małej Panwi powinien spełniać parametry przejścia dolnego dla małych zwierząt, tj. posiadać szerokość większą niż 1,5 m oraz wysokość większą niż 1 m. Ponadto w obrębie przejścia powierzchnię stref dostępnych dla zwierząt należy pokryć wyrównaną warstwą mineralnego gruntu.

UZASADNIENIE

Pan Marcin Solis, Pracownia Projektowa MOSTOPOL Sp. z o.o., ul. Jagiełły 39, 45 – 920 Opole, działający z upoważnienia Burmistrza Ozimka, wnioskiem z dnia 25.09.2026r. (data wpływu 25.09.2026r.), wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O, rozbudowa drogi powiatowej nr 1740O polegająca na budowie drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 1740O oraz budowa ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew w ramach zadania pn. „Budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku Antoniów-Jedlice-Szczedrzyk"".
Planowana inwestycja została zakwalifikowana zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 *(drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem: **a)** przebudowy dróg lub obiektów mostowych służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, **b)** rozbudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, **c)**przebudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody)* Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839 z późn. zmian.) i zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W oparciu o art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026r., poz. 670 z późn. zmian.), wystąpiono o wydanie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
Wynikiem wystąpień do organów są nadesłane opinie: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu Nr WOOŚ.4220.235.2026.IM z dnia 12.10.2026r. (data wpływu 12.10.2026r.), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu Nr NZ.9022.4.41.2026.AS z dnia 06.10.2026r. (data wpływu 06.10.2026r.) oraz pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Opolu Nr CO.ZZŚ.4130.107.2026.LK z dnia 07.10.2026r. (data wpływu 07.10.2026r.) W przedłożonych opiniach Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyraził opinię, iż nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił warunki realizacji przedsięwzięcia, które zostały w całości uwzględnione w niniejszej decyzji, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny stwierdził, że nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, natomiast Państwowe Gospodarstwo Wodne

Wody Polskie Zarząd Zlewni w Opolu odmówił wyrażenia opinii uznając, że przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć, o których mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839), czyli przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, a tym samym nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ustawy ooś. Jednocześnie wskazał, aby prace budowlane w obrębie koryta rzeki Małej Panew prowadzić zgodnie z warunkami wydanymi przy pismach: CO.ZPU.0144.65.2025.PR, C.RPP.613.169.2026.EST, C.RPP.613.101.2026.AWD i C.RPP.613.99.2026.AWD.

Mając na uwadze orzecznictwo sadów administracyjnych, tj.:

- w wyroku z 21 kwietnia 2021r., II OSK 282/21, Naczelny Sąd Administracyjny zaakceptował stanowisko, zgodnie z którym droga dla rowerów może być zarówno częścią innej drogi, jak i samodzielną drogą przeznaczoną do ruchu rowerów. NSA wskazał, że droga rowerowa o nawierzchni twardej, której długość przekracza 1 km, może stanowić przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko;
- wyrok WSA w Białymstoku z 11 stycznia 2024r., II SA/Bk 905/23, wyraźnie przyjął, że droga rowerowa dłuższa niż 1 km i wyposażona w nawierzchnię twardą jest przedsięwzięciem, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 62 w/w rozporządzenia dot. przedsięwzięć. Sąd uznał ponadto, że pojęcie „drogi" w tym przepisie obejmuje także drogi dla rowerów. W sprawie tej uchylono decyzje organów, które umorzyły postępowanie środowiskowe, przyjmując, że ścieżka rowerowa nie podlega kwalifikacji jako przedsięwzięcie potencjalnie znacząco oddziałujące na środowisko;
- wyrok WSA w Lublinie z 3 kwietnia 2025r., III SA/Lu 129/25, który według przekazanego odpisu ma status orzeczenia prawomocnego. Sprawa dotyczyła ciągów pieszo-rowerowych o długości ponad 1 km, wykonanych m.in. z betonu asfaltowego oraz betonowej kostki brukowej. Sąd zaakceptował ocenę, że ciągi te podlegają § 3 ust. 1 pkt 62 w/w rozporządzenia dot. przedsięwzięć. Wskazał, że w obecnym stanie prawnym droga dla rowerów i droga dla pieszych i rowerów są rodzajami drogi, a ich nawierzchnie — jako niebędące nawierzchniami gruntowymi — są nawierzchniami twardymi;

Organ uznał, że ścieżki pieszo-rowerowe kwalifikują się zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019r., poz. 1839 z późm. zm.) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przeprowadzona przez tutejszy organ analiza wniosku Inwestora, dołączonej do niego Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia oraz szczegółowych uwarunkowań, związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, pozwoliła ustalić, że planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O, rozbudowie drogi powiatowej nr 1740O, polegającej na budowie drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 1740O oraz budowa ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew. Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie na terenie województwa opolskiego, powiatu opolskiego, w gminie Ozimek na odcinku pomiędzy miejscowościami Antoniów - Jedlice - Szczedrzyk. Projektowana infrastruktura pieszo-rowerowa na przeważającej części opracowania przebiegać będzie w ciągu drogi powiatowej nr 1740 O. W centralnej części opracowania inwestycja przebiegać będzie w odsunięciu od drogi powiatowej, wzdłuż istniejącego rowu, okrążając zakłady produkcyjne w miejscowości Jedlice od strony południowej. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest zarówno w terenie zabudowanym, gdzie występują częściowo tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny rolnicze oraz tereny wód powierzchniowych tj. rzeki Mała Panew, natomiast w terenie niezabudowanym występują tereny rolnicze. W ramach inwestycji planuje się rozbudowę drogi

wojewódzkiej nr 463 na długości L = 95,13 m oraz rozbudowę drogi powiatowej nr 1740 O na trzech odcinkach o łącznej długości L= 1699,3 m. Łączna długość projektowanej drogi dla pieszych i rowerów w ciągu drogi powiatowej nr 1740 O oraz drogi wojewódzkiej nr 463 wynosić będą około 1,8 km. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 swoim zakresem obejmuje: rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740 O w miejscowości Antoniów i związana jest ze zmianą geometrii wlotu drogi powiatowej, budową drogi dla pieszych i rowerów, budową drogi dla pieszych (chodnika), budową dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Przebieg drogi wojewódzkiej pozostanie bez zmian. Nawierzchnię drogi wojewódzkiej projektuje się o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 7 do 8,20 m z zachowaniem obustronnych pasów bezpieczeństwa. W stanie istniejącym droga wojewódzka nr 463 w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 1740 O w Antoniowie posiada jezdnię o szerokości od 7m do 9 m oraz jednostronną drogę dla pieszych i rowerów. Rozbudowa drogi powiatowej nr 1740 O na odcinku ok. 80 m od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 463 związana ze zmianą geometrii wlotu skrzyżowania wymagała będzie zmiany parametrów jezdni w celu zapewnienia odpowiedniej przejezdności i poprawy bezpieczeństwa. W stanie istniejącym droga powiatowa nr 1740 O posiada przekrój jednojezdniowy o szerokości ok. 5-5,5 m. Na wlocie skrzyżowania zaprojektowano pas ruchu wynoszący 4 m oraz obustronne zabrukowania na wyłukowaniach w celu zapewnienia przejezdności pojazdom. Dodatkowo przy przejściach dla pieszych z przejazdami dla rowerów poszerzono odcinkowo jezdnię do 6 m w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystom. Poza tym w ramach zadania wykonana zostanie ścieżka pieszo-rowerowa wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew, która zlokalizowana będzie poza pasem drogowym dróg publicznych o łącznej długości ok. 0,82 km i stanowić będzie dowiązanie do drogi dla pieszych i rowerów w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1740 O. W ramach zadania wykonana zostanie również droga wewnętrzna o długości ok. 60 m, która stanowi ostatni odcinek powiązania drogi dla pieszych i rowerów z drogami publicznymi. Powierzchnia przedsięwzięcia wyniesie ok. 4,95 ha, tym:

- długość odcinka drogi powiatowej nr 1740 O (rozbudowa skrzyżowania) ok. 0,08 km,
- długość odcinka drogi wojewódzkiej nr 463 (rozbudowa skrzyżowania) ok. 0,1 km,
- długość drogi wewnętrznej ok. 0,06 km,
- długość drogi dla pieszych i rowerów (w pasie drogowym) ok. 1,8 km,
- długość ścieżki pieszo-rowerowej (poza pasem drogowym) ok. 0,82 km.

Zakres przedsięwzięcia w ramach przedmiotowej inwestycji będzie obejmował:

- zdjęcie warstwy humusu,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją,
- wykonanie prac rozbiórkowych w niezbędnym zakresie,
- rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740 O,
- rozbudowę drogi powiatowej nr 1740 O na odcinku Antoniów - Jedlice – Szczedrzyk polegającą na budowie drogi dla pieszych i rowerów,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej wraz z budową mostu dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew,
- prace na wałach przeciwpowodziowych,
- przebudowę kolidującego uzbrojenia i urządzeń niezwiązanych z gospodarką drogową, w szczególności elektroenergetycznej niskiego napięcia i sieci teletechnicznej,
- budowę niezbędnych elementów infrastruktury drogowej i technicznej niezbędnej do wykonania, eksploatacji i utrzymania drogi,
- przebudowę/budowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę/budowę poboczy,
- przebudowę/budowę zjazdów,

- przebudowę/budowę przepustów,
- przebudowę rowu/rowów,
- budowę drogi dla pieszych (chodnika),
- budowę drogi wewnętrznej,
- budowę systemu odwodnienia,
- budowę murów oporowych,
- budowę przejść dla pieszych z przejazdami dla rowerów,
- budowę oświetlenia ulicznego i oświetlenia dedykowanego przejść/przejazdów dla pieszych i rowerów,
- przebudowę oświetlenia ulicznego,
- montaż oznakowania pionowego i poziomego,
- uporządkowanie terenu i wyplantowanie terenu.

Weryfikacji rozpatrywanego wniosku, w powyższym zakresie, organ dokonał przy uwzględnieniu kryteriów określonych w art. 63 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026r., poz. 670 z późn. zmian.), w którym sformułowane zostały szczegółowe uwarunkowania środowiskowe konieczne do uwzględnienia przy stwierdzaniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W ocenie organu, uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji, takie jak:

1. rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, w tym:

- skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji – zamierzenie inwestycyjne polegać będzie na rozbudowie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O, rozbudowie drogi powiatowej nr 1740O, polegającej na budowie drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 1740O oraz budowa ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew. Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie na terenie województwa opolskiego, powiatu opolskiego, w gminie Ozimek na odcinku pomiędzy miejscowościami Antoniów - Jedlice - Szczedrzyk. Powierzchnia przedsięwzięcia wyniesie ok. 4,95 ha.
- powiązanie z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze - inwestycja będzie zlokalizowana głównie na terenie przy drodze powiatowej, jednak charakter przedsięwzięcia nie ma powiązania z innymi przedsięwzięciami, w związku z czym nie powinno występować skumulowane oddziaływanie na środowisko. Nie przewiduje się występowania trwałych ograniczeń wynikających z realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego, ani też efektu sumowania i synergii w negatywnym oddziaływaniu wielu sąsiadujących obiektów.
- wykorzystanie zasobów naturalnych odbywać będzie się w średnim stopniu – etap realizacji inwestycji będzie wymagał wykorzystania surowców mineralnych, takich jak piasek, kruszywo, tłuczeń. Realizacja infrastruktury technicznej przeprowadzona zostanie w oparciu o gotowe elementy. Stosowane maszyny budowlane pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą w przewadze paliwem płynnym - olejem napędowym lub benzyną. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te będą dostarczane na teren budowy z przenośnych agregatów. Realizacja przedsięwzięcia związana będzie z niewielkim poborem wody wykorzystywanym do prac budowlanych. Przewidywane przybliżone zużycie: mieszanka bitumiczna ok. 300 m^3/okres budowy, kostka betonowa/brukowa ok. 3000 m^2/okres budowy, obrzeża/krawężniki/oporniki ok. 3500 mb/okres budowy, beton ok. 300 m^3/okres budowy, stal ok. 70 Mg/okres budowy,

energia elektryczna ok. 300 kW, woda (cele socjalne i technologiczne) ok. 150 m^3/okres budowy, paliwa (olej napędowy/benzyna) ok. 30 Mg/okres budowy.

- emisje substancji i energii – Etap realizacji przedsięwzięcia będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia w sąsiedztwie terenu objętego projektem, zmiany te jednak nie będą znaczące i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia, pyły o różnym składzie granulometrycznym w tym PM10 i PM 2,5. Uciążliwość związana z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie realizacji przedsięwzięcia, będzie miała charakter lokalny i krótkotrwały. Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia tj. drogi dla pieszych i rowerów oraz ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew nie będą stanowić źródła emisji substancji do powietrza. Jej funkcjonowanie natomiast może pośrednio przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu drogowego. W zakresie rozbudowy skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O przedsięwzięcie nie ma wpływu na natężenie ruchu, w związku z powyższym nie ulegnie zwiększeniu oddziaływanie w porównaniu do stanu obecnego. Zgodnie z zapisami *Rocznej oceny jakości powietrza w województwie opolskim Raport wojewódzki za rok 2025,* wykonanej w Wydziale Monitoringu Środowiska w Opolu Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, przedmiotowe przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami przekroczeń standardów jakości powietrza. Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego. Prace budowlane, w szczególności prace ziemne, charakteryzują się dużą uciążliwością akustyczną, niemniej jednak krótki czas ich trwania sprawia, że nie stanowią one zagrożenia dla zdrowia. W trakcie budowy w rejonie lokalizacji inwestycji okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane będą pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Ze względu na specyfikę robót przy obiektach liniowych każdy z etapów wiąże się z emisją hałasu do środowiska. Emisja ta będzie ściśle związana z przesuwającym się frontem robót budowlanych. Inwestycja dotyczy w szczególności budowy drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 1740O oraz budowy ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew. Przedsięwzięcie w tym zakresie na etapie eksploatacji nie będzie źródłem emisji hałasu. Ponadto, nie zakłada zwiększenia przepustowości ani natężenia ruchu samochodowego, dlatego nie przewiduje się istotnego zwiększenia emisji hałasu drogowego względem stanu istniejącego. W zakresie rozbudowy skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O przedsięwzięcie poprawi bezpieczeństwo oraz warunki i swobodę ruchu, co wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej otoczeniu. W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano rozwiązania, które wpłyną na poprawę klimatu akustycznego w porównaniu do stanu obecnego. W ramach inwestycji planuje się działania, które pośrednio przyczynią się do ograniczenia oddziaływania akustycznego tj. wykonanie nowej nawierzchni jezdni oraz budowę dróg dla pieszych i rowerów. Wyszczególnione rozwiązania spowodują zmniejszenie emisji hałasu związanego z oddziaływaniem opon z nawierzchnią drogi (hałas toczenia) oraz spowodują ograniczenie hałasu silników pojazdów (praca układu napędowego) poprzez upłynnienie ruchu na przedmiotowym odcinku oraz poprawę ich przepustowości. Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady o kodach m.in.15 01 01, 15 01 02, 17 01 01, 17 01 07, 17 01 81, 20 03 01. Wykonawca robót będzie odpowiedzialny za prawidłowe gospodarowanie odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia, w tym za przekazanie ich

jednostkom uprawnionym do gospodarowania odpadami. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą głównie powstawać odpady o kodach: 02 01 03, 20 03 01, 20 03 03. Gospodarka w/w odpadami będzie prowadzona zgodnie z wymogami ustawy o odpadach. Na etapie realizacji przedsięwzięcia zostanie zorganizowane zaplecze sanitarne dla pracowników. Nieczystości płynne będą gromadzone w szczelnych zbiornikach, stanowiących wyposażenie kabin sanitarnych i sukcesywnie odbierane będą przez specjalistyczne firmy zewnętrzne, posiadające odpowiednie zezwolenia w tym zakresie. Odwodnienie ścieżki pieszo-rowerowej będzie realizowane poprzez zapewnienie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych powierzchniowo do istniejących rowów, z wyjątkiem ostatniego odcinka ścieżki pieszo-rowerowej (o długości ok. 90 m), na którym zaprojektowano odwodnienie poprzez wpusty do studni chłonnych. Odwodnienie mostu dla pieszych i rowerów odbywać się będzie poprzez zapewnienie spadków poprzecznych i podłużnych do osi obiektu, gdzie poprzez wpusty woda odprowadzona będzie do kolektora odwodnienia, a następnie do korytek betonowych znajdujących się pod obiektem. Odwodnienie drogi wewnętrznej odbywać się będzie poprzez wpust do studni chłonnej. Odwodnienie drogi powiatowej po rozbudowie będzie realizowane poprzez istniejący system kanalizacji deszczowej. Na wewnętrznej stronie łuku zaprojektowano ściek przykrawężnikowy zbierający wody opadowe i roztopowe z jezdni drogi wojewódzkiej oraz z drogi dla pieszych i rowerów do wpustów, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej. Z informacji zawartych w KIP wynika, że wody opadowe i roztopowe spełniać będą parametry określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. *w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych* [Dz. U. z 2019 r., Poz. 1311] tj. zawartość zawiesin ogólnych nie będzie większa niż 100 mg/l, a zawartość węglowodorów ropopochodnych nie będzie większa niż 15 mg/l.

- przedsięwzięcie nie spowoduje zagrożenia dla rzeźby terenu, powietrza atmosferycznego, mikroklimatu, wód powierzchniowych i podziemnych, gleb, szaty roślinnej, fauny i flory oraz krajobrazu jak również wzajemnych powiązań między nimi.
- brak ryzyka wystąpienia poważnej awarii wynikający z charakteru przedsięwzięcia.
- realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje ingerencji w istniejąca zieleń

2. usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska – Teren przeznaczony pod przedsięwzięcie występuje z dala od:
   - obszarów wodno-błotnych oraz innych szczególnych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych,
   - wybrzeży czy obszarów górskich lub leśnych,
   - obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych,
   - obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody,
   - terenów przyległych do jezior (brak jezior w pobliżu),
   - obszarów uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej,
   - obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne
   - obszarów o dużej koncentracji zaludnienia,
   - obszarów, na których występują stwierdzone przekroczenia standardów jakości środowiska.

3. rodzaj i skala możliwego oddziaływania, rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w punktach 1 i 2, tj.:

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy pkt 1-3, 6-9 z dnia 16 kwietnia 2004r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2026r. poz. 13 z późn. zm.), a zatem nie będzie naruszać obowiązujących w stosunku do nich zakazów. Przedsięwzięcie realizowane będzie w części w granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasy Stobrawsko-Turawskie. Dla tego terenu obowiązują zakazy, mające na celu zachowanie walorów przyrodniczych obszaru chronionego krajobrazu wymienione w uchwale nr XX/228/2016 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 27 września 2016r. *w sprawie obszarów chronionego krajobrazu* (Dz. Urz. Woj. Op. z 2017, poz. 414). Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2026 r. poz. 13 z późn. zm.) zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których zgodnie z zapisami art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2026 r. poz. 399 z późn. zm.) zalicza się przedmiotowe przedsięwzięcie („*wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji*"). Przedsięwzięcie w części realizowane będzie w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru specjalnej ochrony ptaków Zbiornik Turawa PLB160004. Dla obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 1 października 2024r. *w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Zbiornik Turawa PLB160004* - Dz. Urz. Woj. Op. poz. 2538). W w/w akcie prawnym zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków będących przedmiotem ochrony oraz zidentyfikowano cele działań ochronnych. Realizacja projektu nie będzie generowała wskazanych w planie zadań ochronnych zagrożeń, a także nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych. Inwestycja nie będzie naruszać integralności obszaru Natura 2000, a także spójności sieci obszarów Natura 2000. W odległości 5 km od miejsca realizacji przedsięwzięcia nie znajduje się inny niż w/w obszar Natura 2000. Zgodnie z bazą danych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu w cieku Mała Panew występuje piskorz i minóg strumieniowy, stąd prace w korycie rzeki należy prowadzić poza okresem tarła ww. gatunków i pod nadzorem ichtiologicznym. W ww. bazie jednocześnie brak jest informacji o innych stanowiskach gatunków chronionych oraz o siedliskach przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, które zlokalizowane są w obszarze przedsięwzięcia. Jak wynika z KIP realizacja wiąże się z wycinką 326 pni drzew w tym ok. 266 o średnicy do 15 cm i ok. 806,4 m^2 krzewów. Zgodnie z przedłożonym wykazem dendrologicznym, większość drzew przeznaczonych do wycinki jest w dobrym stanie zdrowotnym. Jednak ze względu na wiek niektórych z nich lub widoczne ubytki wgłębne, nie można wykluczyć występowania w ich obrębie chronionych gatunków owadów. Dlatego usuwanie tych egzemplarzy należy prowadzić pod nadzorem entomologicznym. Przedsięwzięcie realizowane jest we fragmencie (ok. 0,8 km) w granicy regionalnego korytarza ekologicznego rzeki Mała Panew wyznaczonego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego na podstawie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (2019). Przedsięwzięcie w granicy korytarza wiąże się głównie z rozbudową istniejącej drogi (budowa skrzyżowania) oraz budową ścieżki pieszo-rowerowej, która prowadzona będzie przy krawędzi jezdni DP 1740O. Równocześnie w ramach przedsięwzięcia zostanie wykonany nowy most, stąd aby zapewnić ciągłość istniejącego korytarza migracyjnego dla organizmów określono warunek aby, planowany obiekt mostowy nad rzeką Mała Panew powinien mieć konstrukcję zgodną z wytycznymi dla przejścia dolnego małego zespolonego z ciekiem, zawartą w opracowaniach Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach (Kurek. R., 2010. Wyd. PNRWI, Bystra).

Przedsięwzięcie znajduje się poza zasięgiem korytarzy ekologicznych wyznaczonych w 2011 roku przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk; ponadlokalnymi korytarzami ekologicznymi wg danych z 2005r. udostępnianych przez GDOŚ na stronie http://geoserwis.gdos.gov.pl. Przedsięwzięcie realizowane będzie również poza projektowanymi formami ochrony przyrody ujętymi w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego z 2019r. oraz w Ekspertyzie kierunków rozwoju sieci opolskich rezerwatów z 2021r. wykonanej na zlecenie RDOŚ w Opolu. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami o szczególnie wysokich walorach fizjonomicznych krajobrazu wskazanych w opracowaniu pn.: Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony (K. Badora i K. Badora 2006) oraz poza granicami krajobrazów priorytetowych wskazanych w uchwale nr XIV/158/2025 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 25.03.2025r. w sprawie uchwalenia audytu krajobrazowego województwa opolskiego. W wyniku analizy przedmiotowego wniosku organ ustalił, że w bezpośrednim sąsiedztwie, a zarazem w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują:
- obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek,
- obszary wybrzeży i środowisko morskie,
- obszary górskie lub leśne,
- obszary przylegające do jezior,
- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne
- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.
Planowana inwestycja będzie usytuowana na terenie gminy Ozimek o gęstości zaludnienia ok. 145 osób/km^2. Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie ze sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii, związanej z planowanymi do wykorzystania do budowy ścieżki/drogi, materiałami i technologią robót drogowych. Oddziaływanie przedmiotowej ścieżki/drogi zakończy się z chwilą zakończenia jej użytkowania. Podczas robot rozbiórkowych oddziaływaniem o charakterze lokalnym i krótkookresowym będą emisje hałasu, emisje zanieczyszczeń do powietrza w postaci spalin oraz pylenie powstające m.in. w procesie frezowania bitumicznych warstw konstrukcyjnych istniejących jezdni, mechanicznego rozebrania podbudowy z kruszywa. Inwestycja dotyczy przebudowy dróg w istniejącym już pasie drogowym. Jak wynika z KIP, w rejonie projektowanej drogi nie są planowane inne przedsięwzięcia, których realizacja mogłaby powodować kumulację oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpią emisje niezorganizowane gazów i pyłów związane z pracą sprzętu budowlanego. Będą to typowe emisje ze spalania paliw w silnikach mechanicznych (np. węglowodory aromatyczne, dwutlenek węgla dwutlenek siarki, tlenki azotu). Z uwagi jednak na niewielki ładunek emitowanych zanieczyszczeń (krótki okres realizacji), realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zmiany klimatu. Nie jest ono nowym źródłem emisji gazów cieplarnianych, ruch pojazdów będzie przebiegał jak dotychczas - istniejącym odcinkiem drogi. Wykorzystywane przy robotach drogowych urządzenia, maszyny, sprzęt budowlany i samochody transportowe, stosowana technologia robot oraz wykorzystywane materiały budowlane nie stanowią potencjalnego zagrożenia wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej lub budowlanej. Ze względu na charakter przedsięwzięcia (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w otoczeniu terenu przedmiotowego przedsięwzięcia) inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Ponadto, uwzględniając w/w rozwiązania ocenia się, iż

przedmiotowe przedsięwzięcie nie spowoduje wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym zagrożenia wynikającego z mogących powstawać emisji.

Analizowane przedsięwzięcie położone jest w regionie wodnym Górnej Odry, w Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) o kodzie GW6000110 - dobrym stanie ilościowym i chemicznym, w Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) *Mała Panew od Lublinicy do zb. Turawa – RW60001111859*, statusie naturalnej części wód, złym stanie ogólnym wód. Realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z poborem wód powierzchniowych lub podziemnych. Ponadto ustalono, że analizowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami objętymi ochroną, w tym strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych oraz nie leży w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. – Prawo wodne (Dz.U. z 2025r., poz. 960). Teren, na którym zlokalizowane jest planowane przedsięwzięcie, położony jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024r., poz. 1478).
Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków, w wyniku analizy dokumentów uznano, iż planowane działania w ramach przedsięwzięcia prawdopodobnie nie wpłyną negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których jest mowa w art. 57, art. 59, art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne, a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry", przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022r. (Dz.U. z 2023r., poz. 335).

Po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, analizując wyżej opisane cechy przedsięwzięcia stwierdzono, że nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na stan środowiska oraz zdrowie i życie ludzi. W oparciu o przedłożone materiały, biorąc pod uwagę opinie organów, wynikające z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026r., poz. 670 z późn. zmian.) organ uznał, iż nie występuje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zaliczanego do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, z uwagi na zakres przedsięwzięcia, oraz jego usytuowanie, charakter i skalę oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025r., poz. 1691) w celu zapewnienia stronom czynnego udziału w postępowaniu, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, poinformowano je o możliwości zapoznania się z całym zebranym materiałem. Nie zostały wniesione uwagi i wnioski.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026r., poz. 670 z późn. zmian.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww ustawy złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się

ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od decyzji niniejszej służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego za pośrednictwem Burmistrza Ozimka w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik:
1.Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

BURMISTRZ OZIMKA

Z up. Burmistrza Ozimka
Marcin Widera
Zastępca Burmistrza

Otrzymują:
1. Marcin Solis, Pracownia Projektowa MOSTOPOL Sp. z o.o., ul. Jagiełły 39, 45 – 920 Opole
2. Strony wg wykazu w trybie art. 49 Kpa
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, ul. Firmowa 1, 45-594 Opole
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Krakowska 51, 45-018 Opole
5. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Opolu, ul. Odrowążów 2, 45 – 089 Opole
6. Starosta Opolski (zgodnie z art. 86a ustawy OOŚ)
7. OŚ aa

Załącznik Nr 1
do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Nr OŚ.6220.9/4.2026.KK z dnia 03.11.2026r.

Charakterystyka przedsięwzięcia:

1. Lokalizacja
inwestycja realizowana będzie na terenie województwa opolskiego, powiatu opolskiego, w gminie Ozimek na odcinku pomiędzy miejscowościami Antoniów - Jedlice - Szczedrzyk. Powierzchnia przedsięwzięcia wyniesie ok. 4,95 ha.

2. Charakterystyka inwestycji:
Projektowana infrastruktura pieszo-rowerowa na przeważającej części opracowania przebiegać będzie w ciągu drogi powiatowej nr 1740 O. W centralnej części opracowania inwestycja przebiegać będzie w odsunięciu od drogi powiatowej, wzdłuż istniejącego rowu, okrążając zakłady produkcyjne w miejscowości Jedlice od strony południowej. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest zarówno w terenie zabudowanym, gdzie występują częściowo tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny rolnicze oraz tereny wód powierzchniowych tj. rzeki Mała Panew, natomiast w terenie niezabudowanym występują tereny rolnicze. W ramach inwestycji planuje się rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 463 na długości L = 95,13 m oraz rozbudowę drogi powiatowej nr 1740 O na trzech odcinkach o łącznej długości L= 1699,3 m. Łączna długość projektowanej drogi dla pieszych i rowerów w ciągu drogi powiatowej nr 1740 O oraz drogi wojewódzkiej nr 463 wynosić będą około 1,8 km. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 swoim zakresem obejmuje: rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740 O w miejscowości Antoniów i związana jest ze zmianą geometrii wlotu drogi powiatowej, budową drogi dla pieszych i rowerów, budową drogi dla pieszych (chodnika), budową dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Przebieg drogi wojewódzkiej pozostanie bez zmian. Nawierzchnię drogi wojewódzkiej projektuje się o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 7 do 8,20 m z zachowaniem obustronnych pasów bezpieczeństwa. W stanie istniejącym droga wojewódzka nr 463 w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 1740 O w Antoniowie posiada jezdnię o szerokości od 7m do 9 m oraz jednostronną drogę dla pieszych i rowerów. Rozbudowa drogi powiatowej nr 1740 O na odcinku ok. 80 m od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 463 związana ze zmianą geometrii wlotu skrzyżowania wymagała będzie zmiany parametrów jezdni w celu zapewnienia odpowiedniej przejezdności i poprawy bezpieczeństwa. W stanie istniejącym droga powiatowa nr 1740 O posiada przekrój jednojezdniowy o szerokości ok. 5-5,5 m. Na wlocie skrzyżowania zaprojektowano pas ruchu wynoszący 4 m oraz obustronne zabrukowania na wyłukowaniach w celu zapewnienia przejezdności pojazdom. Dodatkowo przy przejściach dla pieszych z przejazdami dla rowerów poszerzono odcinkowo jezdnię do 6 m w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystom. Poza tym w ramach zadania wykonana zostanie ścieżka pieszo-rowerowa wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew, która zlokalizowana będzie poza pasem drogowym dróg publicznych o łącznej długości ok. 0,82 km i stanowić będzie dowiązanie do drogi dla pieszych i rowerów w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1740 O. W ramach zadania wykonana zostanie również droga wewnętrzna o długości ok. 60 m, która stanowi ostatni odcinek powiązania drogi dla pieszych i rowerów z drogami publicznymi. Powierzchnia przedsięwzięcia wyniesie ok. 4,95 ha, tym:
- długość odcinka drogi powiatowej nr 1740 O (rozbudowa skrzyżowania) ok. 0,08 km,
- długość odcinka drogi wojewódzkiej nr 463 (rozbudowa skrzyżowania) ok. 0,1 km,
- długość drogi wewnętrznej ok. 0,06 km,

- długość drogi dla pieszych i rowerów (w pasie drogowym) ok. 1,8 km,
- długość ścieżki pieszo-rowerowej (poza pasem drogowym) ok. 0,82 km.
Zakres przedsięwzięcia w ramach przedmiotowej inwestycji będzie obejmował:
- zdjęcie warstwy humusu,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją,
- wykonanie prac rozbiórkowych w niezbędnym zakresie,
- rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740 O,
- rozbudowę drogi powiatowej nr 1740 O na odcinku Antoniów - Jedlice – Szczedrzyk polegającą na budowie drogi dla pieszych i rowerów,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej wraz z budową mostu dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew,
- prace na wałach przeciwpowodziowych,
- przebudowę kolidującego uzbrojenia i urządzeń niezwiązanych z gospodarką drogową, w szczególności elektroenergetycznej niskiego napięcia i sieci teletechnicznej,
- budowę niezbędnych elementów infrastruktury drogowej i technicznej niezbędnej do wykonania, eksploatacji i utrzymania drogi,
- przebudowę/budowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę/budowę poboczy,
- przebudowę/budowę zjazdów,
- przebudowę/budowę przepustów,
- przebudowę rowu/rowów,
- budowę drogi dla pieszych (chodnika),
- budowę drogi wewnętrznej,
- budowę systemu odwodnienia,
- budowę murów oporowych,
- budowę przejść dla pieszych z przejazdami dla rowerów,
- budowę oświetlenia ulicznego i oświetlenia dedykowanego przejść/przejazdów dla pieszych i rowerów,
- przebudowę oświetlenia ulicznego,
- montaż oznakowania pionowego i poziomego,
- uporządkowanie terenu i wyplantowanie terenu.

3. Rodzaje zanieczyszczeń:
Etap realizacji przedsięwzięcia będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia w sąsiedztwie terenu objętego projektem, zmiany te jednak nie będą znaczące i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia, pyły o różnym składzie granulometrycznym w tym PM10 i PM 2,5. Uciążliwość związana z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie realizacji przedsięwzięcia, będzie miała charakter lokalny i krótkotrwały. Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia tj. drogi dla pieszych i rowerów oraz ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew nie będą stanowić źródła emisji substancji do powietrza. Jej funkcjonowanie natomiast może pośrednio przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu drogowego. W zakresie rozbudowy skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O przedsięwzięcie nie ma wpływu na natężenie ruchu, w związku z powyższym nie ulegnie zwiększeniu oddziaływanie w porównaniu do stanu

obecnego. Zgodnie z zapisami *Rocznej oceny jakości powietrza w województwie opolskim Raport wojewódzki za rok 2025,* wykonanej w Wydziale Monitoringu Środowiska w Opolu Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, przedmiotowe przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami przekroczeń standardów jakości powietrza. Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego. Prace budowlane, w szczególności prace ziemne, charakteryzują się dużą uciążliwością akustyczną, niemniej jednak krótki czas ich trwania sprawia, że nie stanowią one zagrożenia dla zdrowia. W trakcie budowy w rejonie lokalizacji inwestycji okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane będą pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Ze względu na specyfikę robót przy obiektach liniowych każdy z etapów wiąże się z emisją hałasu do środowiska. Emisja ta będzie ściśle związana z przesuwającym się frontem robót budowlanych. Inwestycja dotyczy w szczególności budowy drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 1740O oraz budowy ścieżki pieszo-rowerowej wraz z mostem dla pieszych i rowerów nad rzeką Mała Panew. Przedsięwzięcie w tym zakresie na etapie eksploatacji nie będzie źródłem emisji hałasu. Ponadto, nie zakłada zwiększenia przepustowości ani natężenia ruchu samochodowego, dlatego nie przewiduje się istotnego zwiększenia emisji hałasu drogowego względem stanu istniejącego. W zakresie rozbudowy skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 463 z drogą powiatową nr 1740O przedsięwzięcie poprawi bezpieczeństwo oraz warunki i swobodę ruchu, co wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej otoczeniu. W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano rozwiązania, które wpłyną na poprawę klimatu akustycznego w porównaniu do stanu obecnego. W ramach inwestycji planuje się działania, które pośrednio przyczynią się do ograniczenia oddziaływania akustycznego tj. wykonanie nowej nawierzchni jezdni oraz budowę dróg dla pieszych i rowerów. Wyszczególnione rozwiązania spowodują zmniejszenie emisji hałasu związanego z oddziaływaniem opon z nawierzchnią drogi (hałas toczenia) oraz spowodują ograniczenie hałasu silników pojazdów (praca układu napędowego) poprzez upłynnienie ruchu na przedmiotowym odcinku oraz poprawę ich przepustowości. Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady o kodach m.in.15 01 01, 15 01 02, 17 01 01, 17 01 07, 17 01 81, 20 03 01. Wykonawca robót będzie odpowiedzialny za prawidłowe gospodarowanie odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia, w tym za przekazanie ich jednostkom uprawnionym do gospodarowania odpadami. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą głównie powstawać odpady o kodach: 02 01 03, 20 03 01, 20 03 03. Gospodarka w/w odpadami będzie prowadzona zgodnie z wymogami ustawy o odpadach. Na etapie realizacji przedsięwzięcia zostanie zorganizowane zaplecze sanitarne dla pracowników. Nieczystości płynne będą gromadzone w szczelnych zbiornikach, stanowiących wyposażenie kabin sanitarnych i sukcesywnie odbierane będą przez specjalistyczne firmy zewnętrzne, posiadające odpowiednie zezwolenia w tym zakresie. Odwodnienie ścieżki pieszo-rowerowej będzie realizowane poprzez zapewnienie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych powierzchniowo do istniejących rowów, z wyjątkiem ostatniego odcinka ścieżki pieszo-rowerowej (o długości ok. 90 m), na którym zaprojektowano odwodnienie poprzez wpusty do studni chłonnych. Odwodnienie mostu dla pieszych i rowerów odbywać się będzie poprzez zapewnienie spadków poprzecznych i podłużnych do osi obiektu, gdzie poprzez wpusty woda odprowadzona będzie do kolektora odwodnienia, a następnie do korytek betonowych znajdujących się pod obiektem. Odwodnienie drogi wewnętrznej odbywać się będzie poprzez wpust do studni chłonnej. Odwodnienie drogi powiatowej po rozbudowie będzie realizowane poprzez istniejący system kanalizacji deszczowej. Na wewnętrznej stronie łuku zaprojektowano ściek przykrawężnikowy zbierający wody opadowe i roztopowe z jezdni drogi wojewódzkiej oraz z drogi dla pieszych i rowerów do wpustów, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej. Z informacji zawartych w KIP wynika, że wody opadowe i roztopowe spełniać będą parametry określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. *w*

sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych [Dz. U. z 2019 r., Poz. 1311] tj. zawartość zawiesin ogólnych nie będzie większa niż 100 mg/l, a zawartość węglowodorów ropopochodnych nie będzie większa niż 15 mg/l.

4. Oddziaływanie inwestycji:
W pobliżu nie ma obszarów sieci Natura 2000, nie znajdują się obiekty wpisane do rejestru bądź ewidencji Opolskiego Konserwatora Zabytków. Inwestycja posiada charakter lokalny i nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Z up. Burmistrza Ozimka
Martin Widera
Zastępca Burmistrza