SPIS TREŚCI

WSTĘP **3**
1. OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA **4**
2. OPIS ŚRODOWISKA – STAN ISTNIEJĄCY **8**
2.1. Środowisko człowieka **8**
2.2. Środowisko przyrodnicze **14**
2.3. Środowisko geologiczne **19**
2.4. Górnictwo i kopaliny **20**
2.5. Środowisko wodne **21**
2.6. Klimat i powietrze **22**
2.7. Krajobraz **22**
2.8. Środowisko kulturowe **23**
3. ANALIZOWANE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA **23**
4. ANALIZA I WYBÓR WARIANTU **28**
5. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWAŃIA PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO **39**
6. OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE LUB OGRANICZANIE NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO **42**
7. MONITORING **58**
8. OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA I ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE **60**
9. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH **60**
10. POTENCJALNE ZAGROŻENIA DLA WARUNKÓW ŻYCIA I ZDROWIA LUDZI **61**
11. WNIOSKI KOŃCOWE **62**

Spis tabel

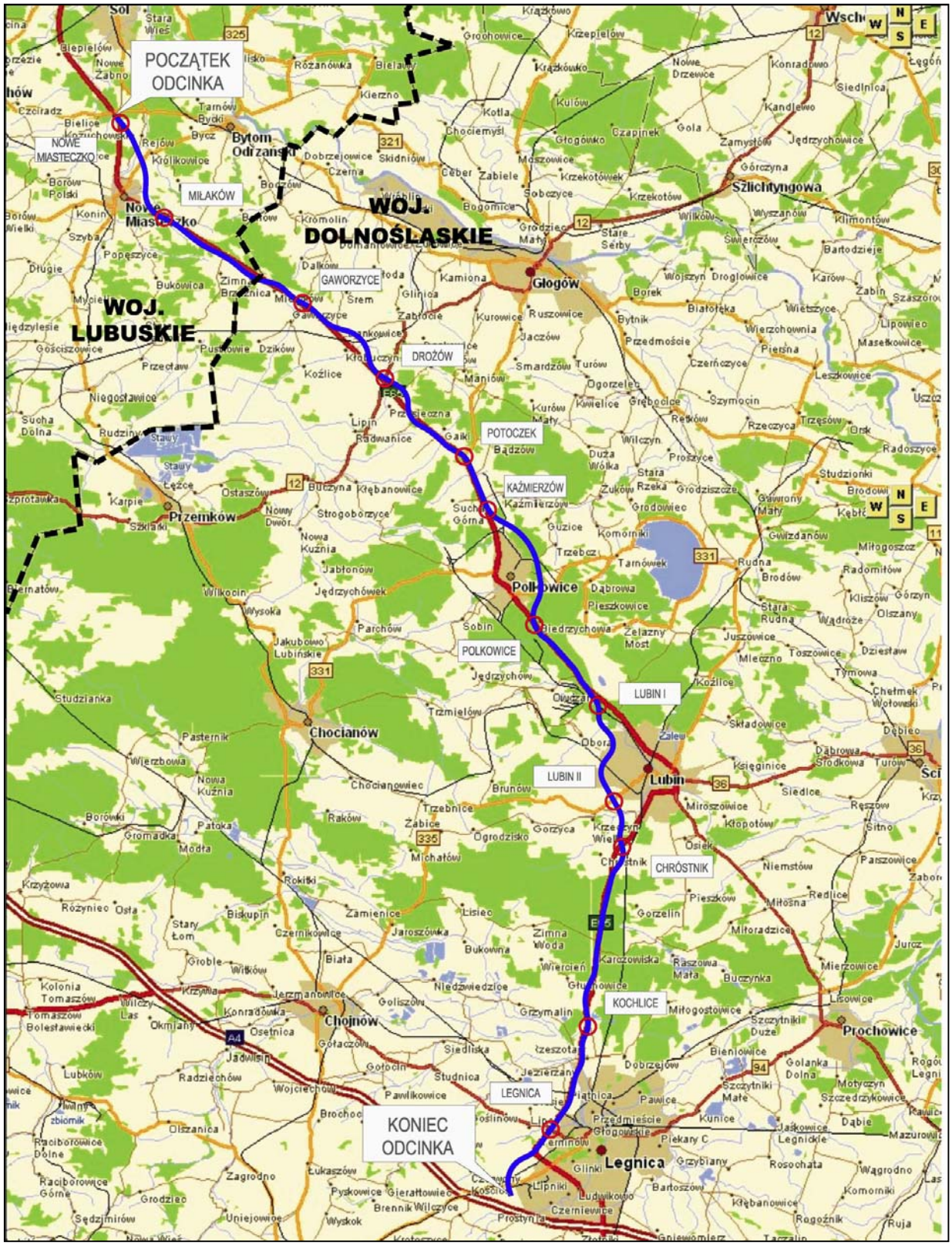
Tabela 1 – Orientacyjna powierzchnia zajęcia terenów w pasie drogowym
Tabela 2 – Zestawienie zbiorcze zajętości poszczególnych kategorii gruntów
Tabela 3 – Zbiorcza tabela decyzyjna – Wariant 0, Czerwony (I), Zielony (II), Niebieski (III)
Tabela 4 – Zbiorcza tabela decyzyjna – Tylko warianty inwestycyjne
Tabela 5 – Ocena wariantów wg zmodyfikowanej metody Leopolda
Tabela 6 – Schemat oceny oddziaływania przedsięwzięcia
Tabela 7 – Macierz oddziaływań w fazie budowy
Tabela 8 – Macierz oddziaływań w fazie eksploatacji
Tabela 9a, 9b, 9c – Usytuowanie aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej
Tabela 10a, 10b, 10c – Lokalizacja wygrodzeń trasy
Tabela 11a, 11b, 11c – Lokalizacja i typy przejść dla dużych i średnich zwierząt
Tabela 12 – Lokalizacja przepustów dla małych ssaków
Tabela 13– Lokalizacja przejść dla płazów
Tabela 14 – Punkty monitoringu hałasu
Tabela 15 – Punkty pomiarowe hałasu w ramach analizy porealizacyjnej

Spis rysunków w tekście

Rys. 1 – Zakres terytorialny przedsięwzięcia
Rys. 2 – Podstawowy i podrzędny układ drogowy obszaru
Rys. 3 – System obszarów chronionych w otoczeniu drogi S 3 (woj. lubuskie)
Rys. 4 – System obszarów chronionych w otoczeniu drogi S 3 (woj. dolnośląskie)
Rys. 5 – Warianty przebiegu obwodnicy Lubina
Rys. 6 – Dotychczas rozpatrywane warianty przebiegu drogi S 3

Część rysunkowa

1_1 do 1_2 Schemat przebiegu trasy 1:50 000
2_1 do 2_7 Warianty przebiegu trasy S 3 1:10 000
3_1_1 do 3_1_7 Wariant rekomendowany - I czerwony 1:10 000
4_1 do 4_2 Przejścia dla zwierząt



Rys. 1 – Zakres terytorialny przedsięwzięcia z podziałem na woj. lubuskie i woj. dolnośląskie

WSTĘP

Omawiana inwestycja dotyczy przedsięwzięcia pn. „**Budowa drogi ekspresowej S 3 na odcinku Nowe Miasteczko – Legnica – autostrada A 4".**

Informacje organizacyjne

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział we Wrocławiu.
ul. Powstańców Śląskich 186; 53-139 Wrocław

Projektant: Konsorcjum firm
AYESA S.A., Sewilla, Hiszpania
Biuro Inżynierskie „DAMART", Szczecin

Organ administracji właściwy do przeprowadzenia postępowania administracyjnego w zakresie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu
pl. Powstańców Warszawy 1; 50-951 Wrocław

Początek odcinka (km 0+000) umiejscowiony jest przed miejscowością Nowe Miasteczko w km 319+850 istniejącej drogi krajowej nr 3, zaś koniec ok. 1000 m przed autostradą A 4 w km 79+094 projektowanej drogi S 3.

Ogółem długość trasy – 79,094 km, w tym:
- na obszarze woj. lubuskiego – 13,720 km
- na obszarze woj. dolnośląskiego – 65,374 km.

Omawiane przedsięwzięcie inwestycyjne jest planowane i będzie realizowane zgodnie z procedurami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. Nr 80, poz. 721).

Kwalifikacja przedsięwzięcia

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, rozpatrywany projekt **zalicza się do mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport wykonuje się obligatoryjnie**.

Z uwagi na powyższą kwalifikację realizacja tego przedsięwzięcia jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu **decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia** (ustawa 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*", tekst jednolity Dz. U. Nr 199, poz. 1227).

Zgodnie z wymaganiami w/w ustawy analizowano oddziaływanie przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska z uwzględnieniem:
- wariantu „0", polegającego na utrzymaniu dotychczasowego przebiegu drogi krajowej nr 3 i koniecznych pracach utrzymaniowych i remontowych,
- trzech wariantów inwestycyjnych polegających na realizacji przedsięwzięcia,
- wystąpienia poważnego zagrożenia spowodowanego wypadkiem drogowym,
- fazy budowy i eksploatacji przedsięwzięcia.

1. OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

CEL PRZEDSIĘWZIĘCIA

Droga ekspresowa S 3 stanowić będzie element korytarza europejskiego - Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CEC), łączącego Skandynawię przez porty Świnoujście – Szczecin z północnymi Włochami przez Czechy i Austrię.

Droga ta stanowić będzie wraz z krzyżującymi się autostradami A-2 i A-4 podstawowy układ dróg najwyższej klasy technicznej, zapewniającej sprawne połączenie drogowe pogranicza polsko – niemieckiego z pozostałą częścią kraju.

Obszar obsługiwany przez przyszłą drogę ekspresową S3 zajmuje 50 tys. km^2 czyli ok. 16% powierzchni kraju i jest zamieszkany przez 6 mln osób.

Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie dostępności ekonomicznej i komunikacyjnej regionu, poprzez skrócenie czasu podróży, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

PROGNOZA RUCHU

Wykonana prognoza ruchu obejmuje okres od roku 2007 do roku 2027, tj. 15 lat od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji (przewidzianego na rok 2013) oraz 20 lat od daty dokonywania oceny oddziaływania.
W oparciu o wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu na sieci dróg krajowych z roku 2005 (jako stan wyjściowy), dokonano oszacowania wielkości ruchu w kolejnych latach dla poszczególnych odcinków drogi krajowej nr 3.

Maksymalne wielkości tzw. średniorocznego ruchu dobowego na poszczególnych odcinkach projektowanej drogi ekspresowej S 3 wynoszą odpowiednio:

w roku 2013 9 – 28 tys. poj./dobę
w roku 2027 14 – 44 tys. poj./dobę.

Minimalne wartości dotyczą odcinka od początku trasy do m. Potoczek, zaś maksymalne będą osiągnięte na odcinku pomiędzy Polkowicami i Lubinem.
Przepustowość istniejących odcinków jednojezdniowych tej drogi jest już przekroczona pomiędzy Lubinem i Kochlicami, zaś w ciągu najbliższych dziesięciu lat zostanie przekroczona na dalszych odcinkach.

OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

Rozpatrywany jest odcinek rozpoczynający się przed miejscowością Nowe Miasteczko (powiat nowosolski, woj. lubuskie), w miejscu włączenia wybudowanej już jednojezdniowej obwodnicy Nowej Soli do istniejącego korytarza drogi krajowej nr 3, Znajdować się tu będzie – węzeł „Nowe Miasteczko".

Dalej trasa drogi ekspresowej S 3 biegnie w kierunku południowo – wschodnim tworząc obwodnicę Nowego Miasteczka i skręca na południe włączając się w istniejący korytarz drogi krajowej nr 3 – węzeł „Miłaków".

Przez obszar gminy Niegosławice droga jest prowadzona po południowej stronie istniejącej dk 3.

Na granicy z gminą Gaworzyce trasa S 3 przechodzi na północną stronę dk3 w celu oddalenia się od zabudowań miejscowości Mieszków i Gaworzyce – węzeł „Gaworzyce". Obejście Kłobuczyna następuje w rejonie stacji kolejowej w tej miejscowości, poczym trasa wchodzi na teren gminy Radwanice.

Dalej trasa S 3 zbliża się korytarza dk 3. Na przecięciu z dk 12 przewidziano węzeł „Drożów". Po obejściu miejscowości Borów trasa w rejonie Dobromila przechodzi na zachodnią stronę dk 3.
Na długości przebiegu przez obszar gminy Jerzmanowa trasa S 3 przebiega w pobliżu dk 3, aby w rejonie miejscowości Potoczek wpisać się w istniejący węzeł.

Począwszy od tego miejsca (granica z gminą Polkowice), pas drogowy dk 3 (po jego poszerzeniu) zostanie wykorzystany dla drogi ekspresowej S 3 (do wysokości miejscowości Kazimierzów).

Następnie począwszy od węzła „Kazimierzów" trasa S 3 skręca w kierunku południowo – wschodnim przebiegając w pasie lasów ochronnych oddzielających miasto od terenów zakładu górniczego, aby w rejonie węzła „Polkowice" ponownie wejść w pas drogowy dk 3.

Na granicy z gminą Lubin (węzeł „ Lubin 1) rozpoczyna się obwodnica miasta Lubina. Obwodnica ta posiada już decyzję lokalizacyjną wydaną w roku 2006.
Obwodnica odgałęzia się od istniejącej drogi krajowej nr 3 na wysokości nieczynnego zbiornika poflotacyjnego zlokalizowanego po stronie północnej tej drogi. Przechodzi przez obszar leśny a następnie przecina linię kolejową i lewym łukiem wchodzi w dolinę rzeki Zimnicy.

Na dalszym odcinku obwodnica przebiega w kierunku południowo-wschodnim wiaduktem WA-1 nad łącznicami węzła „Lubin I" prowadzącymi do miasta , a dalej przecina tory kolejowe bocznicy ZG Lubin Górniczy – Polkowice, przechodząc obok obszaru Zakładów Górniczych Lubin.
Następnie obwodnica obchodzi tereny rozwojowe cmentarza komunalnego w m. Obora.

Od km 49+400 do 49+650 obwodnica przebiega w głębokim wykopie dla ochrony m.in. terenów mieszkaniowych (osiedle Ustronie oraz zabudowa jednorodzinna wsi Obora).
Na dalszym przebiegu krzyżuje się z drogą wojewódzką DW 335 – węzeł „Lubin II" (km 54+057).

Końcówka obwodnicy Lubina ponownie wpisuje się w istniejący pas drogowy dk 3 (za obejściem miejscowości Chróstnik) i przebiega w tym pasie na dalszych 4-ch kilometrach.

Na wysokości Karczowisk trasa S 3 odgina się w stronę zachodnią, aby oddalić się od zabudowań tej miejscowości. Na wysokości Kochlic i węzła o tej samej nazwie dochodzi ponownie do dk 3.

Na dalszym odcinku trasa S 3 wykorzystuje pas drogowy istniejącej obwodnicy Legnicy, dochodząc do drogi krajowej nr 94, gdzie znajduje się węzeł „ Legnica". Dalej trasa przebiega w korytarzu istniejącej obwodnicy zachodniej Legnicy (dobudowa drugiej jezdni). Następnie trasa S 3 kieruje się na południowy – zachód, aby następnie obejść Hutę Miedzi Legnica od strony południowej, kończąc swój przebieg w rejonie wsi Szymanowice, ok. 1 km przed autostradą A 4.

Wszystkie istotne poprzeczne połączenia pomiędzy terenami rozciętymi przez trasę S 3 zostaną zachowane za pomocą przejazdów pod- lub nad trasą.

Podstawowe parametry geometryczne
Przyjęto następujące parametry techniczne przyszłej drogi ekspresowej S 3:

- klasa techniczna – S,
- prędkość projektowa Vp=100 km/h,

- minimalny promień łuku poziomego ≥ 1000 m,
- maksymalne pochylenie podłużne < 4%,
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m,
- szerokość jedni -2 x 7,0 lub 2 x 10,5 m (odcinek węzeł Polkowice-węzeł Lubin I)
- szerokość pasa dzielącego – 11,0 m, 4,0 m (odcinek węzeł Polkowice-węzeł Lubin I), 14,0 m (obwodnica Lubina),
- szerokość pasów awaryjnych – 2,5 m,
- szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m,
- podstawowa szerokość pobocza gruntowego – 2 x 0,75 m,
- obciążenie – 115 kN/oś,
- ograniczenie dostępności.

Węzły

- „Nowe Miasteczko" – km 0+569,00 – węzeł WB , typu półkoniczyna z dwoma skrzyżowaniami skanalizowanymi, węzeł zlokalizowany jest na przecięciu z istniejącą drogą krajową Nr 3 i drogi Nr 292 ,
- „Miłaków" – km 6+389,00 – węzeł WB , typu półkoniczyna z dwoma skrzyżowaniami skanalizowanymi, węzeł zlokalizowany jest na przecięciu z istniejącą drogą krajową Nr 3,
- „Gaworzyce" – km 16+726,00 , – węzeł WB , typu półkoniczyna z dwoma skrzyżowaniami skanalizowanymi, węzeł zlokalizowany jest na przecięciu z istniejącą drogą lokalną w kierunku Gostynia i Gaworzyc,
- „Drożów" – km 23+612,00 – węzeł WB , typu półkoniczyna ze skrzyżowaniem skanalizowanym oraz jednym skrzyżowaniem typu rondo, węzeł zlokalizowany jest na przecięciu z istniejącą drogą krajową nr 3 i drogą kraj. nr 12,
- „Potoczek" – km 30+280,00 – węzeł WA – trąbka bezkolizyjny, na przecięciu z drogą woj. nr 329,
- „Kazimierzów" – km 34+101,00 – węzeł typu trąbka z rondem, zlokalizowany na przecięciu z drogą krajową nr 3,
- „Polkowice" – km 41+177,00 – węzeł WA kierunkowy, zlokalizowany na przecięciu z istniejącą drogą krajową nr 3,
- „Lubin I" – km 47+165,11 – węzeł WB typu trąbka z rondem zlokalizowanym na przecięciu z drogą krajową Nr 3 w kierunku Lubina,
- „Lubin II" – km 54+057,95 – węzeł WB typu półkoniczyna z dwoma skrzyżowaniami typu rondo, zlokalizowany na przecięciu z drogą wojewódzką Nr 335,
- „Chróstnik" – km 56+762,96 – węzeł WB typu półkoniczyna z dwoma skrzyżowaniami skanalizowanymi, węzeł zlokalizowany jest na przecięciu z istniejącą drogą krajową Nr 3 w kierunku miejscowości Chróstnik,
- „Kochlice" – km 67+479,00 –– węzeł typu trąbka z rondem, zlokalizowanym na przecięciu z drogą krajową nr 3 oraz drogą lokalną w kierunku m. Rzeszotary,
- „Legnica" – km 74+155,00 – węzeł typu WB, półkoniczyna z rondami, zlokalizowany na przecięciu z drogą krajową Nr 94 (ul. Chojnowska).

Przebudowa dróg poprzecznych i lokalnych

Wskutek ograniczenia dostępności do drogi ekspresowej (włączenie dróg niższych klas tylko poprzez węzły), zaprojektowano przebudowę istniejącego układu dróg lokalnych i dojazdowych.

Obiekty inżynierskie

Dla wszystkich obiektów położonych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej oraz wiaduktów na łącznicach przyjęto klasę obciążenia A wg PN-85/S-10030 oraz obciążenie pojazdem klasy 150 wg STANAG 2021.W związku z występowaniem szkód górniczych na omawianym terenie przyjęte rozwiązania konstrukcyjne powinny być dostosowane do zjawisk towarzyszącym intensywnej eksploatacji górniczej.

Ogółem przewidziano:

- wiaduktów drogowych – 52 szt.
- wiaduktów kolejowych – 3 szt.
- estakad w ciągu S 3 – 3 szt.
- przejść ekologicznych dla dużych i średnich zwierząt – 21 szt.

Odwodnienie

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie przebudowy następujących urządzeń melioracyjnych

- regulacja cieków wodnych krzyżujących się z trasą nr 3,
- przełożenie i oczyszczenie istniejących kanałów i rowów melioracyjnych,
- przebudowa rozciętych przez trasę nr 3 systemów melioracyjnych, w tym budowa przepustów w miejscach skrzyżowań.

W ramach przebudowy przewiduje się budowę nowych urządzeń infrastruktury technicznej związanej z obsługą drogi: kanalizacji deszczowej, rowów odwadniających i zespołów oczyszczających.

Kolizje z zabudową

W związku z planowanymi przebiegami tras planuje się wyburzenia – ogółem 40 bud. gospodarczych; 22 bud. mieszkalnych oraz 1 obiekt typu motel.

ZAPOTRZEBOWANIE TERENU

Na bazie wstępnych danych ewidencji gruntów określono zapotrzebowania na zajęcie terenu dla potrzeb przyszłego pasa drogowego o średniej szerokości ok. 100 m.

Powierzchnia terenów zajęcia wyniesie ok. 817 ha, podzielona na następujące gminy:

Tabela 1 – orientacyjna powierzchnia zajęcia terenów w pasie drogowym

Gmina	Tereny rolnicze (ha)	Tereny leśne (ha)	Tereny mieszkan.(ha)	Pozostałe (ha)	Razem (ha)	Place i zapl. budowy (ha)
Nowe Miasteczko	66,42	10,90	0,13	8,96	86,41	1 główny plac budowy oraz 2 lokalne o pow. 1 x 2 ha 2 x 1 ha
Bytom Odrzański	10,48	0,07	0,00	1,82	12,37	
Niegosławice	31,41	6,35	0,00	0,89	38,65	
Gaworzyce	57,21	13,10	0,09	4,11	74,51	Przyjęto 2 główne place budów oraz 7 lokalnych o łącznej pow. 2 x 2 ha 7 x 1 ha
Radwanice	49,98	8,87	0,33	2,28	61,46	
Jerzmanowa	19,29	7,88	4,68	2,70	34,55	
Polkowice	43,13	76,84	0,35	2,51	122,83	
Lubin miasto	37,65	14,38	3,71	3,07	58,81	
Lubin wieś	41,65	132,57	0,03	5,42	179,67	
Miłkowice	76,41	10,32	6,47	4,18	97,38	
Krotoszyce	25,53	11,95	2,99	0,31	40,78	
Legnica	7,21	0,03	1,03	2,29	10,56	
RAZEM	**466,37**	**293,26**	**19,11**	**38,54**	**817,28**	**15,0**

2. OPIS ŚRODOWISKA – STAN ISTNIEJĄCY

W zakresie każdego elementu środowiska rozpatrywanego w tym rozdziale, określano obszar oddziaływania drogi ekspresowej S 3 na ten element środowiska. Ze względu na ich zróżnicowanie oraz naturę oddziaływań, szerokość tego obszaru może się różnić i była wyznaczana oddzielnie dla każdego z nich.

2.1. Środowisko człowieka

Zagospodarowanie przestrzenne

Zarówno istniejąca droga krajowa jak i rozważane warianty drogi ekspresowej S 3 przebiegają przez obszar zmieniony w ciągu ostatnich kilkuset lat przez działalność człowieka.

Droga krajowa nr 3 na rozważanym odcinku przebiega przez lub w bliskim sąsiedztwie miejscowości, z których największe to : Nowe Miasteczko, Miłaków, Gaworzyce, Kłobuczyn, Potoczek, Polkowice, Lubin, Kochlice, Rzeszotary, Legnica. Zabudowa mieszkaniowa w mniejszych miejscowościach to głównie zabudowa typu zagrodowego, zaś wzdłuż przejścia przez Polkowice i Lubin jest to zabudowa typu miejskiego, w tym duże osiedla mieszkaniowe z okresu lat osiemdziesiątych ub. wieku..

Z powyższych względów istniejąca droga nr 3 nie może być przystosowana do parametrów drogi ekspresowej. Możliwość taka istnieje tylko na jej końcowym odcinku, tzn. na długości zachodniej obwodnicy Legnicy.

Poniżej przedstawiono kilka zdjęć lotniczych charakteryzujących istniejący teren i jego zagospodarowanie.

Początek trasy – w głębi Nowe Miasteczko

Przejazd przez Nowe Miasteczko

Obszar przyszłego węzła „Miłaków”

Kompleksy leśne OChK „Wzgórza Dalkowskie”

Koniec Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie”

Podejście do skrzyżowania z dk 12

Dobromil, w oddali Gaiki i Potoczek

Istniejący węzeł Potoczek

Obszar obwodnicy Polkowic (str. wschodnia)

Istniejące przejazd dk 3 przez Polkowice

Obszar przyszłego węzła „Polkowice”

Kochlice (widok w kierunku Legnicy)

Przejście dk 3 przez Rzeszotary

Przejście przez dolinę Czarnej Wody

Skrzyżowanie dk 3 i dk 94 (ul. Chojnowska)

Końcowy odcinek trasy

Obszary oddziaływania przedsięwzięcia: bezpośredni, pośredni i funkcjonalny obejmują w granicach opracowania:

- 7 powiatów + 1 miasto (Legnica) na prawach powiatu, w tym:
  <u>woj. lubuskie</u>:
  - powiat nowosolski (gminy: Nowe Miasteczko, Bytom Odrzański, Siedlisko),
  - powiat żagański (Niegosławice, Szprotawa),

  <u>woj. dolnośląskie</u>:
  - powiat głogowski (Głogów – miasto; Głogów – wieś; Jerzmanowa; Kotla; Żukowice),
  - powiat polkowicki (Chocianów; Gaworzyce; Grebocice; Polkowice; Przemków; Radwanice);
  - powiat lubiński (Lubin – wiaś; Lubin – miasto; Rudna; Ścinawa),
  - powiat legnicki (Chojnów; Miłkowice; Kunice; Krotoszyce),
  - Legnica – miasto na prawach powiatu,
  - powiat bolesławski (gmina Gromadka).

<u>Podstawowa sieć drogowa</u>

Podstawowy układ drogowy rozpatrywanego obszaru tworzą obecnie:

- droga krajowa nr 3 o przebiegu południkowym stanowiąca oś tego obszaru,
- droga krajowa nr 12 Kalisz - Głogów – Przemków – Żary,
- droga krajowa nr 36 Ostrów Wlkp. – Rawicz – Lubin,
- droga krajowa nr 94 Wrocław – Środa Śląska - Legnica – Bolesławiec – Zgorzelec,
- autostrada A-4 Drezno – Zgorzelec – Legnica – Wrocław.

Podrzędny układ drogowy tworzą powiązania drogi krajowej nr 3 z następującymi drogami wojewódzkimi i powiatowymi:

- drogi wojewódzkie nr 292 i 293 na kierunku Nowe Miasteczko – Bytom Odrzański,
- droga wojewódzka nr 298; Kłobuczyn,
- droga wojewódzka nr 329; Głogów – Jerzmanowa – Nowe Osiedle,
- droga wojewódzka nr 331; Chocianów – Polkowice – Rudna,
- droga wojewódzka nr 335; Chojnów - Lubin.

Załączony rys. 2 przedstawia podstawowy i podrzędny układ drogowy obszaru.

Ponadlokalne plany i programy

W ramach opracowania przeanalizowano ustalenia następujących ponadlokalnych planów i programów w celu stwierdzenia czy zakładane cele budowy drogi ekspresowej S 3 odpowiadają priorytetom w nich zawartym w zakresie środowiska człowieka i środowiska przyrodniczego.

Poziom europejski

Biała Księga Transportu ("White Paper - European transport policy for 2010: time to decide").

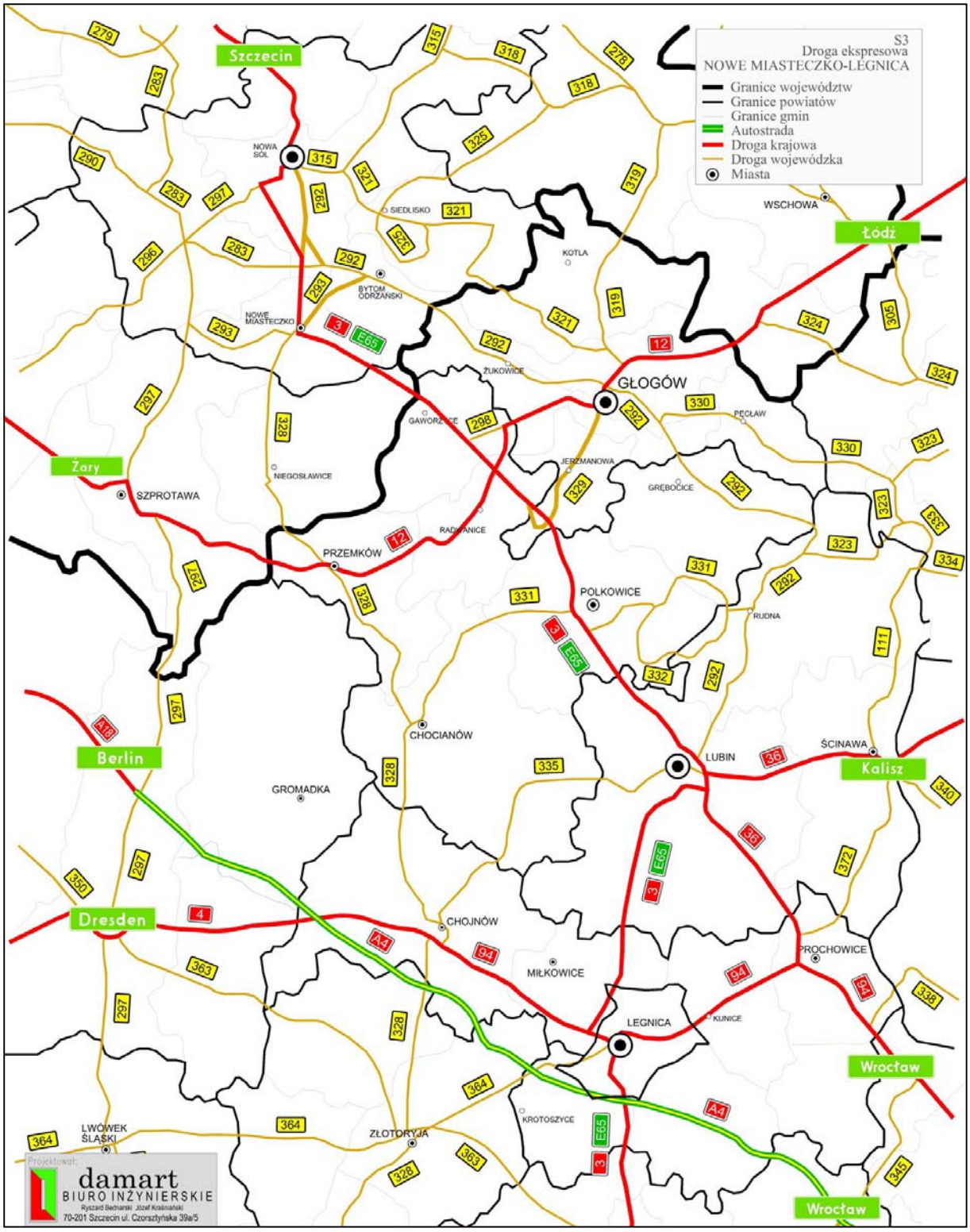
Poziom krajowy

Strategia Rozwoju Kraju 2007 – 2013 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29 listopada 2006 roku.
Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013 (Narodowa Strategia Spójności).
Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” opracowany w oparciu o NSRO.
Zaktualizowana Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, 2005r.

Poziom regionalny

Studium osi rozwoju Legnicko – Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM) – Brama Lubawska (WBU Wrocław, 2001r)
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego
(WBU Wrocław, 2002r), uchwalony przez Sejmik Województwa Dolnośląskiego uchwala Nr XLVIII-873-2002 z dnia 30 sierpnia 2002r.
Studium osi rozwoju LGOM – Brama Lubawska (WBU Wrocław 2001)
LGOM Concept – Zintegrowana koncepcja lokalizacji biznesu na terenie Legnicko – Głogowskiego Okręgu Miedziowego (WBU Wrocław 2005).
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego
(Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie, 2002r) uchwalony w dniu 2-go października 2002r. przez Sejmik Województwa Lubuskiego uchwałą Nr XXXVII/272/2002.

Analiza powyższych dokumentów wykazała, że projekt budowy drogi ekspresowej S3 na odcinku Nowe Miasteczko – Legnica – autostrada A 4 jest zgodny z polityką transportową Unii Europejskiej oraz z ustaleniami wyżej wym. dokumentów strategicznych i planistycznych na poziomie krajowym i regionalnym.



Rys. 2 – Podstawowy i podrzędny układ drogowy obszaru

Klimat akustyczny

W chwili obecnej klimat akustyczny w sąsiedztwie przebiegu istniejącej drogi krajowej Nr 3 jest zdeterminowany przez intensywny ruch samochodowy wzdłuż tej drogi.
Wyniki wykonanych obliczeń i pomiarów wskazują, że już obecnie dopuszczalny poziom hałasu przekraczany jest w porze dziennej o kilka, a w porze nocnej o kilkanaście decybeli.

Najbardziej jest to odczuwalne na odcinkach przejazdu przez liczne miejscowości (lub w ich pobliżu) – Nowe Miasteczko, Miłaków, Gaworzyce, Kłobuczyn, Potoczek, Polkowice, Lubin, Kochlice, Karczowiska, Rzeszotary.
Następujący z roku na rok wzrost intensywności ruchu na drodze krajowej nr 3 wskazuje, że nawet wprowadzając dodatkowe ograniczenia prędkości ruchu pojazdów, nie można liczyć na obniżenie poziomów hałasu i drgań w rejonie budynków sąsiadujących z drogą.

Przy niepodejmowaniu przedsięwzięcia przebudowy drogi (wariant „0"), przy prognozowanym wzroście natężenia ruchu, nastąpi dalszy wzrost poziomów hałasu w rejonie ww. zabudowy mieszkaniowej. Tereny te, bezpośrednio sąsiadujące z drogą, zaliczyć trzeba będzie do obszarów „szczególnego zagrożenia hałasem".

Przewidywane wielkości emisji hałasu na powyższe tereny zlokalizowane obecnie bezpośrednio przy drodze krajowej nr 3 (w odległości 10 – 15m od krawędzi drogi), wyniosą dla wariantu „0":

rok 2013 – pora dzienna – 72 - 76 dB(A), pora nocna 67 - 70 dB(A),
rok 2027 – pora dzienna – 74 - 77 dB(A), pora nocna 69 - 72 dB(A).

ROLNICTWO I GLEBY

Analizowany obszar oddziaływania leżący na terenie województwa lubuskiego i dolnośląskiego znajduje się w większości na obszarze tzw. IV regionu obszarów wiejskich (**regionu rolniczo-przemysłowego**) skupiającego cztery powiaty: Głogowski, Lubiński oraz częściowo Polkowicki i Legnicki. Region ten obejmuje przede wszystkim tereny związane z oddziaływaniem przemysłu miedziowego.
W strukturze gospodarstw rolnych dominują gospodarstwa do 5 ha. Region posiada również znaczny udział gruntów odłogowanych i ugorów sięgający 18 %.
Struktura zasiewów zbliżona jest do struktury całego Dolnego Śląska. Dominują zboża na ok. 80% powierzchni użytków. Obszar regionu jest dobrze wyposażony w infrastrukturę techniczną.

LEŚNICTWO

Kompleksy leśne przez które przebiega istniejąca droga krajowa nr 3 oraz projektowane warianty drogi ekspresowej S 3, zarządzane są przez Państwowe Gospodarstwo Lasy Państwowe. W granicach woj. lubuskiego jest to Nadleśnictwo Szprotawa, zaś w granicach woj. dolnośląskiego są to Nadleśnictwa: Głogów, Lubin i Legnica, podległe Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych we Wrocławiu.
Większość terenów leśnych znajdujących się w rejonie oddziaływania przedsięwzięcia oraz istniejącej drogi krajowej Nr 3 to lasy znajdujące się w zasięgu negatywnego oddziaływania zanieczyszczeń przemysłowych, głównie z Legnicko – Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM).
Są to powierzchnie znajdujące się zarówno w strefie I (słabych uszkodzeń powierzchni lasów) oraz w strefie II (średnich uszkodzeń).

Ponadto duża część obszarów leśnych na opisywanym terenie to lasy ochronne, chroniące środowisko przyrodnicze wokół miast.
Największe tego typu obszary leśne występują od strony wschodniej Polkowic oraz na południe w kierunku Lubina i Kochlic.

2.2. Środowisko przyrodnicze

CHARAKTERYSTYKA PRZYRODNICZA OBSZARU

Przyroda Niżu Śląskiego jest silnie uzależniona od działalności człowieka i wiele z obserwowanych dziś jej walorów ma pochodzenie wtórne.

Istniejąca droga krajowa nr 3 oraz rozpatrywane warianty trasy drogi ekspresowej S 3 przebiegają przez tereny o raczej ubogich walorach przyrodniczych (poza odcinkiem początkowym leżącym w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu (OChK) „Wzgórza Dalkowskie"). W szczególności na obszarze Legnicko – Głogowskiego Okręgu Miedziowego jest on mocno przekształcony przez działalność przemysłową.

Największe kompleksy leśne zlokalizowane są w zachodniej części obszaru i stanowią fragment Borów Dolnośląskich oraz w jego części północnej Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie"). Tereny cenne przyrodniczo znajdują się po stronie wschodniej i zachodniej wariantów trasy drogi ekspresowej S 3.

Najcenniejsze obszary objęte ochroną prawną i leżące po obu stronach istniejącej drogi krajowej nr 3 przedstawia Rys. 3.

Wśród nich można wyróżnić:

Rezerwaty przyrody:

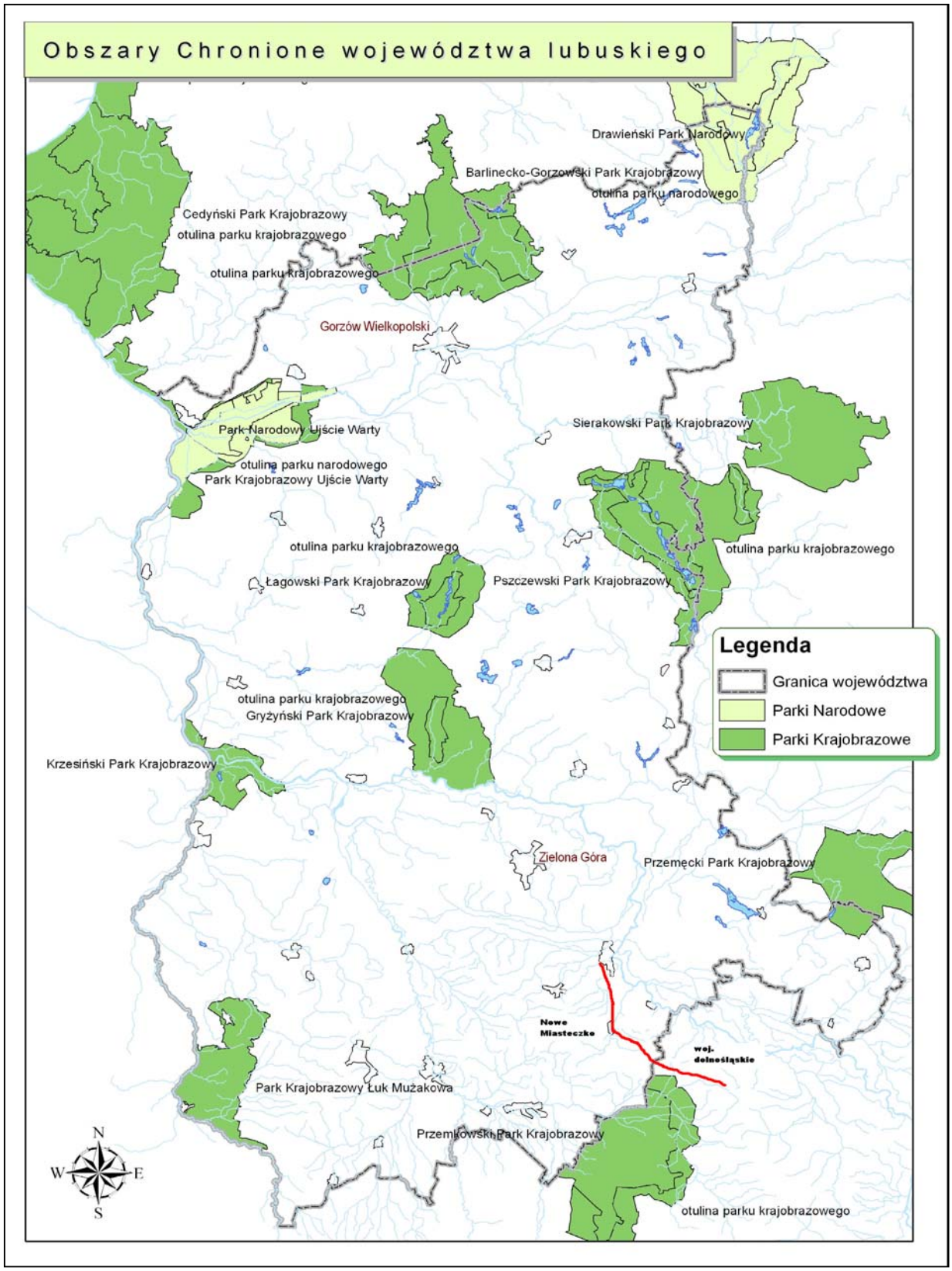
- Annabrzeskie Wąwozy (gmina Bytom Odrzański), odległość od tras poszczególnych wariantów drogi ekspresowej S 3: 0,3 – 1,0 km,
- Buczyna Jakubowska (gmina Radwanice), odległość od tras poszczególnych wariantów drogi ekspresowej S 3: 2,0 – 3,5 km,
- Czarne Stawy (gmina Chocianów), odległość - 10 km,
- Dałkowskie Jary (gmina Gaworzyce), odległość 0,7 – 1,4 km,
- Łęgi źródliskowe k. Przemkowa (gmina Przemków), odległość 7,5 – 10 km,
- Skarpa storczyków (gmina Rudna), odległość > 10 km,
- Stawy Przemkowskie (gmina Przemków), odległość – 7,0 km
- Zimna Woda (gmina Lubin), odległość – 5,0 km.

Parki krajobrazowe:

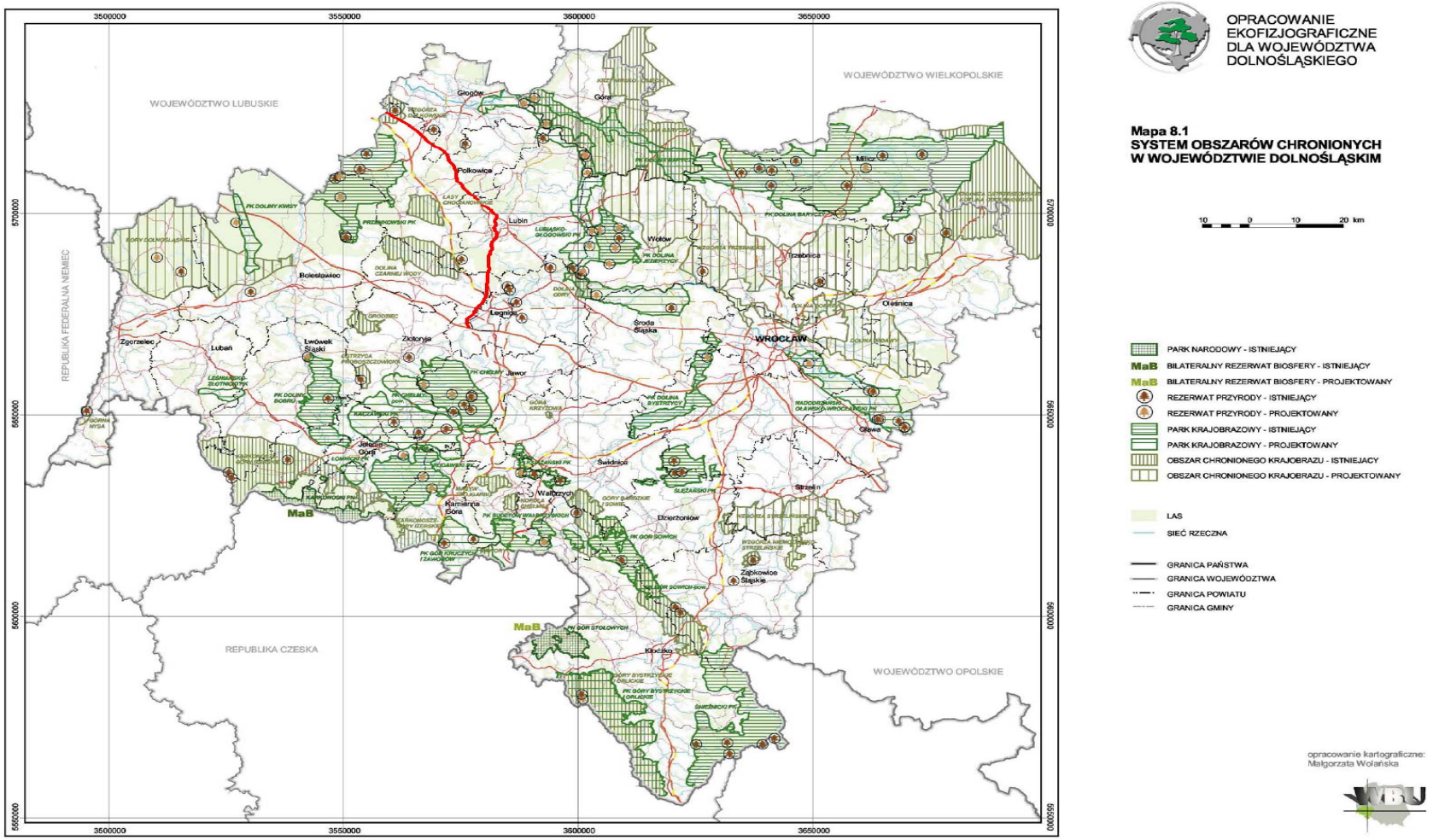
- Przemkowski Park Krajobrazowy (gmina Przemków), odległość – 0,5 – 1,8 km (od otuliny),

Obszary chronionego krajobrazu:

- Dolina Czarnej Wody (gmina Chojnów, Lubin, Chocianów), odległość – 6,0 km,
- Lasy Chocianowskie (gmina Chocianów), odległość – 6,5 km,
- Wzgórza Dałkowskie (gmina Bytom Odrzański, Niegosławice), przejście tras wariantów przez ten obszar na długości 3,5 – 7,5 km.



Rys. 3 – System obszarów chronionych w otoczeniu drogi S 3 (woj. lubuskie)



Rys. 4 – System obszarów chronionych w otoczeniu drogi S 3 (woj. dolnośląskie)

Obszary Natura 2000

Występują one poza granicami przebiegu zarówno istniejącej drogi krajowej nr 3, jak i rozpatrywanych wariantów trasy drogi ekspresowej S 3.

Są to następujące obszary:

1. Stawy Przemkowskie – kod obszaru PLB 020003 – odległość 3 km (obszar ustanowiony)

2. Wrzosowiska Przemkowskie – kod obszaru PLH020025 – odległość 15 km (obszar proponowany)

3. PLB080004 Dolina Środkowej Odry – odległość 4 km (obszar ustanowiony)
woj. lubuskie, powiat nowosolski

4. PLB020008 Łęgi Odrzańskie – odległość 25 km (obszar ustanowiony)
woj. dolnośląskie, powiat głogowski

5. PLH020052 Pątnów Legnicki – odległość 2 km (obszar proponowany).
woj. dolnośląskie, powiat legnicki.

6. PLB020005 Bory Dolnośląskie – **odległość ok. 20 km** (obszar ustanowiony)
woj. dolnośląskie, powiat lubiński

7. PLH020051 Irysowy Zagon koło Gromadzynia – **odległość ok. 12 km** (obszar proponowany),
woj. dolnośląskie, powiat lubiński.

8. PLH02_020 Źródliska koło Zimnej Wody – **odległość ok. 5 km** (obszar proponowany),
woj. dolnośląskie, powiat lubiński.

Korytarze ekologiczne

Przebiegają one w poprzek początkowego odcinka trasy (OChK „Wzgórza Dałkowskie") oraz na odcinku pomiędzy Polkowicami i Lubinem oraz pomiędzy Lubinem i Legnicą.

SZATA ROŚLINNA

Najcenniejsze obszary znajdujące się w pobliżu istniejącej drogi krajowej Nr 3 zostały już objęte ochroną prawną i zostały wymienione powyżej.
Inwentaryzacja w terenie obszaru inwestycji pod kątem przyrodniczym, pozwoliła wyodrębnić podobszary o różnych wartościach i funkcjach przyrodniczo-środowiskowych. Ich lokalizacja w stosunku do obecnej drogi krajowej nr 3 i wariantów S 3 przedstawiona jest na mapie w skali 1:50 000 oraz na mapach w skali 1:10 000.

W wyniku przeprowadzonej lustracji terenowej odnaleziono następujące gatunki:

objęte ścisłą ochroną:

- Centuria pospolita: stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami; **Wariant II**
- Wiciokrzew pomorski *Lonicera peryclimenum;* stanowiska rozproszone w pobliżu istniejącej drogi krajowej i w pasie projektowanej S3, (lasy między Karczowiskami a Kochlicami – podobszar 39); **Warianty I, II, III;**
- Paprotka pospolita *Polypodium vulgare;* stanowiska rozproszone w pobliżu istniejącej drogi krajowej i w pasie projektowanej S3, (lasy między Karczowiskami a Kochlicami – podobszar 39); **Warianty I, II, III;**

- Turzyca pchla *Carex pulicaris*, stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 33 – zdegradowane torfowisko koło Górzycy; **wariant II**;
- Turzyca Davalla *Carex davalliana*, stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 33 – zdegradowane torfowisko koło Górzycy; **wariant II**;
- Listera jajowata *Listera ovata*, stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 33 – zdegradowane torfowisko koło Górzycy; **wariant II**;
- Storczyki z rodzaju *Dactylorhiza* stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 33 – zdegradowane torfowisko koło Górzycy; **wariant II**;
- Kruszczyk błotny *Epipactis palustris*, stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 33 – zdegradowane torfowisko koło Górzycy; **wariant II**.

objęte częściową ochroną:

- Marzanka wonna *Galium odoratum* - stanowiska rozproszone w miejscu projektowanej estakady, na skarpach koryta rzeki Biała Woda – podobszar 1, **Warianty I, II, III;** oraz w podobszarze 31 Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami – **Wariant III;**
- Pierwiosnka lekarska *Primula veris* - stanowiska rozproszone w miejscu projektowanej estakady, na skarpach koryta rzeki Biała Woda – podobszar 1, **Warianty I, I, III;**
- Bluszcz pospolity *Hedera helix* - stanowiska rozproszone w pobliżu istniejącej drogi i w pasie projektowanej S3,– podobszar 1, **Warianty I, II, III** oraz podobszar 36, **Warianty I, II, III;** stanowiska rozproszone w pobliżu istniejącej drogi i w pasie projektowanej S3, - lasy między Karczowiskami a Kochlicami – podobszar 39, **Warianty I, II, III;**
- Kruszyna pospolita *Frangula alnus*, stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami; **warianty I, II;**
- Porzeczka czarna *Ribes nigrum*, stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami; **wariant I, II;**
- Kopytnik pospolity *Asarum europaeum*; stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami; **warianty I, II;**
- Kalina koralowa *Viburnum opulus* stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami; **warianty I, II.**
- Kocanka piaskowa; stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami; **warianty I, II.**

Ponadto przedsięwzięcie oddziałuje na następujące zbiorowiska roślinne:

Podobszar nr 1 – grąd środkowoeuropejski ***Galio Carpinetum***, zbiorowisko kadłubowe w miejscu projektowanej estakady nad doliną rz. Biała WodaObszary wilgotnych łąk użytkowanych kośnie, wyraźnie zdegradowane **zbiorowiska *Angelico-Cirsietum*, warianty I, II, III**

Podobszar nr 8 - Obszary wilgotnych łąk użytkowanych kośnie, wyraźnie zdegradowane **zbiorowiska *Angelico-Cirsietum*, wariant II**

Podobszar nr 12 - Cenne przyrodniczo fragmenty **zbiorowisk zmiennowilgotnych łąk ze związku *Molinion,* wariant II,**

Podobszar nr 31 – Łęgi jesionowo – olszowe oraz ols porzeczkowy. Obszar leśny o charakterze podmokłym i bagiennym. Proponowany obszar zespołu przyrodniczo – krajobrazowego Dolina Zimnicy. **Warianty I i II.**
Podobszar 32 - zdegradowane torfowisko koło Górzycy. Zdegradowane torfowisko przejściowe oraz zdegradowane łąki rdestowo – ostrożeniowe. **Wariant II.**
Podobszar 33 – Wilgotne łąki koło Chróstnika. Zdegradowane łąki rdestowo – ostrożeniowe położone na skraju kompleksu leśnego – **wariant I**.
Podobszar 40 - Warianty przebiegają ok. 800 - 1000 m od chronionych wilgotnych łąk koło Kochlic (*Angelico-Cirsietum*); przecinają **system małych cieków wodnych** oraz stykają się nieznacznie ze **zbiorowiskiem olszyn bagiennych i olsów łęgowiejących miejscami o charakterze łęgów** olszowo-jesionowych (***Fraxino-Alnetum*** 91E0-3 z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej**)** i wilgotnych łąk (zdegradowana postać zbiorowisk łąkowych z klasy *Molinio-Arrhenatheretea*) - na wszystkich trzech wariantach,
Podobszar 41 – Trasa wariantu niebieskiego w sposób bezpośredni oddziałuje na łąki z krwiściągiem *Sanguisorba officinalis* oraz **świeże łąki *Arrhenatheretum medioeuropaeum*** z klasy *Molinio-Arrhenatheretea*:

FAUNA

Na terenie projektowanej inwestycji oraz w zasięgu jej bezpośredniego oddziaływania nie stwierdzono ani nie uzyskano informacji o gatunkach zwierząt, dla których stosuje się ochronę strefową, tzn. dla których istnieje konieczność ustalenia granic ich miejsc rozrodu i regularnego przebywania oraz wyznaczenia terminów ochrony tych miejsc.

Cała trasa przebiegu przyszłej drogi S 3 od Nowego Miasteczka do autostrady A 4 została podzielona na pięć tzw. podobszarów. W granicach poszczególnych podobszarów oraz przyległych do nich terenów stwierdzono m.in.:

a) bezkręgowce – trzmiele;
b) płazy - żaby zielone i brunatne, ropuchy szare, zielone, piaskówki,
c) gady – zaskroniec zwyczajny, jaszczurka zwinka, padalec zwyczajny,
d) ptaki - bocian biały, łabędź niemy, dzięcioł czarny,
d) ssaki – wiewiórka, kret, jeż europejski, ryjówka aksamitna, zając szarak, sarna, lis, dzik, jeleń,

2.3. Środowisko geologiczne

Na podstawie rozpoznania dokumentacyjnego oraz wykonanych prac polowych stwierdzono, że w żadnym z obniżeń na trasie projektowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S 3 nie występują słabonośne grunty organiczne, które mogłyby utrudniać budowę drogi – zarówno nasypów, jak i obiektów inżynierskich.
Na znacznej części trasy podłoże budują grunty wysadzinowe – deluwialne i zwałowe gliny piaszczyste lub gliny pylaste.
Występujące płytko wody gruntowe i infiltracyjne, mogące utrudniać roboty ziemne, można będzie w większości przypadków odprowadzić z rejonu drogi za pomocą drenaży, odwodnienie drogi za pomocą studni chłonnych może być utrudnione.

2.4. Górnictwo i kopaliny

Urozmaicona budowa geologiczna obszaru woj. dolnośląskiego na trasie przebiegu projektowanej drogi S 3 powoduje, że należy on do zasobnych w surowce mineralne. Wśród najważniejszych kopalin udokumentowanych na tym terenie można wyróżnić:

- rudy miedzi i srebra,
- węgiel brunatny,

RUDY MIEDZI

Na tym terenie znajduje się jedno z największych pojedynczych złóż rudy miedzi na świecie o powierzchni ponad 550 km2.

Wielkość tych złóż, pomimo ich intensywnej eksploatacji przez 40 już lat, posiada jeszcze zasoby umożliwiające ich wydobywanie do ok. 2040 roku.

Budowa geologiczna oraz warunki występowania złóż, powodują trudne warunki ich eksploatacji.

KGHM Polska Miedź S.A. jest liczącym się na świecie producentem miedzi i srebra, dysponującym własnymi zasobami surowca oraz zintegrowanym ciągiem technologicznym, składającym się z 3 kopalń:

- O/ZG „Rudna" – (kopalnia Rudna),
- O/ZG „Lubin" – (kopalnia Lubin),
- O/ZG „Polkowice-Sieroszowice" w :
    - o Obszarze Górniczym „Polkowice II",
    - o Obszarze Górniczym „Sieroszowice I",
    - o Obszarze Górniczym „Radwanice Wschód",

oraz 3 instalacji do wzbogacania rud i 2 hut przetwarzających koncentrat miedzi na miedź elektrolityczną. Kombinat zatrudnia obecnie 17,5 tys. pracowników. Wydobycie rud miedzi kształtuje się na poziomie ok. 32,0 mln ton.

Ustanowione obszary górnicze rozciągają się na większości trasy drogi krajowej nr 3 i wariantów drogi S 3, począwszy od gminy Gaworzyce i Radwanice aż na południe od Lubina.

WĘGIEL BRUNATNY

Drugim surowcem mineralnym są złoża węgla brunatnego, obejmujące duży obszar w skali LGOM, zlokalizowany pomiędzy Legnicą a Lubinem oraz Lubinem a Ścinawą.

Złoże "Legnica" odkryto w latach 50-tych, przy okazji poszukiwań i dokumentowania złóż miedzi. Do dyspozycji znajduje się tu pięć planowanych pól eksploatacyjnych: Legnica Zachód, Legnica Wschód, Legnica Północ, Ścinawa i Ruja.

Obszary pól eksploatacyjnych „Legnica Zachód" oraz „Legnica Płn." o łącznych zasobach bilansowych ok. 1 900 mln Mg pokrywają cały przebieg istniejącej drogi krajowej nr 3 i projektowanej drogi ekspresowej S 3 pomiędzy miejscowościami Chróstnik i Rzeszotary na dług. ok. 14 km.

Ewentualna eksploatacja w systemie odkrywkowym wspomnianych złóż węgla brunatnego wiąże się poza aspektami środowiskowymi, z koniecznością zajęcia wielkich przestrzeni również poza obszarem złoża, niezbędnych dla lokalizacji: zwałowiska nadkładu, zaplecza technicznego kopalni, elektrowni o dużej mocy, systemu taśmociągów do transportu nadkładu i urobku.

Obejście tego obszaru wymagałoby przesunięcia trasy drogi krajowej nr 3 i przyszłej drogi S 3 o minimum 7-8 km w kierunku zachodnim (w tym również końcowego odcinka obwodnicy Lubina).

2.5. Środowisko wodne

WODY POWIERZCHNIOWE

Przyszła trasa S 3 na rozpatrywanym odcinku położona jest w całości w zlewni rzeki Odry. Występujące mniejsze cieki znajdują się w rejonie Nowego Miasteczka, Gaworzyc, Kłobuczyna, Przesiecznej, Potoczka i kopalni Sieroszowice. Na południowy - wschód od Gaworzyc cieki spływają nie w kierunku Odry, gdzie spływ w tym kierunku uniemożliwiają wysokie wzgórza moren czołowych, lecz w kierunku południowo - zachodnim do obniżenia Bagien Przemkowskich.
Na południe od kop. Sieroszowice kierunek odpływu wód powierzchniowych ulega zmianie. Na północ od Legnicy spływ wód odbywa się do rzeki Czarnej Wody w kierunku południowo – zachodnim. Rzeka Czarna Woda, podobnie jak inne badane cieki w omawianym rejonie prowadzi wody pozaklasowe.

WODY PODZIEMNE

Na omawianym obszarze przebiegu trasy wyróżnić można następujące piętra wodonośne:

- czwartorzędowe, (piaski i żwiry plejstoceńskie oraz osady holoceńskie) z uwagi na zasobność i stosunkowo niewielką głębokość zalegania poziomów wodonośnych stanowi główne źródło zaopatrzenia w wodę. Głębokość zalegania warstw wodonośnych wynosi 20 – 60 m.
- trzeciorzędowe, w którym poziomy wodonośne tworzą piaski, żwiry i pyły formacji burowęglowej, występujące w dwóch lub trzech poziomach nadwęglonym, międzywęglowym i powęglowym, na głębokości przeważnie od 50 do 100 m p.p.t.; miąższość osadów trzeciorzędowych wynosi od 150 do 390 m.

Na linii przebiegu wariantów trasy występują dwa obszary stref ochronnych ujęć wody. Pierwsze z nich to ujęcie Sobin – Jędzrychów (na końcowym fragmencie obwodnicy Polkowic) oraz ujęcie Przybków z rzeki Kaczawy dla zasilania w wodę Legnicy (na końcowym fragmencie trasy).
Decyzje ustanawiające obie w.wym. strefy ochronne ujęć wód stwierdzają m.in. – *„Na terenie ochrony pośredniej zabrania się: wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, ...”*.

GŁÓWNE ZBIORNIKI WÓD PODZIEMNYCH

Na północ od punktu początkowego omawianego odcinka, w odległości około 1 km znajduje się granica GZWP nr 302 Q_D – Dolina Barycz – Głogów. Zbiornik ten nie jest udokumentowany. Średnia głębokość ujęć wynosi 30,0 m.

Tylko Główny Zbiornik Wód Podziemnych nr 316 Tr – Subzbiornik Lubin położony jest bezpośrednio na przebiegu trasy (końcowy odcinek obwodnicy Lubina i dalej w kierunku południowym), jednak ze względu na dużą głębokość ujęć, projektowana droga we wszystkich wariantach nie stanowi zagrożenia dla jakości wód tego zbiornika.
Na końcu trasy, w odległości około 1000 m na południe występuje zbiornik czwartorzędowy nr 318 Q_{DM} – Słup – Legnica, o średniej głębokości ujęć wody 15 m (zbiornik nieudokumentowany).

STOPIEŃ ZAGROŻENIA WÓD PODZIEMNYCH

W granicach woj. dolnośląskiego obszarami który wymagają najbardziej rozbudowanych zabezpieczeń przed przenikaniem zanieczyszczonych wód opadowych z pasa drogowego do gruntu to odcinki:

- od km 0+000 do km 3+050,
- od km 4+700 do km 5+900,
- od km 29+500 do km 34+100,

- od km 41+000 do km 42+800,
- od km 65+000 do km 67+400,
- od km 69+750 do km 71+700.

Na tych odcinkach pierwszy poziom wodonośny (PPW) jest jednocześnie głównym użytkowym poziomem wodonośnym (GUPW).

2.6. Klimat i powietrze

KLIMAT

Rozpatrywany obszar podobnie jak cały obszar Polski, położony jest w strefie klimatu przejściowego, dla którego charakterystyczne jest wzajemne przenikanie się wpływów kontynentalnych, morskich i oceanicznych.

Podstawowe dane klimatyczne:

- średnia roczna temp. powietrza – ok. 9,0 ºC
- najcieplejszy miesiąc – lipiec – temp. 19,2 ºC
- najzimniejszy miesiąc – grudzień – minus 1,3 ºC
- roczna suma opadów – 500 – 600 mm
- przewaga wiatrów z kier. zachodniego
- liczba dni pogodnych – 68.

POWIETRZE

Aktualny stan jakości powietrza w rejonie drogi ekspresowej S 3 (dla roku 2005 - 2009) dla obszaru woj. lubuskiego uzyskano w Wojewódzkim Inspektoracie Ochrony Środowiska w Zielonej Górze, zaś dla obszaru woj. dolnośląskiego w WIOŚ we Wrocławiu – Delegatura w Legnicy.

Analiza dostępnych danych pozwala stwierdzić, że:

- Omawiany obszar charakteryzuje się niskimi stężeniami zanieczyszczeń w powietrzu.
- Główny wpływ na ten stan ma w lecie ruch samochodowy, natomiast w zimie procesy spalania paliw w celach grzewczych oraz ruch samochodowy.
- Dla mieszkańców najbardziej uciążliwe są niskie źródła emisji oraz zanieczyszczenia komunikacyjne. Centra miejscowości są szczególnie narażone na chwilowe przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.
- Problem emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłów z dużych zakładów przemysłowych oraz głównych kotłowni nie istnieje, gdyż brak jest na terenie gminy większych zakładów przemysłowych.

2.7. Krajobraz

Krajobraz ujęto jako system powiązanych ze sobą cech naturalnych: ukształtowania terenu i pokrycia roślinnego oraz cech kulturowych i funkcjonalnych oraz stanu zainwestowania z charakterystycznymi obiektami. Całość obszaru podzielono na tzw. wydzielenia.

Najwyżej ocenione zostało wydzielenie W I obejmujące obszar od początku trasy (Nowe Miasteczko w woj. lubuskim) do południowej granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie” na wysokości m. Gaworzyce.

Drugim z kolei najbardziej wartościowym wydzieleniem jest wydzielenie W III obejmujące teren pomiędzy zalesionymi wzgórzami od północy a lasami okalającymi Polkowice od południa.

2.8. Środowisko kulturowe

W obszarze oddziaływania bezpośredniego i pośredniego poszczególnych wariantów trasy drogi S 3 zarejestrowano ogółem 34 szt. stanowisk archeologicznych.
Ich różna chronologia i funkcja wskazuje na postępującą, od epoki kamienia, intensyfikację osadnictwa na tym obszarze, które swoje apogeum osiągnęło w średniowieczu, a szczególnie w późniejszej jego fazie.

Trzy osady wpisane są do rejestru zabytków: Rzeszotary, stan. 1 (AZP: 76-20/13), Pątnówek, stan. 3 (AZP: 77-20/29), Pątnówek, stan. 7 (AZP: 77-20/34).

Z licznego zbioru zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru WKZ, jedynie 3 obszary znajdują się w strefach oddziaływań projektowanych wariantów (strefa ochrony konserwatorskiej B i K): we wsi Rejów i Rzeszotary oraz strefa ochrony krajobrazu kulturowego K wsi Bobrów.

3. ANALIZOWANE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

HISTORIA PROJEKTU
W zakresie poszukiwań przebiegu przyszłej drogi S 3 został on po raz pierwszy wyznaczony w latach 80-tych ub. wieku w ramach studium techniczno – ekonomicznego drogi nr 3 Szczecin – Bolków na odcinku Nowe Miasteczko – Legnica – Bolków.

W ramach przygotowań do budowy sieci autostrad powstał w roku 1993 i został zatwierdzony przez rząd RP program budowy płatnych autostrad w Polsce. Obejmował on autostrady A-1, A-2 i A-4.
W roku 1994 został on rozszerzony o **autostradę A-3 Szczecin – Lubawka**.
W roku 1998 autostrada ta uzyskała w MSWiA wskazanie lokalizacyjne. Od tego czasu jej przebieg jest uwzględniony w gminnych Studiach Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.
W roku 2001, w ramach korekty programu autostradowego, z w.wym. zakresu wycofano autostradę A-3, z jej zastąpieniem przez drogę ekspresową S 3.
Uzasadnieniem takiej decyzji było relatywnie niskie natężenie prognozowanego ruchu drogowego, a co za tym idzie nieopłacalność budowy płatnej autostrady.

W roku 2001 opracowane zostało Studium techniczno – ekonomiczne przebiegu drogi ekspresowej S 3 na terenie województwa dolnośląskiego.

Studium zawierało dwa podstawowe warianty przebiegu drogi ekspresowej S 3 nazwane umownie:
- wariant I – czerwony,
- wariant II – niebieski,
- pozostałe lokalne warianty – żółte.

Przedstawione one zostały na załączonej mapie przebiegu dotychczas rozpatrywanych wariantów.
Na podstawie analiz porównawczych zarekomendowano wariant I , tj. tzw. „czerwony”.

Oddzielnego omówienia wymaga obwodnica miasta Lubina, która jako wydzielony odcinek przyszłej trasy drogi ekspresowej S 3 była przedmiotem następujących opracowań:

- Koncepcja programowa zachodniego obejścia Lubina w ciągu drogi nr 3 (Transprojekt Poznań 1990), warianty I i Ia; IIa i Iib oraz wariant III,
- Koncepcja programowa obejścia miasta Lubina (Transprojekt Gdański 2003).

Na bazie tego ostatniego opracowania przygotowany został wniosek i uzyskana w roku 2006 decyzja lokalizacyjna dla obwodnicy miasta Lubina.

Załączone rysunki przedstawiają dotychczas rozpatrywane warianty przebiegu obwodnicy Lubina (rys. 5) oraz drogi ekspresowej S 3 (rys. 6) na omawianym obszarze.

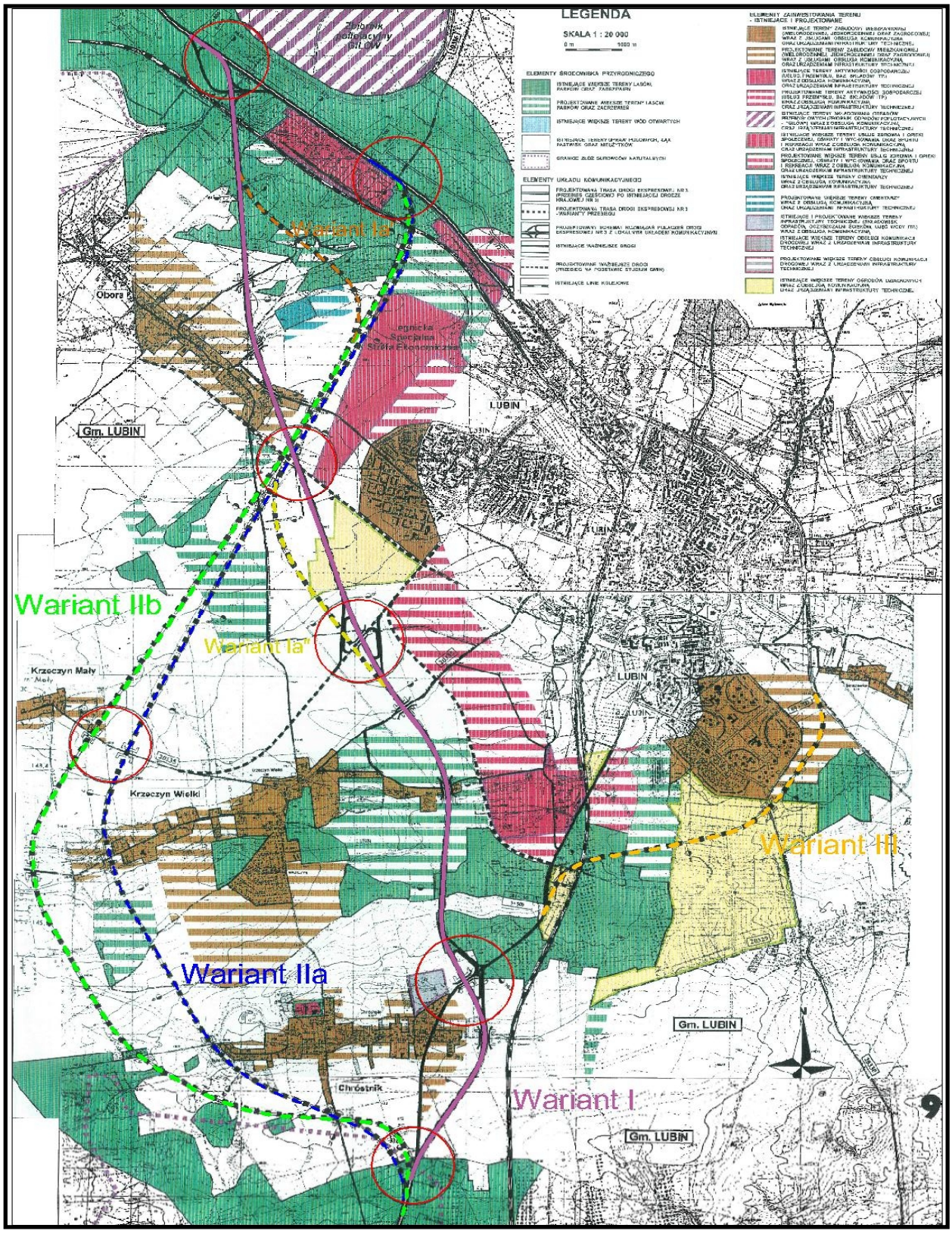
ZAŁOŻENIA DO WARIANTOWANIA PRZEBIEGU TRASY

Poszukiwania optymalnej trasy drogi ekspresowej S 3 oparte były na następujących założeniach:

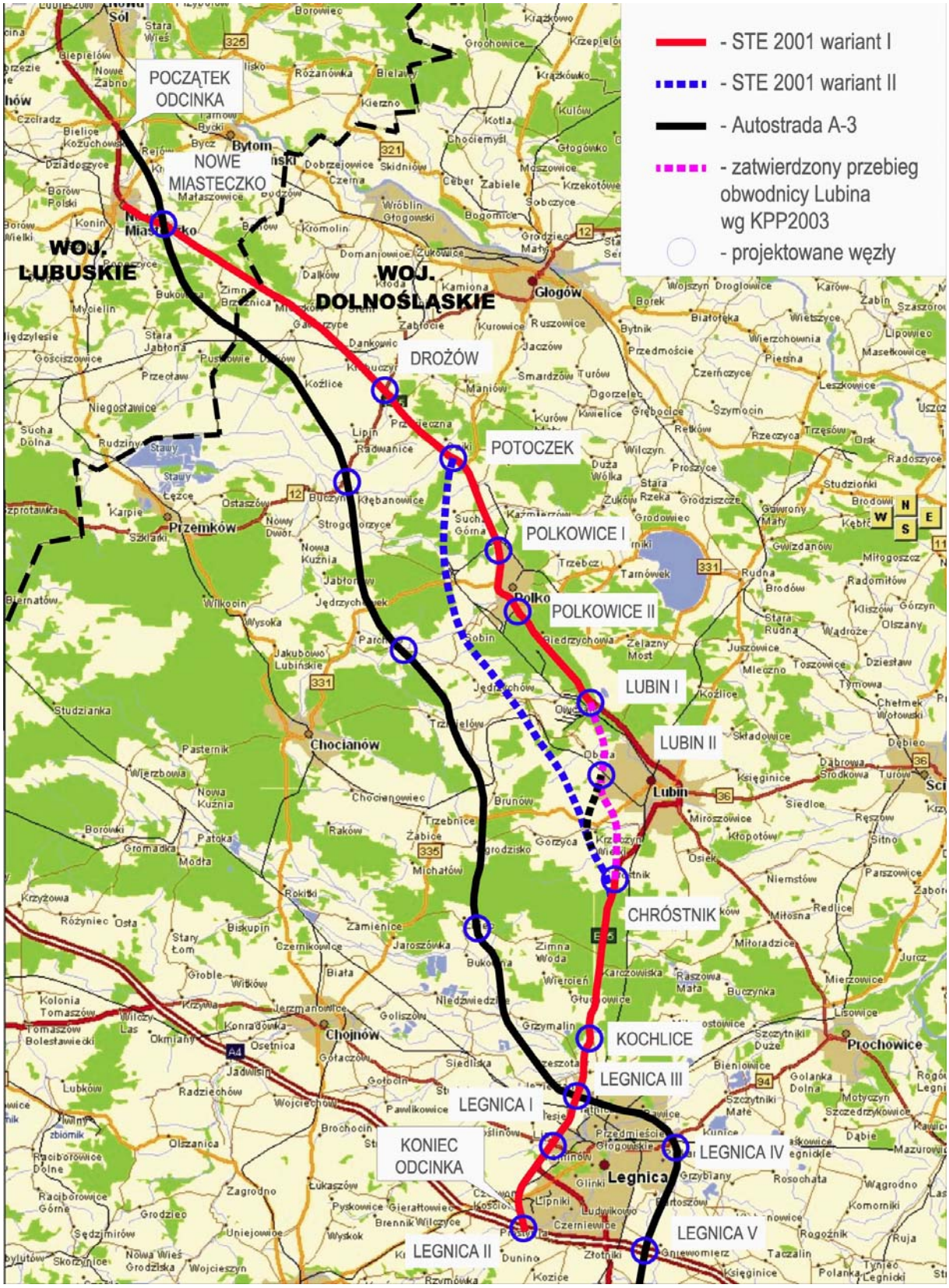
- droga ekspresowa z zasady nie powinna przechodzić przez obszary zabudowane, ze względu na swoje niekorzystne oddziaływanie na człowieka (hałas, zanieczyszczenie powietrza, efekt rozdzielenia),
- przebieg drogi winien w maksymalnym stopniu uwzględniać wymogi ochrony środowiska, w tym w szczególności obszarów chronionych,
- dostępność do drogi jest ograniczona i możliwa wyłącznie poprzez węzły,
- droga posiada parametry geometryczne umożliwiające zachowanie wysokich standardów bezpieczeństwa ruchu.

Możliwe skrajne alternatywy przebiegu drogi ekspresowej S 3 są w rezultacie następujące:

- przebudowa istniejącego korytarza drogi krajowej nr 3 w celu dostosowania do wymaganych parametrów geometrycznych, z obwodnicami miejscowości,
- całkowicie nowy przebieg w oddaleniu od istniejącego korytarza.



Rys. 5 – Warianty przebiegu obwodnicy Lubina



Rys. 6 – Dotychczas rozpatrywane warianty przebiegu drogi S 3.

METODOLOGIA OPRACOWANIA

Dla poszukiwań nowego przebiegu analizowano pasy terenu o szerokości po ok. 5-10 km od drogi nr 3, na mapach w skali 1:100 000; 1:50 000 i na ortofotomapach.

W tym pasie terenu, poza trasą istniejącej drogi krajowej nr 3 brak jest możliwości wytyczenia zupełnie nowego korytarza drogowego, który nie powodowałby poważnych kolizji z tak już ograniczonymi wskutek działalności człowieka zasobami przyrodniczymi i krajobrazowymi, a także z istniejącym zagospodarowaniem.

Taki korytarz o szerokości zagospodarowania co najmniej 100 m i dużo szerszego oddziaływania, spowodowałby poważną defragmentację przestrzeni o istotnych na części długości walorach środowiskowych.

Trasa taka byłaby ponadto znacznie oddalona od miejscowości dotychczas obsługiwanych przez drogę krajowa nr 3, wskutek czego jej podstawowy cel polegający na przejęciu większości ruchu z istniejącej sieci drogowej nie mógłby być zrealizowany.

W tej sytuacji końcowy wybór korytarza drogi ekspresowej S 3 jest kombinacją obu alternatyw, to znaczy wykorzystania istniejącego pasa drogowego i odcinków nowego przebiegu, jednakże w niewielkiej stosunkowo od niego odległości.

Takie rozwiązanie jest wyborem bardziej optymalnym, ze względu na logiczną zasadę kumulacji negatywnych oddziaływań na wybranych ciągach transportowych w celu ochrony pozostałych terenów.

Należy tu wspomnieć, że wariantowanie przebiegu wskutek wydania decyzji lokalizacyjnej dla obwodnicy Lubina zostało mocno ograniczone i zawężone do dwóch rozdzielonych tą obwodnicą odcinków tj. Nowe – Miasteczko – początek obwodnicy Lubina oraz koniec obwodnicy Lubina – Legnica.

W rezultacie rozpatrzono jeden wariant nieinwestycyjny i trzy warianty inwestycyjne drogi ekspresowej S 3 na odcinku Nowe Miasteczko – Legnica :

- wariant 0 – tzw. „nie robimy nic” ,
- wariant I – tzw. „czerwony”,
- wariant II – tzw. „zielony”,
- wariant III – tzw. „niebieski”.

WARIANT „0”

Wariant „0” oznacza brak realizacji przedsięwzięcia, czyli w konsekwencji pozostawienie istniejącego przebiegu drogi krajowej na analizowanym odcinku, bez jej modernizacji oraz przebudów.

Ponoszone byłyby tylko koszty utrzymania i remontów istniejącej drogi i urządzeń z nią związanych.

Przewidywane skutki takiej alternatywy (obserwowane w większości już dzisiaj) będą następujące:

- nakładanie się ruchu lokalnego i tranzytowego na większości trasy,
- coraz większe negatywne oddziaływania w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, efektu rozdzielenia, związane ze stałym wzrostem natężenia ruchu,
- pogorszenie i tak już złego stanu bezpieczeństwa ruchu.

W rezultacie będziemy zmuszeni korzystać z infrastruktury transportowej, nie spełniającą głównego celu projektowanego przedsięwzięcia oraz wykazującej znaczące, negatywne oddziaływanie na środowisko, w szczególności środowisko człowieka.

WARIANT „CZERWONY" (I)

Wszystkie warianty inwestycyjne charakteryzują się wspólnymi parametrami geometryczno – eksploatacyjnymi, uwarunkowanymi klasą techniczną drogi (droga ekspresowa klasy S), przyjętą prędkością projektową Vp = 100 km/h oraz zasadą ograniczonej dostępności.

Różnice wynikają z przebiegu po różnych terenach, usytuowaniu i kształtach węzłów, powiązaniu z siecią dróg lokalnych, itp.

Wariant czerwony (I) omija w większości (poza miejscowością Rzeszotary) obszary zabudowane, przebiegając w największej części po terenach rolniczych i leśnych, jednakże w stosunkowo bliskiej odległości od istniejącej drogi krajowej nr 3. Wariant ten najmniej ingeruje w tereny wartościowe pod względem przyrodniczym. **Jako jedyny uzyskał pozytywne opinie wszystkich samorządów gminnych**.

WARIANT „ZIELONY" (II)

Wariant ten różni się od poprzedniego dużym oddaleniem (na odcinku Mieszków – węzeł Potoczek) od korytarza istniejącej drogi krajowej nr 3, przebiegając miejscami w odległości 2 km od niej. Ponadto zaś charakteryzuje się utrzymaniem dotychczasowego przebiegu przez obszar miasta Polkowice, podkreślając jego podział na dwie części (Polkowice i Polkowice Dolne).

WARIANT „NIEBIESKI" (III)

Wariant ten przebiega w największym oddaleniu od istniejącej drogi krajowej nr 3, omijając w większości po stronie wschodniej występujące obszary zabudowy. Począwszy od węzła Kazimierzów zbliża się do trasy pozostałych wariantów. W rezultacie zajmuje największą powierzchnię obszarów leśnych ze wszystkich wariantów. Ponadto charakteryzuje się niekorzystnym rozmieszczeniem węzłów na początkowym odcinku trasy.

Z kolei na końcowym odcinku trasy S 3 przebiega niezgodnie z wytycznymi planów zagospodarowania i opiniami samorządów lokalnych.

4. ANALIZA I WYBÓR WARIANTU

Przed dokonaniem wyboru preferowanego wariantu inwestycji dokonano szczegółowej oceny ich oddziaływania na poszczególne elementy środowiska: środowisko człowieka, powierzchnię ziemi, wody powierzchniowe i podziemne, stan powietrza atmosferycznego, przyrodę ożywioną – świat roślinny i zwierzęcy, walory krajobrazowe, dobra kultury.

Poniżej przedstawiono wyciąg z tej analizy.

ŚRODOWISKO CZŁOWIEKA

Zagospodarowanie przestrzenne

Rozpatrywany obszar jest ukształtowany wzdłuż trasy drogi krajowej Nr 3 o przebiegu południkowym. Droga ta (docelowo o standardzie drogi ekspresowej) łącznie z autostradą A 4 (na południe od Legnicy) stanowić będzie nadrzędny układ drogowy obszaru.

Obszar oddziaływania przedsięwzięcia (w najszerszym ujęcie) obejmuje na terenie obu województw:

- 7 powiatów + 1 miasto na prawach powiatu (Legnica),
- 26 gmin.

o powierzchni 2121 km^2 i 445,0 tys. mieszkańcach.

Teren poza obszarami zamieszkanymi składa się głównie z obszarów o użytkowaniu przemysłowym, rolniczym, częściowo z terenów leśnych

Oprócz oceny zgodności planowanej budowy drogi ekspresowej z planami i programami o skali ponadlokalnej (wymienionych w pkt. 2.1), przeanalizowano również plany zagospodarowania w skali poszczególnych gmin.

Generalnie, proponowane przebiegi poszczególnych wariantów drogi ekspresowej S 3 nie są sprzeczne z ustaleniami Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego i innych dokumentów planistycznych i strategii rozwojowych tych gmin.

W celach porównania i rekomendacji wariantu optymalnego przeanalizowano zajęcie różnych kategorii terenów (obszary leśne, rolnicze, budowlane, nieużytki) – tabela poniżej.

Tabela 2 – Zestawienie zbiorcze zajętości poszczególnych kategorii gruntów

	Lasy [ha]		**Rolne [ha]**		**Łąki, pastwiska [ha]**		**Budowlane [ha]**		**Nieużytki [ha]**	
	pas drog.	pas oddz.	pas drog.	pas oddz.	pas drog.	pas oddz.	pas drog.	pas oddz.	pas drog.	pas oddz.
W I	293,26	1 379,99	466,37	2 205,04	36,87	262,55	19,11	111,31	1,67	14,68
W II	226,60	1 082,36	514,85	2 412,89	46,62	302,78	27,92	138,42	1,22	12,46
W III	306,82	1 460,73	436,58	2 225,78	42,31	234,91	20,04	114,95	0,00	0,19

Analiza tych szacunków pozwala na następujące stwierdzenia:

- wariant I (czerwony) charakteryzuje się najmniejszą zajętością terenów oznaczonych jako łąki i pastwiska oraz tereny budowlane (zarówno dla pasa drogowego jak i dla pasa oddziaływania),
- wariant III (niebieski) charakteryzuje się najmniejszą zajętością terenów rolnych, aczkolwiek bardzo zbliżoną do zajętości wariantu I (czerwony) oraz największą zajętość obszarów leśnych,
- wariant II (zielony) charakteryzuje się najmniejszą zajętością terenów leśnych (zarówno dla pasa drogowego jak i dla pasa oddziaływania) oraz największą zajętością terenów o funkcji budowlanej oraz rolnej (zarówno dla pasa drogowego jak i pasa oddziaływania).

Różnica pomiędzy zajętością obszarów leśnych pomiędzy wariantem I i III z jednej strony oraz wariantem II z drugiej strony wynika praktycznie tylko z innego ich przebiegu przez Polkowice.

Z kolei wielkość pasa oddziaływania drogi na tereny budowlane oznacza w bezpośredni sposób zakres jej oddziaływania na te obszary poprzez emisję hałasu.

Z punktu widzenia wpływu na istniejące i przyszłe zagospodarowanie terenu, w tym i na zajęcie terenów zaewidencjonowanych jako budowlane, należy zarekomendować jako optymalny **wariant I (czerwony)**.

Podstawowym argumentem za tym wariantem są pozytywne opinie wyrażone przez samorządy lokalne gmin dla takiego rozwiązania przebiegu przyszłej drogi ekspresowej .

Klimat akustyczny

Dla odcinka trasy w granicach woj. lubuskiego:
prognozowany maks. poziom hałasu **L_{Aeq}** dla roku 2027 (15 lat po oddaniu do eksploatacji) wyniesie:

- w porze dziennej w odległości od krawędzi jezdni:
  - 10 m – 75,1 dB(A)
  - 50 m – 67,0 dB(A)
  - 100 m – 62,7 dB(A)
- w porze nocnej w odległości od krawędzi jezdni:
  - 10 m – 70,1 dB(A)
  - 50 m – 62,1 dB(A)
  - 100 m – 57,7 dB(A).

Prognozowany maksymalny zasięg dla:

	w roku 2013	w roku 2027
o izolinii L_{AeqN} = 50 dB(A)	- 240 m	- 330 m
o izolinii L_{AeqD} = 60 dB(A)	- 115 m	- 150 m

Dla odcinka trasy położonej na obszarze woj. dolnośląskiego:
prognozowany maksymalny poziom hałasu **L_{Aeq}** dla roku 2027 wyniesie:

- w porze dziennej w odległości od krawędzi jezdni:
  - 10 m – 76,9 dB(A)
  - 50 m – 68,9 dB(A)
  - 100 m – 64,5 dB(A)
- w porze nocnej w odległości od krawędzi jezdni:
  - 10 m – 72,6 dB(A)
  - 50 m – 64,6 dB(A)
  - 100 m – 60,2 dB(A)

Prognozowany maksymalny zasięg dla:

	w roku 2013	w roku 2027
o izolinii L_{AeqN} = 50 dB(A)	- 370 m	- 480 m
o izolinii L_{AeqD} = 60 dB(A)	- 160 m	- 200 m

Porównanie na planie przebiegu oddziaływania w zakresie hałasu nowych wariantów przebiegu trasy drogi ekspresowej S 3 w zestawieniu z istniejącą drogą krajową nr 3 wskazuje, że choć zasięg oddziaływania akustycznego inwestycji różni się tylko nieznacznie od zasięgu oddziaływania dla wariantu „0", to jednak wskutek zmiany trasy drogi ekspresowej S 3 w zasięgu jej oddziaływania pozostaną tylko nieliczne tereny pojedynczej zabudowy mieszkaniowej.
Poziomy emisji hałasu oraz zasięg oddziaływania drogi są podobne dla wszystkich wariantów trasy drogi ekspresowej S 3.

Poniżej podano zbiorcze zestawienie wymaganych dla poszczególnych wariantów środków czynnej ochrony przed hałasem (długości w m):

	ekrany akustyczne	wały ziemne	zieleń izolac.
wariant I (czerwony)	9 170	5 720	1 300
wariant II (zielony)	9 680	5 870	1 760
wariant III (niebieski)	6 990	3 800	400

Ze względów wyłącznie ochrony akustycznej, **wariant III (niebieski)** jest bardziej korzystny od wariantu I (czerwonego). Przebiega najdalej od terenów zabudowy i wymaga najmniejszej ilości aktywnych urządzeń ochrony akustycznej (ekrany akustyczne, wały ziemne). Jest to wynikiem większego oddalenia od terenów zabudowanych kosztem znacznie większego zajęcia terenów zalesionych w porównaniu do pozostałych wariantów.
Wariant II (zielony) przebiega najbliżej obszarów zamieszkałych. Dotyczy to w szczególności: Gaworzyc, Radwanic oraz przejścia po trasie istniejącej drogi krajowej nr 3 przez Polkowice.

Rolnictwo i gleby

- Bezpośredni obszar objęty oddziaływaniem projektowanej drogi ekspresowej S3 charakteryzuje się przewagą niewielkich gospodarstw rolnych (do 5 ha) uprawiających głównie zboża. W mniejszym zakresie ziemniaki, rzepak oraz buraki.
- Łącznie na całym przebiegu przedsięwzięcia liczyć się należy z trwałym zajęciem ok. 466 ha gruntów rolnych, w tym ok. 20 % gleb o klasie bonitacyjnej II, IIIa i IIIb.
- Na omawianym terenie występują w przeważającej wielkości gleby o średniej, słabej i b. słabej wartości rolniczej.
- Dla wszystkich wariantów przebiegu drogi S 3 wśród najlepszych klas bonitacyjnych gruntów ornych (II, III a, b) a więc należących do gleb ornych b.dobrych, dobrych i średnio dobrych dominują gleby klas IIIa i III b. Zdecydowanie mniejszą powierzchnię zajmują gleby należące do gruntów ornych bardzo dobrych (kl. II – 5%).
- Największe zapotrzebowanie całościowe na grunty o charakterze rolniczym wykazuje wariant zielony. w następnej kolejności czerwony, zaś najmniejsze wariant niebieski. Różnica pomiędzy **wariantem czerwonym i niebieskim** jest niewielka i wynosi ok. 7%.
  Łączne, szacunkowe zajęcie terenów rolnych wynosi w poszczególnych wariantach:
  - wariant I (czerwony) 466 ha,
  - wariant II (zielony) 515 ha,
  - wariant III (niebieski) 437 ha.
- Najmniejsze „zapotrzebowanie" na gleby przydatne rolniczo wariantu niebieskiego wynika przede wszystkim z przebiegu tego wariantu na znacznej długości przez **obszary leśne** zarówno w strefie Wzgórz Dalkowskich (Obszar Chronionego Krajobrazu) jak i w rejonie miejscowości Polkowice na terenie Nadleśnictwa Lubin.

Leśnictwo

Przeanalizowane zostały oddziaływania poszczególnych wariantów przebiegu trasy drogi S 3 na obszary leśne, w podziale na cztery nadleśnictwa zarządzające tymi obszarami: Szprotawa, Głogów, Lubin, Legnica.
Powierzchnie zajęcia lasów w poszczególnych wariantach wynoszą:

- wariant I (czerwony) 293 ha,
- wariant II (zielony) 226 ha,
- wariant III (niebieski) 307 ha.

Obszarem, który decyduje o tej klasyfikacji jest obwodnica Polkowic, gdzie **wariant zielony** przebiega w większości po trasie istniejącej drogi krajowej Nr 3 (przez obszar intensywnego zagospodarowania miejskiego), zaś warianty czerwony i niebieski obchodzą miasto od strony wschodniej przez obszar lasów ochronnych.

SZATA ROŚLINNA

Przeanalizowano wpływ każdego z wariantów trasy drogi ekspresowej S 3 na środowiska roślinne w wytypowanych wcześniej podobszarach – zarówno na etapie budowy, jak i na etapie eksploatacji. Oceniano wpływ poszczególnych faz procesu budowy jak np.: eksploatacji maszyn i urządzeń, robót ziemnych, budowy obiektów inżynierskich na możliwości zniszczenia szaty roślinnej, siedlisk flory, stanowisk roślin chronionych i rzadkich. Podobnej ocenie poddano fazę eksploatacji przyszłej drogi. Ocena ta pozwoliła na następujące uszeregowanie wariantów trasy wg ich skali oddziaływania na szatę roślinną (od najmniejszej do największej):

1. wariant I (czerwony),
2. wariant II (zielony),
3. wariant III (niebieski).

Największe oddziaływania na szatę roślinną dotyczą nowych przebiegów trasy drogi S 3 (tj. poza korytarzem istniejącej drogi krajowej nr 3) przez następujące podobszary:

- dolina „Białej Wody",
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie",
- oczka wodne koło Borowa i Dobromila,
- dolina rzeczki Moskorzynki,
- zajęcia terenów leśnych wzdłuż obwodnicy Polkowic i dalej w kierunku Lubina,
- obwodnica Lubina na przejściu przez proponowany obszar zespołu przyrodniczo – krajobrazowego „Dolina Zimnicy",
- dolina „Czarnej Wody".

FAUNA

Porównano oddziaływanie wariantów trasy (łącznie z wariantem „0") na poszczególne grupy zwierząt (ssaki, gady, płazy, itp.).

Na terenie projektowanej inwestycji oraz w zasięgu jej bezpośredniego oddziaływania nie stwierdzono ani nie uzyskano informacji o gatunkach zwierząt, dla których stosuje się tzw. ochronę strefową, to znaczy dla których wymagane jest ustalenie ich miejsc rozrodu i regularnego przebywania oraz terminy ochrony tych miejsc.
Zgodnie z dokonaną oceną, wpływ na występujące gatunki fauny będzie największy w Podobszarach 3 i 4 obejmujących teren obwodnicy Polkowic oraz odcinek od Polkowic do początku obwodnicy Lubina, a także od końca obwodnicy Lubina do Kochlic. Są to obszary leśne otaczające Polkowice i Lubin od strony wschodniej i południowej. Wpływ ten dla płazów, gadów i ssaków określono jako średni do dużego, wskutek fragmentacji obszarów naturalnego bytowania fauny.

Porównanie wariantów inwestycyjnych wskazuje na **lekką przewagę wariantu zielonego** nad czerwonym, ze względu na mniejsze oddziaływania na siedliska fauny zlokalizowane głównie w obszarach leśnych. Wariant niebieski został oceniony zdecydowanie gorzej.

Wpływ na faunę zarówno w wariancie zielonym jak i czerwonym może być zminimalizowany poprzez wybudowanie przejść dla dużych ssaków, w tym tzw. mostów ekologicznych oraz przepustów dla ssaków drobnych oraz płazów i gadów.
Wymagane ilości przejść ekologicznych dla dużych i średnich zwierząt dla poszczególnych wariantów trasy zestawiono poniżej:

	przejścia dla dużych i średnich zwierząt	w tym „mosty ekologiczne"	wygrodzenia [m]
wariant I (czerwony)	25	7	48 670
wariant II (zielony)	22	7	43 860
wariant III (niebieski)	23	7	73 560

ŚRODOWISKO WODNE

Warianty przebiegu oceniono pod względem wpływu na obszary określone jako bardzo podatne i podatne na zanieczyszczenie warstw wodonośnych pierwszego poziomu (czas przenikania do warstwy wodonośnej poniżej 25 lat):

- w wariancie „0" (trasa dotychczasowa) – 68,7 % długości trasy
- **w wariancie I** – 68,1% długości trasy,
- w wariancie II – 72,1% długości trasy,
- w wariancie III – 69,3% długości trasy.

ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA

Analiza i przeprowadzone modelowanie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza od ruchu samochodowego wskazują, że nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów tych zanieczyszczeń poza przyszłym pasem drogowym. Z tego punktu widzenia korzystniejsze będą warianty (czerwony i niebieski) przebiegające dalej od obszarów zamieszkania, wrażliwych na takie oddziaływania.

KRAJOBRAZ

Wariant czerwony został oceniony jako oddziaływujący w najmniejszym stopniu na walory lokalnego krajobrazu. Wynika to z jego przebiegu bliżej istniejącej drogi krajowej nr 3 oraz mniejszego oddziaływania na najbardziej wartościowym odcinku wydzielenia 1 (do wysokości m. Gaworzyce).

ŚRODOWISKO KULTUROWE

Ocenę poszczególnych wariantów oparto o ich wpływ na stanowiska archeologiczne i zabytki materialne znajdujące się w pasie oddziaływania tychże wariantów.

Wybór wariantu 1 (czerwonego) projektowanej drogi ekspresowej S3, jako najmniej uciążliwego dla środowiska kulturowego, podyktowany jest w głównej mierze najmniejszą liczbą stanowisk archeologicznych narażonych na całkowite lub częściowe zniszczenie zawartych w pasie oddziaływania o szerokości po ok. 150 m od osi przyszłej drogi – zestawienie poniżej.

	stanowiska archeologiczne	zabytki materialne
wariant I (czerwony)	36	3
wariant II (zielony)	45	3
wariant III (niebieski)	47	1

Całościowa ocena wariantów

Uwzględniając powyższe oceny cząstkowe dokonano tabelarycznej oceny wariantu „0" oraz wariantów inwestycyjnych, w rozbiciu na trzy podstawowe cele oraz przyporządkowane do nich cele jednostkowe:

Środowisko człowieka:

- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- zgodność z planami zagospodarowania oraz z uzgodnieniami samorządów,
- efekt rozdzielenia,
- hałas,
- zanieczyszczenie powietrza,
- drgania i wibracje,

Środowisko przyrodnicze:

- zajętość nowego terenu,
- wpływ na obszary Natura 2000,
- wpływ na pozostałe obszary objęte formami ochrony przyrody,
- wpływ na tereny leśne nie objęte ochroną,
- szata roślinna,
- fauna,
- wody powierzchniowe,
- wody podziemne,
- torfowiska i obszary podmokłe,

Inne:

- walory krajobrazowe,
- zabytki.

Oddziaływanie inwestycji na poszczególne cele jednostkowe zostało ocenione wg siedmiostopniowej skali porównawczej:

- bardzo korzystne,
- średnio korzystne,
- lekko korzystne,
- neutralne
- lekko niekorzystne,
- średnio niekorzystne,
- bardzo niekorzystne.

Tabela 3 - ZBIORCZA TABELA DECYZYJNA – Wariant 0, Czerwony (I), Zielony (II), Niebieski (III)

		DROGA EKSPRESOWA S 3 Nowe Miasteczko – Legnica – autostrada A 4			
CEL GŁÓWNY	**CEL JEDNOSTKOWY**	**WARIANT „0”**	**WARIANT I CZERWONY**	**WARIANT II ZIELONY**	**WARIANT III NIEBIESKI**
ŚRODOWISKO CZŁOWIEKA	**Bezpieczeństwo ruchu drogowego**	bardzo niekorzystny	bardzo korzystny	bardzo korzystny	bardzo korzystny
	Zgodność z planami zagospodarowania oraz uzgodnienia samorządów	bardzo niekorzystny	bardzo korzystny	średnio korzystny	lekko korzystny
	Efekt rozdzielenia	bardzo niekorzystny	średnio korzystny	średnio korzystny	średnio korzystny
	Hałas	bardzo niekorzystny	średnio korzystny	lekko niekorzystny	bardzo korzystny
	Zanieczyszczenie powietrza	bardzo niekorzystny	bardzo korzystny	lekko korzystny	bardzo korzystny
	Drgania i wibracje	bardzo niekorzystny	bardzo korzystny	bardzo korzystny	bardzo korzystny
ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE	**Zajętość nowego terenu**	neutralny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
	Wpływ na obszary NATURA 2000	neutralny	neutralny	neutralny	neutralny
	Wpływ na pozostałe obszary objęte formami ochrony przyrody	lekko niekorzystny	lekko niekorzystny	lekko niekorzystny	lekko niekorzystny
	Wpływ na tereny leśne nie objęte ochroną	neutralny	średnio niekorzystny	lekko niekorzystny	bardzo niekorzystny
	Szata roślinna	neutralny	lekko niekorzystny	bardzo niekorzystny	średnio niekorzystny
	Fauna	bardzo niekorzystny	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	bardzo niekorzystny
	Wody powierzchniowe	średnio niekorzystny	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
	Wody podziemne	średnio niekorzystny	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
	Torfowiska i obszary podmokłe	neutralny	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
INNE	**Walory krajobrazowe**	neutralny	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
	Zabytki	neutralny	lekko niekorzystny	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny
Ilość celów oceniona najwyżej		**8**	**10**	**5**	**7**

Tabela 4 - ZBIORCZA TABELA DECYZYJNA – Tylko warianty inwestycyjne - Czerwony (I), Zielony (II), Niebieski (III)

		DROGA EKSPRESOWA S 3 Nowe Miasteczko – Legnica – autostrada A 4		
CEL GŁÓWNY	**CEL JEDNOSTKOWY**	**WARIANT I CZERWONY**	**WARIANT II ZIELONY**	**WARIANT III NIEBIESKI**
ŚRODOWISKO CZŁOWIEKA	**Bezpieczeństwo ruchu drogowego**	bardzo korzystny	bardzo korzystny	bardzo korzystny
	Zgodność z planami zagospodarowania oraz uzgodnienia samorządów	bardzo korzystny	średnio korzystny	lekko korzystny
	Efekt rozdzielenia	średnio korzystny	średnio korzystny	średnio korzystny
	Hałas	średnio korzystny	lekko niekorzystny	bardzo korzystny
	Zanieczyszczenie powietrza	bardzo korzystny	lekko korzystny	bardzo korzystny
	Drgania i wibracje	bardzo korzystny	bardzo korzystny	bardzo korzystny
ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE	**Zajętość nowego terenu**	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
	Wpływ na obszary NATURA 2000	neutralny	neutralny	neutralny
	Wpływ na pozostałe obszary objęte formami ochrony przyrody	lekko niekorzystny	lekko niekorzystny	lekko niekorzystny
	Wpływ na tereny leśne nie objęte ochroną	średnio niekorzystny	lekko niekorzystny	bardzo niekorzystny
	Szata roślinna	lekko niekorzystny	bardzo niekorzystny	średnio niekorzystny
	Fauna	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	bardzo niekorzystny
	Wody powierzchniowe	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
	Wody podziemne	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
	Torfowiska i obszary podmokłe	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
INNE	**Walory krajobrazowe**	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny	średnio niekorzystny
	Zabytki	lekko niekorzystny	lekko niekorzystny	średnio niekorzystny
Ilość celów oceniona najwyżej		**15**	**8**	**8**

Wybór wariantu

Z przeprowadzonej analizy wynika jednoznacznie, że wariant „0" mimo, że dla części elementów środowiska przyrodniczego jest oceniony najwyżej, nie spełnia zakładanych celów przedsięwzięcia.

W rezultacie pozostawienia stanu istniejącego drogi krajowej Nr 3 zmuszeni bylibyśmy korzystać z przestarzałej infrastruktury drogowej, przy nieakceptowalnych kosztach społecznych i środowiskowych związanych z utrzymaniem przebiegu drogi krajowej przez istniejące miejscowości.

Ocena zbiorcza przedstawiona w tabelach 2 (dla wszystkich wariantów) i 3 (tylko dla wariantów inwestycyjnych) uwidacznia wyraźne preferencje dla wariantu I.

Celem potwierdzenia lub negacji tego wyboru, wykorzystano również zmodyfikowaną metodę Leopolda. Metoda ta kładzie większy nacisk na ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w porównaniu do pozostałych oddziaływań.

Poszczególnym celom jednostkowym ocenionym w tabeli 3 przypisano wagi punktowe wg następującej punktacji:

bardzo korzystne	+5
średnio korzystne	+3
lekko korzystne	+1
neutralne	0
lekko niekorzystne	- 1
średnio niekorzystne	- 3
bardzo niekorzystne	- 5

Zastosowano dwa warianty oceny.

A – przy wykorzystaniu wyżej wymienionych wag punktowych (ocena pierwotna).

B – ocena zmodyfikowana, uwzględniająca współczynnik zwiększający wagę oddziaływań:

- dla elementów środowiska przyrodniczego = 2,
- dla oddziaływań na środowisko ludzkie współczynnik = 1.

W rezultacie zbiorcza tabela oddziaływania poszczególnych wariantów przedstawia się jak następuje:

Tabela 5 – Ocena wariantów wg zmodyfikowanej metody Leopolda

Lp	**WARIANTY CELE**	**Wariant I (czerwony)**		**Wariant II (zielony)**		**Wariant III (niebieski)**	
	Ocena	**A**	**B**	**A**	**B**	**A**	**B**
1	Bezpiecz. ruchu	+5	+5	+5	+5	+5	+5
2	Plany lokalne	+5	+5	+3	+3	+1	+1
3	Efekt rozdzielenia	+3	+3	+3	+3	+3	+3
4	Hałas	+3	+3	-1	-1	+5	+5
5	Zaniecz. powietrza	+5	+5	+1	+1	+5	+5
6	Drgania i wibracje	+5	+5	+5	+5	+5	+5
7	Zajętość terenu	-3	-6	-3	-6	-3	-6
	NATURA 2000	0	0	0	0	0	0
8	Pozostałe obszary	-1	-2	-1	-2	-1	-2

Lp	WARIANTY CELE	Wariant I (czerwony)		Wariant II (zielony)		Wariant III (niebieski)	
9	Tereny leśne	-3	-6	-1	-2	-5	-10
10	Szata roślinna	-1	-2	-5	-10	-3	-6
11	Fauna	-1	-2	-3	-6	-5	-10
12	Wody powierzchniowe	-1	-2	-3	-6	-3	-6
13	Wody podziemne	-1	-2	-3	-6	-3	-6
14	Torfowiska i obsz. podmokłe	-1	-2	-5	-10	-3	-6
15	Krajobraz	-1	-2	-3	-6	-3	-6
16	Zabytki	-1	-2	-1	-2	-3	-6
	RAZEM	**12**	**-2**	**-12**	**-40**	**-8**	**-40**

Powyższa ocena, bardziej uwidacznia różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami.
Współczynnik zwiększający stosowany w ocenie typu **B,** nadaje z kolei podwójną wagę dla wybranych elementów środowiska przyrodniczego.

Z końcowej oceny punktowej przewaga wariantu I (czerwonego) jest jeszcze wyraźniejsza niż wynika z tabel 2 i 3.

Przeprowadzona analiza porównawcza wskazuje wyraźnie, że **wariant I (czerwony) jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska** w rozumieniu art. 66 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008r *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227)* i z tego względu jest proponowany do realizacji przez wnioskodawcę przedsięwzięcia, tj. GDDKiA Oddział we Wrocławiu.

Jako **racjonalny wariant alternatywny** należy wskazać **wariant III (niebieski)**, aczkolwiek jego ocena jest zdecydowanie gorsza od oceny wariantu I (czerwonego), dla większości aspektów środowiskowych.

5. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWAŃIA PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO

Oddziaływania preferowanego wariantu przedsięwzięcia (czerwonego), przeanalizowano wg przyczyn ich powstawania. Zostały one ocenione na podstawie szczegółowych analiz zawartych w branżowych załącznikach do Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w rozbiciu na dwie fazy, tj.: fazę budowy i eksploatacji.

Skala tego oddziaływania została ustalona jednolicie dla wszystkich rodzajów oddziaływań (z uwzględnieniem działań mających na celu zapobieganie i minimalizację negatywnych oddziaływań na środowisko):

Tabela 6 - Schemat oceny oddziaływania przedsięwzięcia

Kolor	Charakter oddziaływania
Zielony	**Polepszenie stanu istniejącego** Specyficzne oddziaływania przedsięwzięcia stanowią jakościową lub ilościową poprawę stanu istniejącego w zakresie danego elementu środowiska
Szary	**Oddziaływania nieistotne** Specyficzne oddziaływania przedsięwzięcia nie powodują ani zmian jakościowych ani zmian ilościowych stanu istniejącego dla danego elementu środowiska
	Oddziaływania niewielkie Oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie jakościowym lub ilościowym wywołują nieznaczne ujemne zmiany w porównaniu do stanu istniejącego i biorąc pod uwagę znaczenie tego oddziaływania mogą być pominięte
	Oddziaływania średnie Oddziaływania przedsięwzięcia ze względu na ich rozmiar, okres trwania i częstotliwość wywołują ujemne zmiany o średnim stopniu intensywności, które jednakże mogą być ograniczone lub zminimalizowane poprzez zastosowanie odpowiednich działań i środków, i/lub poprzez procesy adaptacyjne i regulacyjne występujące w środowisku
	Oddziaływania znaczące Oddziaływania przedsięwzięcia ze względu na ich rozmiar, rodzaj, okres trwania i częstotliwość, powodują istotną jakościową lub ilościową zmianę w tym elemencie środowiska, jednakże bez zagrożenia dla jego istnienia
	Oddziaływania nie do zniesienia Oddziaływania przedsięwzięcia oznaczają poważne, ujemne wpływy jakościowe i ilościowe na dany element środowiska w takim stopniu, że może to zagrozić jego istnieniu

Elementy środowiska są przedstawione w wierszach macierzy (tabeli), zaś oddziaływania w jej kolumnach. Ocena oddziaływań na środowisko jest uwidoczniona kolorami wg przyjętego systemu kodowania.

Tabela 7 - MACIERZ ODDZIAŁYWAŃ W FAZIE BUDOWY

	MACIERZ ODDZIAŁYWAŃ				PRZYCZYNA / CZYNNIK ODDZIAŁYWANIA						
	Możliwe oddziaływania przedsięwzięcia w fazie budowy				Hałas	Drgania i wibracje	Zanieczyszczenie powietrza	Środowisko wodne	Zapotrzebowanie terenu	Zmiana powiązań funkcjonalnych	Zmiana krajobrazu
		Elementy środowiska		Zagadnienia	A	B	C	D	E	F	G
1	1	Środowisko człowieka	1	Obszary zamieszkania							
2			2	Obszary użytk.gospod.							
3			3	Rolnictwo							
4			4	Leśnictwo							
5			5	Turystyka i wypoczynek							
6	2	Fauna, szata roślinna	1	Fauna							
7			2	Szata roślinna							
8	3	Gleba	1	Gleba							
9			2	Składowiska odpadów							
10	4	Wody	1	Wody powierzchniowe							
11			2	Wody podziemne							
12	5	Powietrze i klimat	1	Powietrze							
13			2	Klimat							
14	6	Krajobraz	1	Walory krajobrazowe							
15	7	Środowisko kulturowe	1	Stanowiska archeolog.							
16			2	Zabytki materialne							

	Oddziaływania wzajemne nie występują
	Oddziaływania przedsięwzięcia nieistotne
	Poprawa stanu istniejącego

	Oddziaływania nieznaczne
	Oddziaływania średnie
	Oddziaływania znaczące
	Oddziaływania nie do zniesienia

Tabela 8 - ZBIORCZA MACIERZ ODDZIAŁYWAŃ W FAZIE EKSPLOATACJI

	MACIERZ ODDZIAŁYWAŃ				PRZYCZYNA / CZYNNIK ODDZIAŁYWANIA						
	Możliwe oddziaływania przedsięwzięcia w fazie eksploatacji				Hałas	Drgania i wibracje	Zanieczyszczenie powietrza	Środowisko wodne	Zapotrzebowanie terenu	Zmiana powiązań funkcjonalnych	Zmiana krajobrazu
		Elementy środowiska		Zagadnienia	A	B	C	D	E	F	G
1	1	Środowisko człowieka	1	Obszary zamieszkania							
2			2	Obszary użytk.gospod.							
3			3	Rolnictwo							
4			4	Leśnictwo							
5			5	Turystyka i wypoczynek							
6	2	Fauna, flora siedliska	1	Fauna							
7			2	Szata roślinna							
8	3	Gleba	1	Gleba							
9			2	Składowiska odpadów							
10	4	Wody	1	Wody powierzchniowe							
11			2	Wody podziemne							
12	5	Powietrze i klimat	1	Powietrze							
13			2	Klimat							
14	6	Krajobraz	1	Walory krajobrazowe							
15	7	Środowisko kulturowe	1	Stanowiska archeolog.							
16			2	Zabytki materialne							

	Oddziaływania wzajemne nie występują
	Oddziaływania przedsięwzięcia nieistotne
	Poprawa stanu istniejącego

	Oddziaływania nieznaczne
	Oddziaływania średnie
	Oddziaływania znaczące
	Oddziaływania nie do zniesienia

Wpływ przedsięwzięcia na obszary NATURA 2000

Zgodnie z pkt. 2.2. (Środowisko przyrodnicze), w rejonie przebiegu przyszłej drogi ekspresowej S 3 (w odległości 2 – 25 km od niej), znajduje się 8 obszarów sieci Natura 2000 (ustanowionych i wnioskowanych do ustanowienia).

Przeprowadzona analiza oddziaływania inwestycji na te obszary wykazała dla wszystkich analizowanych elementów środowiska **brak oddziaływania** lub **oddziaływanie nieistotne**.

6. OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE LUB OGRANICZANIE NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO

Przeprowadzone w poprzednich etapach oceny oddziaływania analizy, pozwoliły na sprecyzowanie działań mających na celu zapobieganie lub minimalizację negatywnych oddziaływań.

Podstawowe środki ograniczające te oddziaływania w fazie budowy i eksploatacji przyszłej drogi ekspresowej S 3 są następujące:

W zakresie hałasu

Wskazano odcinki trasy, gdzie przewiduje się zastosowanie aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej (ekrany akustyczne, wały ziemne, pasy zieleni uzupełniającej) – tabela 8 poniżej.

Tabela 9a Usytuowanie aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej – wariant I (czerwony) Realizacja przed oddaniem drogi do użytkowania w roku 2013

L.p.	*Km drogi*	*Strona drogi*	*Odległość od drogi [m]*	*Rodzaj terenów oraz charakter zabudowy istniejącej* oraz planowanej (MPZP)	*Prognozowane przekroczenie hałasu bez zabezpieczeń*	*Proponowane zabezpieczenia akustyczne*	*Prognozowane poziomy po zastosowaniu zabezpieczeń*
1	2+300	wschodnia	od 140	pojedyncza zabudowa miejscowości Rejów	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 3 – 4 dB	wał ziemny od wschodniej strony drogi km 2+050 ÷ 2+500 + ekran akust.na estakadzie km 2+500 ÷ 2+700	pora dzienna 52 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
2	4+900	zachodnia	200	tereny rekreacyjno wypoczynkowe nad jeziorem	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 1 – 2 dB	wał ziemny od zachodniej strony drogi km 4+700 ÷ 5+100	pora dzienna 52 – 53 dB pora nocna 48 – 49 dB
3	6+150	zachodnia	150 - 210	pojedyncza zabudowa typu zagrodowego	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 – 3 dB	pas zieleni uzupełniającej km 6+100 ÷ 6+400	pora dzienna 52 – 54 dB pora nocna 47 – 50 dB
4	7+050 ÷ 7+600	wschodnia	160 -280	pojedyncza zabudowa miejscowości Miłaków	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 3 – 4 dB	wał ziemny km 6+900 ÷ 7+600	pora dzienna 50 – 55 dB pora nocna 47 – 50 dB
5	11+040 ÷ 11+380	zachodnia	30 - 300	zabudowa zagrodowa Zimna Brzeźnica	pora dzienna 1 – 3 dB pora nocna 1 – 8 dB	droga w wykopie + ekran akust. km 11+000 ÷ 11+450	pora dzienna 51 – 55 dB pora nocna 46 – 50 dB
6	11+450 ÷ 11+700	wschodnia	100 - 150	zabudowa zagrodowa Zimna Brzeźnica	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 4 – 6 dB	ekran akustyczny km 11+080 ÷ 11+850	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
7	14+800 ÷ 14+950	zachodnia	od 80	pojedyncza zabudowa miejscowości Mieszków	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 5 – 6 dB	wał ziemny km 14+780 ÷ 14+950	pora dzienna 52 – 54 dB pora nocna 47 – 50 dB
8	17+020 ÷ 17+280	zachodnia	od 80	pojedyncza zabudowa miejscowości Pustki	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 4 – 6 dB	wał ziemny od strony węzła Gaworzyce, km 16+950 ÷ 17+450	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
9	20+740	wschodnia	90	pojedyncza zabudowa miejscowości Kłobuczyn	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 – 3 dB	ekran akustyczny km 20+540 ÷ 20+900	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB

L.p.	*Km drogi*	*Strona drogi*	*Odległość od drogi [m]*	*Rodzaj terenów oraz charakter zabudowy istniejącej* oraz planowanej (MPZP)	*Prognozowane przekroczenie hałasu bez zabezpieczeń*	*Proponowane zabezpieczenia akustyczne*	*Prognozowane poziomy po zastosowaniu zabezpieczeń*
10	24+970	wschodnia	80 - 100	pojedyncza zabudowa zagrodowa miejscowości Borów	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 – 4 dB	Ekran akustyczny lub wał ziemny km 24+870 ÷ 25+200	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
11	24+950 ÷ 25+220	zachodnia	od 90	zabudowa zagrodowa miejscowości Borów	pora dzienna 1 dB pora nocna 2 – 5 dB 3	ekran akustyczny lub wał ziemny km 24+900 ÷ 25+450	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
12	26+220 ÷ 27+200	wschodnia	od 90	zabudowa miejscowości Dobromil	pora dzienna 1 – 4 dB pora nocna 7 – 9 dB	wał ziemny h= min. 6m, km 26+150 ÷ 26+600 + ekran akustyczny km 27+090 ÷ 27+250	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
13	28+400 ÷ 30+000	wschodnia	od 100	zabudowa miejscowości Potoczek	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 1 – 6 dB	ekran akustyczny km 28+200 ÷ 30+100	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
14	32+950 ÷ 33+200	wschodnia	od 80	zabudowa miejscowości Kaźmierzów	pora dzienna 2 – 4 dB pora nocna 7 – 9 dB	wał ziemny km 32+800 ÷ 33+500	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
15	36+200 ÷ 36+700	zachodnia	od 30	projektowany teren rekreacyjny + rozbudowa cmentarza	pora dzienna 2 – 4 dB	wał ziemny km 36+200 ÷ 36+700	pora dzienna 53 – 55 dB
16	36+200 ÷ 37+100	wschodnia	od 30	projektowany teren rekreacyjny + rozbudowa cmentarza	pora dzienna 2 – 4 dB	wał ziemny km 36+200 ÷ 37+100	pora dzienna 53 – 55 dB
17	42+030	wschodnia	40	pojedyncza zabudowa miejscowości Biedrzychowa	pora dzienna 3 – 5 dB pora nocna 8 –10 dB	droga w wykopie +ekran akustyczny lub wał ziemny km 41+960 ÷ 42+060	pora dzienna 54 – 57 dB pora nocna 48 – 50 dB
18	54+850 ÷ 55+030	zachodnia	60	pojedyncza zabudowa miejscowości Krzeczyn	pora dzienna 2 – 4 dB pora nocna 7 –9 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 54+570 ÷ 55+300 + nasadzenia uzup.	pora dzienna 54 – 57 dB pora nocna 48 – 51 dB
19	54+900	wschodnia	80	pojedyncza zabudowa miejscowości Krzeczyn	pora dzienna 1 – 3 dB pora nocna 6 –8 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 54+730 ÷ 55+050 + nasadzenia uzupełniające	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
20	57+200 ÷ 57+350	zachodnia	100	pojedyncza zabudowa miejscowości Chróstnik	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 2 –6 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 56+970 ÷ 57+670 + nasadzenia uzup.	pora dzienna 52 – 54 dB pora nocna 47 – 49 dB
21	57+350	wschodnia	160	pojedyncza zabudowa miejscowości Chróstnik	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 –4 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 57+200 ÷ 57+500	pora dzienna 51 – 53 dB pora nocna 46 – 48 dB
22	62+800 ÷ 63+550	wschodnia	od 90	zabudowa miejscowości Karczowiska	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 1 – 3 dB	droga w wykopie pas zieleni uzupełniaj. km 62+700 ÷ 63+700	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
23	64+800 ÷ 66+350	wschodnia	od 70	zabudowa miejscowości Kochlice	pora dzienna 1 – 3 dB pora nocna 6 – 8 dB	droga w wykopie + wał ziemny uzupełniający km 65+400 ÷ 66+350	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB

L.p.	*Km drogi*	*Strona drogi*	*Odległość od drogi [m]*	*Rodzaj terenów oraz charakter zabudowy istniejącej* oraz planowanej (MPZP)	*Prognozowane przekroczenie hałasu bez zabezpieczeń*	*Proponowane zabezpieczenia akustyczne*	*Prognozowane poziomy po zastosowaniu zabezpieczeń*
24	69+500 ÷ 69+620	wschodnia i zachodnia	od 70	zabudowa miejscowości Rzeszotary	pora dzienna 1 – 5 dB pora nocna 6 –10 dB	ekran akustyczne km 69+300 ÷ 69+800 po obu stronach drogi	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
25	71+200 ÷ 71+300	zachodnia	od 70	zabudowa miejscowości - Bobrów	pora dzienna 1 – 5 dB pora nocna 6 –10 dB	ekran akustyczny km 71+100 ÷ 71+450	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 46 – 50 dB
26	73+450	wschodnia	od 70	zabudowa mieszkaniowa za skrzyżowaniem z drogą na Ulesie	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 6 – 7 dB	ekran akustyczny km 73+390 ÷ 73+560	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 49 – 50 dB
27	74+700 – 75+500	wschodnia	od 20	ogrody działkowe	pora dzienna 7 – 10 dB	ekran akustyczny lub wał ziemny km 74+580 – 75+360	pora dzienna 58 – 60 dB

Tabela 9b Usytuowanie aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej – wariant II (zielony)
Realizacja przed oddaniem drogi do użytkowania w roku 2013

L.p.	Km drogi	Strona drogi	Odległość od drogi [m]	Rodzaj terenów oraz charakter zabudowy istn. oraz planowanej (MPZP)	Prognozowane przekroczenie hałasu bez zabezpieczeń	Proponowane zabezpieczenia akustyczne	Prognozowane poziomy po zabezpieczeniu
1	2+300	wschodnia	od 140	pojedyncza zabudowa miejscowości Rejów	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 3 – 4 dB	wał ziemny od wschodniej strony drogi km 2+050 ÷ 2+500 + ekran akustyczny na estakadzie km 2+500 ÷ 2+700	pora dzienna 52 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
2	4+900	zachodnia	200	tereny rekreacyjno wypoczynkowe nad jeziorem	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 1 – 2 dB	wał ziemny od zachodniej strony drogi km 4+700 ÷ 5+000	pora dzienna 52 – 53 dB pora nocna 48 – 49 dB
3	5+600	wschodnia	od 140	pojedyncza zabudowa miejscowości Miłaków	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 – 3 dB	wał ziemny km 5+500 ÷ 5+800	pora dzienna 52 – 54 dB pora nocna 47 – 50 dB
4	6+770 ÷ 7+200	wschodnia	90 -260	zabudowa typu zagrodowego Miłaków	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 – 3 dB	ekran akustyczny km 6+700÷ 6+900 pas zieleni uzupełniającej km 7+000 ÷ 7+300	pora dzienna 52 – 54 dB pora nocna 47 – 50 dB
5	7+470	zachodnia	160	pojedyncza zabudowa Miłaków	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 3 – 4 dB	pas zieleni uzupełniającej od zachodniej strony drogi km 7+400 ÷ 7+600	pora dzienna 50 – 55 dB pora nocna 47 – 50 dB
6	10+830 ÷ 11+190	zachodnia	70 - 300	zabudowa zagrodowa Zimna Brzeźnica	pora dzienna 1 – 3 dB pora nocna 1 – 8 dB	ekran akustyczny km 10+750 ÷ 11+250	pora dzienna 51 – 55 dB pora nocna 46 – 50 dB
7	11+230 ÷ 11+490	wschodnia	20 - 120	zabudowa zagrodowa Zimna Brzeźnica	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 4 – 6 dB	ekran akustyczny km 11+000 ÷ 11+520	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB

L.p.	Km drogi	Strona drogi	Odległość od drogi [m]	Rodzaj terenów oraz charakter zabudowy istn. oraz planowanej (MPZP)	Prognozowane przekroczenie hałasu bez zabezpieczeń	Proponowane zabezpieczenia akustyczne	Prognozowane poziomy po zabezpieczeniu
8	14+700 ÷ 14+930	wschodnia	od 100	pojedyncza zabudowa miejscowości Mieszków	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 5 – 6 dB	droga w wykopie pas zieleni uzupełniającej od wschodniej strony drogi km 14+700 ÷ 15+100	pora dzienna 52 – 54 dB pora nocna 47 – 50 dB
9	16+700 ÷ 16+900	zachodnia	od 180	pojedyncza zabudowa miejscowości Gaworzyce	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 4 – 6 dB	ekran akustyczny od zachodniej strony drogi km 16+600÷16+750	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
10	17+000 ÷ 17+150	wschodnia	od 30	pojedyncza zabudowa miejscowości Pustki	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 – 3 dB	ekran akustyczny km 16+900 ÷ 17+250 wys. dostosować do niwelety drogi	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
11	23+700 ÷ 24+440	wschodnia	100-140	pojedyncza zabudowa miejscowości Kostaniewo	pora dzienna 1 dB pora nocna 3 – 5 dB	wał ziemny km 23+600 ÷ 24+300	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
12	24+100 ÷ 24+300	zachodnia	od 80	zabudowa miejscowości Radwanice	pora dzienna 2 – 4 dB pora nocna 6 – 8 dB	wał ziemny km 23+800 ÷ 24+400	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 51 dB
13	24+750 ÷ 25+200	wschodnia	od 130	zabudowa miejscowości Przesieczna	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 1 – 6 dB	wał ziemny km 24+580 ÷ 25+400	pora dzienna 54 – 57 dB pora nocna 48 – 51 dB
14	28+900 ÷ 29+900	wschodnia	od 100	zabudowa miejscowości Potoczek	pora dzienna 2 – 4 dB pora nocna 7 – 9 dB	ekran akustyczny km 28+650 ÷ 30+100	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
15	32+950 ÷ 33+200	wschodnia	od 80	zabudowa miejscowości Kaźmierzów	pora dzienna 3 – 5 dB pora nocna 8 –10 dB	wał ziemny km 32+800 ÷ 33+400	pora dzienna 54 – 57 dB pora nocna 48 – 51 dB
16	37+000 ÷ 37+550	zachodnia	od 100	zabudowa Polkowice Dolne	pora dzienna 7 – 9 dB pora nocna 12 – 15 dB	ekran akustyczny na nasypie i estakadzie km 36+800 ÷ 37+750	pora dzienna 57 – 60 dB pora nocna 52 – 55 dB
17	54+250 ÷ 54+430	zachodnia	60	pojedyncza zabudowa miejscowości Krzeczyn	pora dzienna 2 – 4 dB pora nocna 7 –9 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 53+970 ÷ 54+700 + nasadzenia uzupełniające	pora dzienna 54 – 57 dB pora nocna 48 – 51 dB
18	54+300	wschodnia	80	pojedyncza zabudowa miejscowości Krzeczyn	pora dzienna 1 – 3 dB pora nocna 6 –8 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 54+140 ÷ 54+460 + nasadzenia uzupełniające	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
19	56+600 ÷ 56+750	zachodnia	100	pojedyncza zabudowa miejscowości Chróstnik	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 2 –6 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 56+370 ÷ 57+070 + nasadzenia uzupełniające	pora dzienna 52 – 54 dB pora nocna 47 – 49 dB

L.p.	Km drogi	Strona drogi	Odległość od drogi [m]	Rodzaj terenów oraz charakter zabudowy istn. oraz planowanej (MPZP)	Prognozowane przekroczenie hałasu bez zabezpieczeń	Proponowane zabezpieczenia akustyczne	Prognozowane poziomy po zabezpieczeniu
20	56+750	wschodnia	160	pojedyncza zabudowa miejscowości Chróstnik	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 –4 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 56+600 ÷ 56+900	pora dzienna 51 – 53 dB pora nocna 46 – 48 dB
21	62+200 ÷ 62+900	wschodnia	od 70	zabudowa miejscowości Karczowiska	pora dzienna 1 – 3 dB pora nocna 6 – 8 dB	droga w wykopie pas zieleni uzupełniającej km 62+120 ÷ 62+980	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 51 dB
22	65+120 ÷ 65+700	wschodnia	od 60	zabudowa miejscowości Kochlice	pora dzienna 1 – 5 dB pora nocna 6 –10 dB	wał ziemny km 65+080 ÷ 65+780	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 51 dB
23	68+880 ÷ 69+050	wschodnia i zachodnia	od 70	zabudowa miejscowości Rzeszotary	pora dzienna 1 – 5 dB pora nocna 6 –10 dB	ekrany akustyczne km 68+680 ÷ 69+180 po obu stronach drogi	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 46 – 51 dB
24	70+580 ÷ 70+680	zachodnia	od 70	zabudowa miejscowości Bobrów	pora dzienna 1 – 3 dB pora nocna 6 – 8 dB	ekran akustyczny km 70+480 ÷ 70+830	pora dzienna 55 – 56 dB pora nocna 49 – 50 dB
25	72+830	wschodnia	od 70	zabudowa mieszkaniowa za skrzyżowaniem z drogą na Ulesie	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 6 – 7 dB	ekran akustyczny km 72+770 ÷ 72+940	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 49 – 50 dB
26	73+870÷ 74+670	wschodnia	od 20	ogrody działkowe	pora dzienna 7 – 10 dB	ekran akustyczny lub wał ziemny km 73+750 ÷ 74+700	pora dzienna 58 – 60 dB

Tabela 9c Usytuowanie aktywnych środków ochrony przeciwhałasowej – wariant III (niebieski)
Realizacja przed oddaniem drogi do użytkowania w roku 2013

L.p.	km drogi	strona drogi	odległość od drogi [m]	rodzaj terenów oraz charakter zabudowy	Prognozowane przekroczenie hałasu bez zabezpieczeń	proponowane zabezpieczenia akustyczne	Prognozowane poziomy po zabezpieczeniu
1	8+400 9+000	zachodnia	250	pojedyncza zabudowa miejscowości Miłaków	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 1-3 dB	wał ziemny od zachodniej strony drogi km 8+400 ÷ 9+000	pora dzienna 52 – 53 dB pora nocna 48 – 49 dB
2	11+300 ÷ 11+700	wschodnia	od 120	zabudowa zagrodowa Wilczyce	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 4 – 6 dB	ekran akustyczny km 11+300 ÷ 11+700	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
3	14+100 ÷ 14+500	zachodnia	od 100	pojedyncza zabudowa m. Mieszków	pora dzienna 2 – 3 dB pora nocna 4 – 6 dB	pas zieleni uzupełniającej km 14+100 ÷ 14+500	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
4	16+300 ÷ 16+700	zachodnia	od 180	pojedyncza zabudowa m. Pustki	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 4 – 5 dB	ekran akustyczny km 16+300 ÷ 16+700	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 47 – 50 dB
5	20+100	wschodnia	90 m	pojedyncza zabudowa miejscowości Kłobuczyn	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 – 3 dB	ekran akustyczny km 20+080 ÷ 20+440	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
6	21+400 ÷ 21+700	wschodnia	200	pojedyncza zabudowa m. Drożyna	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 1 – 2 dB	wał ziemny h=4,5 m km 21+400 ÷ 21+700	pora dzienna 52 – 53 dB pora nocna 48 – 49 dB

L.p.	km drogi	strona drogi	odległość od drogi [m]	rodzaj terenów oraz charakter zabudowy	Prognozowane przekroczenie hałasu bez zabezpieczeń	proponowane zabezpieczenia akustyczne	Prognozowane poziomy po zabezpieczeniu
7	24+200 ÷ 24+700	wschodnia	od 150	zabudowa m. Borów	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 – 3 dB	wał ziemny h=4,5 m 24+200 ÷ 24+700	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
8	27+900 ÷ 29+900	wschodnia	od 100	zabudowa m. Potoczek	Pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 1 – 6 dB	Ekran akustyczny km 28+900 ÷ 29+900	Pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 - 50
9	32+000 ÷ 32+500	wschodnia	od 100	zabudowa m. Kazimierzów	pora dzienna 2 – 4 dB pora nocna 6 – 8 dB	wał ziemny lub ekran akustyczny km 32+000 ÷ 32+500	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
10	35+500 ÷ 35+900	zachodnia	od 30	projektowany teren rekreacyjny + rozbudowa cmentarza	pora dzienna 2 – 4 dB	wał ziemny km 35+500 ÷ 35+900	pora dzienna 53 – 55 dB
11	35+500 ÷ 36+200	wschodnia	od 30	projektowany teren rekreacyjny + rozbudowa cmentarza	pora dzienna 2 – 4 dB	wał ziemny km 35+500 ÷ 36+200	pora dzienna 53 – 55 dB
12	41+000	wschodnia	20	pojedyncza zabudowa m. Biedrzychowa	pora dzienna 4 – 6 dB pora nocna 8 – 10 dB	ekran akustyczny km 41+000 ÷ 41+300 + zieleń uzupełniająca	pora dzienna 54 – 57 dB pora nocna 48 – 51 dB
13	53+970 ÷ 54+150	zachodnia	60	pojedyncza zabudowa miejscowości Krzeczyn	pora dzienna 2 – 4 dB pora nocna 7 –9 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 53+700 ÷ 54+430 + nasadzenia uzupełniające	pora dzienna 54 – 57 dB pora nocna 48 – 51 dB
14	54+020	wschodnia	80	pojedyncza zabudowa miejscowości Krzeczyn	pora dzienna 1 – 3 dB pora nocna 6 –8 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 53+860 ÷ 54+180 + nasadzenia uzupełniające	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
15	56+320 ÷ 56+470	zachodnia	100	pojedyncza zabudowa miejscowości Chróstnik	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 2 –6 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 56+100 ÷ 56+800 + nasadzenia uzupełniające	pora dzienna 52 – 54 dB pora nocna 47 – 49 dB
16	56+470	wschodnia	160	pojedyncza zabudowa miejscowości Chróstnik	pora dzienna nie wystąpi pora nocna 2 –4 dB	droga na nasypie – ekran akustyczny km 56+340 ÷ 56+640	pora dzienna 51 – 53 dB pora nocna 46 – 48 dB
17	61+900 ÷ 62+900	wschodnia	od 70	zabudowa m. Karczowiska	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 2 – 3 dB	pas zieleni uzupełniającej km 61+900 ÷ 62+900	pora dzienna 53 – 55 dB pora nocna 48 – 50 dB
18	64+000 ÷ 65+000	wschodnia	od 60	zabudowa m. Kochlice	pora dzienna 1 – 3 dB pora nocna 6 – 8 dB	Wał ziemny h=4,5 m km 64+000 ÷ +65+000	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 48 – 50 dB
19	68+500 ÷ 68+900	wschodnia	od 100	zabudowa miejscowości Rzeszotary	pora dzienna 1 – 5 dB pora nocna 6 – 10 dB	ekran akustyczny km 68+500 ÷ 68+900 po stronie wschodniej	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 46 – 51 dB
20	70+300 ÷ 70+700	zachodnia	od 80	zabudowa miejscowości Borów	pora dzienna 1 – 2 dB pora nocna 6 – 7 dB	ekran akustyczny km 70+300 ÷ 70+700	pora dzienna 54 – 56 dB pora nocna 49 – 51 dB
21	73+870÷ 74+670	wschodnia	od 20	ogrody działkowe	pora dzienna 7 – 10 dB	ekran akustyczny lub wał ziemny km 73+750 ÷ 74+530	pora dzienna 58 – 60 dB

Przeanalizowano również skumulowane oddziaływanie ruchu wzdłuż starej trasy drogi krajowe nr 3 i ruchu wzdłuż przyszłej drogi ekspresowej S 3 na odcinkach, gdzie drogi te przebiegać będą w bliskiej od siebie odległości (50 – 250 m), wzdłuż obszarów podlegających ochronie przez niekorzystnymi oddziaływaniami hałasu – tj. obszarów zabudowy.
Dotyczyć to może następujących odcinków (wg kilometracji drogi ekspresowej S 3):

- km 7+000 do km 7+800 (przebieg w pobliżu m. Miłaków),
- km 11+000 do km 11+700 (przebieg w pobliżu m. Zimna Brzeźnica),
- km 14+800 do km 14+950 (przebieg w pobliżu m. Mieszków),
- km 17+000 do km 17+450 (przebieg w pobliżu m. Pustki),
- km 26+150 do km 26+600 (przebieg w pobliżu m. Dobromil),
- km 28+200 do km 30+000 (przebieg w pobliżu m. Gaiki i Potoczek),
- km 62+700 do km 63+700 (przebieg w pobliżu m. Karczowiska),
- km 64+800 do km 66+350 (przebieg w pobliżu m. Kochlice).

Wg tej analizy (szczegóły - Załącznik 18, rozdział 5.4) łączne, skumulowane oddziaływanie w zakresie hałasu pochodzącego od ruchu wzdłuż drogi ekspresowej S 3 i od ruchu po starej trasie drogi krajowej nr 3 na zabudowę mieszkaniową usytuowaną obecnie przy drodze krajowej nr 3 w w.wym. miejscowościach:

- w ciągu dnia nie przekroczy wartości dopuszczalnych przepisami,
- w ciągu nocy mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego poziomu rzędu 2 – 4 dB.

Oddziaływanie hałasu emitowanego z oddanej do eksploatacji drogi ekspresowej S 3, nieznacznie zwiększy więc poziom hałasu jaki wywołałby tylko ruch samochodowy w dalszym ciągu użytkujący starą drogę krajową nr 3 (rzędu 2 – 5 dB).

Przy całościowej ocenie należy jednakże wziąć pod uwagę, że pomimo tego niewielkiego przekroczenia, dla terenów zamieszkania na odcinkach podanych powyżej, nastąpi zdecydowana zmiana (na korzyść) klimatu akustycznego w miejscowościach przez które przechodzi obecna droga krajowa nr 3. W porównaniu do stanu obecnego wystąpi tam bowiem obniżenie poziomu hałasu średnio o 10 –15 dB, co w indywidualnym odczuciu oznacza **zmniejszenie jego intensywności o ponad połowę**. Obniżenie to związane będzie z przejęciem przez drogę ekspresową 90-95% ruchu z drogi krajowej nr 3.

Ogółem przewidziano zastosowanie (dla wariantu rekomendowanego):

- ekranów akustycznych 9170 m
- wałów ziemnych 5720 m
- pasów zieleni uzupełniającej 1300 m.

Ekrany akustyczne i wały (nasypy) ziemne mogą być traktowane zamiennie.
Pasy zieleni uzupełniającej zostały wprowadzone w miejscach, gdzie prognozowany poziom hałasu przekracza w stosunkowo niewielkim zakresie poziomy dopuszczalne. Ich zadaniem będzie głównie zwiększenie chłonności akustycznej odkrytego dotychczas terenu, gdyż wg badań zieleń średnia i wysoka powoduje pochłanianie dźwięku rzędu 0,2 – 0,4 dB/1 m szerokości.
Ich zastosowanie pozwoli na zachowanie aktualnie obowiązujących standardów poziomu hałasu dla obszarów wrażliwych.

W zakresie zanieczyszczenia powietrza

Przekroczenia dopuszczalnych oddziaływań są ograniczone tylko do pasa drogowego. Z tego względu nie są wymagane środki ograniczające.
Tym niemniej rozwiązania przewidziane dla innych oddziaływań będą również wpływać korzystnie na rozprzestrzenianie się tych zanieczyszczeń (zieleń drogowa, elementy ochrony akustycznej).

Podobnie jak w przypadku hałasu, przeprowadzono wyliczenia prognozujące skumulowane oddziaływanie zanieczyszczenia powietrza od ruchu samochodowego wzdłuż drogi ekspresowej S 3 i drogi krajowej nr 3 przebiegających równolegle w bliskiej od siebie odległości, na odcinkach analogicznych jak dla skumulowanego oddziaływania w zakresie hałasu.
Niewielkie punktowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu mogą wystąpić w rejonie m. Dobromila i Karczowisk, jednakże zamkną się one w granicach pasa drogowego.

W zakresie obszarów leśnych

Dla częściowego wyrównania strat w drzewostanie wskutek wycinki na obszarach leśnych, przewidziano zadrzewienia wzdłuż pasa drogowego łączące pobliskie kompleksy leśne, a także zadrzewienia tzw. okrajkowe nowych krawędzi lasu powstałych wskutek wycinki.

W zakresie szaty roślinnej

Napotkane w czasie inwentaryzacji terenowej i potwierdzone w terenie przed przystąpieniem do budowy gatunki roślin i zbiorowiska roślinne objęte ochroną ze względu na ich nieliczne występowanie w projektowanym pasie drogowym oraz relatywnie powszechne występowanie w warunkach polskich (w szczególności – bluszcz pospolity), **mogą zostać zniszczone**. Ich zniszczenie nie spowoduje uszczerbku dla lokalnych populacji tych gatunków.

Dotyczy to następujących gatunków roślin:

Ściśle chronione Oc

- Wiciokrzew pomorski *Lonicera peryclimenum;* stanowiska rozproszone w pobliżu istniejącej drogi krajowej i w pasie projektowanej S3, (lasy między Karczowiskami a Kochlicami – podobszar 39);
- Paprotka pospolita *Polypodium vulgare;* stanowiska rozproszone w pobliżu istniejącej drogi krajowej i w pasie projektowanej S3, (lasy między Karczowiskami a Kochlicami – podobszar 39);

Częściowo chronione Ocz

- Marzanka wonna *Galium odoratum* - stanowiska rozproszone w miejscu projektowanej estakady, na skarpach koryta rzeki Biała Woda – podobszar 1;
- Pierwiosnka lekarska *Primula veris* - stanowiska rozproszone w miejscu projektowanej estakady, na skarpach koryta rzeki Biała Woda – podobszar 1;
- Bluszcz pospolity *Hedera helix* - stanowiska rozproszone w pobliżu istniejącej drogi i w pasie projektowanej S3,– podobszar 1; oraz podobszary 36 i 39 (lasy między Karczowiskami a Kochlicami);
- Kruszyna pospolita *Frangula alnus*, stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami;

- Porzeczka czarna *Ribes nigrum*, stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami;
- Kopytnik pospolity *Asarum europaeum*; stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami;
- Kalina koralowa *Viburnum opulus* stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami;
- Kocanka piaskowa; stanowiska rozproszone na odcinku planowanej obwodnicy Lubina w podobszarze 31 - Lasy proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Zimnicy wraz z łąkami wilgotnymi i suchymi murawami;

oraz następujące zbiorowiska:

- Zbiorowisko leśne grądu środkowoeuropejskiego *Galio-Carpinetum* - podobszar 1, zbiorowisko kadłubowe znajduje się w miejscu projektowanej estakady na skarpach koryta rzeki Biała Woda
- Łęgi jesionowo – olszowe – podobszar 31, jw.
- Ols porzeczkowy – podobszar 31, jw.
- Zdegradowane łąki redestowo – ostrożeniowe – podobszar 33 (wilgotne łąki koło Chróstnika),
- Zbiorowisko olszyn bagiennych i olsów łęgowiejących miejscami o charakterze łęgów olszowo-jesionowych (*Fraxino-Alnetum* 91E0-3 z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej) i wilgotnych łąk (zdegradowana postać zbiorowisk łąkowych z klasy *Molinio-Arrhenatheretea*) – podobszar 40 (wilgotne łąki koło Kochlic).

Zniszczenie może nastąpić po uzyskaniu stosownego zezwolenia Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (w przypadku roślin objętych ścisłą ochroną), lub Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (w przypadku roślin objętych częściową ochroną), zgodnie z procedurą określoną w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r o ochronie przyrody (Dz.U Nr 92, poz. 880).

W zakresie fauny

Przewiduje się wygrodzenie odcinków leśnych oraz odcinków przechodzących przez obszary rolnicze, łąki i rozlewiska przez które przechodzić będzie trasa S 3. Ogrodzenie z siatki z drutu o wysokości 2,2 - 2,4 m, zagłębione w gruncie na głębokość min. 0,3 m. Łączna długość trasy z ogrodzeniami – ok. 23,0 km.

Tabela 10a

Wariant Czerwony	
strona prawa	strona lewa
0+00 - 0+450	0+00 - 0+450
2+450 - 2+550	2+450 - 2+550
2+650 - 3+000	2+650 - 3+000
5+500 - 6+100	5+500 - 6+100
6+400 - 7+600	6+400 - 7+600
9+500 - 10+800	9+500 - 11+350
13+400 - 14+900	13+400 - 16+700

Tabela 10b

Wariant Zielony	
strona prawa	strona lewa
0+00 - 0+450	0+00 - 0+450
2+450 - 2+550	2+450 - 2+550
2+650 - 3+000	2+650 - 3+000
5+400 - 5+700	5+400 - 5+700
9+300 - 10+500	9+300 - 11+150
13+200 - 14+000	13+200 - 14+000
31+400 - 32+150	31+400 - 32+150

	24+400 - 24+900		39+600 - 45+209	39+600 - 45+209
32+200 - 33+000	32+200 - 33+000		45+209 - 48+840	45+209 - 48+840
34+400 - 35+050	34+300 - 35+050		54+260 - 54+380	54+260 - 54+380
35+600 - 37+700	35+600 - 37+700		55+010 - 55+970	55+010 - 55+970
38+000 - 45+806	38+000 - 45+806		57+740 - 58+377	57+740 - 58+377
45+806 - 49+440	45+806 - 49+440		58+377- 64+600	58+377 - 64+600
54+850 - 54+970	54+850 - 54+970		66+000 - 66+800	66+000 - 67+300
55+600 - 56+560	55+600 - 56+560			
58+340 - 58+974	58+340 - 58+974			
58+974 - 65+600	58+973,93 - 65+600			
65+550 - 67+100	65+550 - 67+100			
76+200 - 78+250	76+200 - 78+250			

Tabela 10c

Wariant Niebieski	
strona prawa	strona lewa
0+00 - 0+450	0+00 - 0+450
2+250 - 2+800	2+250 - 2+800
3+000+3+100	3+000+3+100
9+000 - 16+000	9+000 - 16+000
25+250 - 27+000	23+500 - 27+000
32+200 - 33+000	32+200 - 33+000
34+600 - 44+932	34+600 - 44+932
44+932 – 48+570	44+932 – 48+570
53+980 - 54+100	53+980 - 54+100
54+730 – 55+690	54+730 – 55+690
57+470- 58+100	57+470- 58+100
58+100 - 64+750	58+100 - 64+750
65+600 - 67+000	65+600 - 66+500
75+400 - 77+800	75+400 - 77+800

Dla umożliwienia zwierzynie przejścia na tereny leżące po drugiej stronie drogi S 3, zastosowano wzdłuż ustalonych korytarzy ekologicznych i miejsc przechodzenia zwierząt szereg przejść dostosowanych do różnych grup zwierząt.

Tabela 11a - Lokalizacja i typy przejść dla dużych i średnich zwierząt na drodze ekspresowej S 3 - wariant I

Nr	kilometraż	Typ i wymiary przejścia (wys. x szer.)	Gatunki dla których zaplanowano przejście	Uwagi
woj. lubuskie				
ED 1	2+520 - 2+690	dolne 5,0 x 20,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	Estakada nad rzeką Biała Woda. Rozstaw podpór powinien umożliwić zwierzętom przemieszczanie się po po obu stronach koryta cieku
PE 1	6+900	dolne 3,5 x 15,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	
PE 2	8+210	dolne 1,5 x 2,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	bezpośrednie sąsiedztwo stawów w Zagórzu

Nr	kilometraż	Typ i wymiary przejścia (wys. x szer.)	Gatunki dla których zaplanowano przejście	Uwagi
PE 3	9+853	górne 40 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk łasicowate	**most ekologiczny**
woj. dolnośląskie				
PE 4	14+100	górne 40 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk, łasicowate	**most ekologiczny**
PE 5	15+655	dolne 3,0 x 8,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
WD 13	17+635	dolne 3,0 x 8,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	adaptacja wiaduktu pod drogą ekspresową S 3
PE 6	27+400	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE 7	32+654	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE 8	34+800	dolne 4,0 x 20,0	ssaki duże, średnie i małe, płazy	
PE 9	39+545	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE 10	42+200	górne 50 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk łasicowate	**most ekologiczny**
PE 11	43+206	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE 12	44+708	dolne 3,0 x 15,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PZ1	48+098	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PG2+PZ2	48+869	dolne 3,5 x 10,5 m	ssaki średnie i małe, płazy	przejazd gospodarczy zespolony z przejściem dla zwierząt
PZ3	54+981	dolne 3,5 x 11,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PZ4	55+806	dolne 3,5 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE 13	59+151	górne 40 m szer.	ssaki duże, średnie i małe, płazy	**most ekologiczny**
PE 14	61+200	górne 50 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk, łasicowate	**most ekologiczny**
ED 2	62+230 – 62+380	5,0 x 20,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	Estakada; rozstaw podpór obiektu powinien umożliwić zwierzętom przemieszczanie się po obu stronach koryta cieku
PE 15	64+100	górne 50 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk, łasicowate	**most ekologiczny**
PE 16	66+850	górne lub dolne 4,0 x 20,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	wybór przejścia dołem lub górą - w zależności od przebiegu w profilu podłużnym
ED 3	70+043	dolne 3,5 x 20,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	Estakada nad rzeką Czarna Woda
PE 17	76+750	górne 40 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk łasicowate	**most ekologiczny**

Uwaga - podane wymiary przejścia dotyczą części dostępnej dla zwierząt

Tabela 11b - Lokalizacja i typy przejść dla dużych i średnich zwierząt na drodze ekspresowej S 3 - wariant II

Nr	kilometraż	Typ i wymiary przejścia (wys. x szer.)	Gatunki dla których zaplanowano przejście	Uwagi
woj. lubuskie				
ED II 1	2+500 - 2+710	dolne 5,0 x 20,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	Projektowana estakada nad rzeką Biała Woda. Rozstaw podpór obiektu powinien umożliwić zwierzętom swobodne przemieszczanie po terenie suchym po obu stronach koryta cieku
PE II 1	6+500	dolne 3,5 x 15,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	
PE II 2	8+200	dolne 1,5 x 2,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	bezpośrednie sąsiedztwo stawów w Zagórzu
PE II 3	10+100	górne 40 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk łasicowate	**most ekologiczny**
PE II 4	13+500	górne 40 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk, łasicowate	most ekologiczny
woj. dolnośląskie				
PE II 5	15+650	dolne 3,0 x 8,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE II 6	27+300	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE II 7	32+550	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE II 8	41+000	górne 50 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk łasicowate	**most ekologiczny**
PE II 9	42+600	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE II 10	44+100	dolne 3,0 x 15,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PZ1	47+501	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PG2+PZ2	48+272	dolne 3,5 x 10,5 m	ssaki średnie i małe, płazy	przejazd gospodarczy zespolony z przejściem dla zwierząt
PZ3	54+384	dolne 3,5 x 11,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PZ4	55+209	dolne 3,5 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE II 11	58+600	górne 40 m szer.	ssaki duże, średnie i małe, płazy	**most ekologiczny**
PE II 12	60+600	górne 50 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk, łasicowate	**most ekologiczny**
ED II 3	61+440 – 61+590	5,0 x 20,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	projektowana estakada; Rozstaw podpór obiektu powinien umożliwić zwierzętom swobodne przemieszczanie po terenie suchym po obu stronach koryta cieku
PE II 13	63+500	górne 50 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk, łasicowate	**most ekologiczny**
PE II 14	66+490	górne lub dolne 4,0 x 20,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	wybór przejścia dołem lub górą - w zależności od przebiegu w profilu podłużnym
ED II 4	69+423	dolne 3,5 x 20,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	projektowana estakada nad rzeką Czarna Woda
PE II 15	76+150	górne 40 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk łasicowate	**most ekologiczny**

Tabela 11c - Lokalizacja i typy przejść dla dużych i średnich zwierząt na drodze ekspresowej S 3 - wariant III

Nr	kilometraż	Typ i wymiary przejścia (wys. x szer.)	Gatunki dla których zaplanowano przejście	Uwagi
woj. lubuskie				
ED III 1	2+734 - 3+045	dolne 5,0 x 20,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	Estakada nad rzeką Biała Woda. Rozstaw podpór obiektu powinien umożliwić zwierzętom przemieszczanie po obu stronach koryta cieku
PE III 1	6+500	dolne 3,5 x 15,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	
PE III 2	10+500	górne 40 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk łasicowate	**most ekologiczny**
PE III 3	12+500	górne 40 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk, łasicowate	**most ekologiczny**
woj. dolnośląskie				
PE III 4	15+000	dolne 3,0 x 8,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE III 5	26+500	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE III 6	31+800	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE III 7	34+000	dolne 4,0 x 20,0	ssaki duże, średnie i małe, płazy	
PE III 8	38+700	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE III 9	41+700	górne 50 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk łasicowate	**most ekologiczny**
PE III 10	42+500	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE III 11	43+800	dolne 3,0 x 15,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PZ1	47+223	dolne 3,0 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PG2+PZ2	47+994	dolne 3,5 x 10,5 m	ssaki średnie i małe, płazy	przejazd gospodarczy zespolony z przejściem dla zwierząt
PZ3	54+106	dolne 3,5 x 11,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PZ4	54+931	dolne 3,5 x 10,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	
PE III 12	58+300	górne 40 m szer.	ssaki duże, średnie i małe, płazy	**most ekologiczny**
PE III 13	60+300	górne 50 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk, łasicowate	**most ekologiczny**
ED III 2	61+350 – 61+500	5,0 x 20,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	Estakada; Rozstaw podpór obiektu powinien umożliwić zwierzętom przemieszczanie po obu stronach koryta cieku
PE III 14	63+200	górne 50 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk, łasicowate	**most ekologiczny**
PE III 15	65+900	górne lub dolne 4,0 x 20,0 m	ssaki średnie i małe, płazy	wybór przejścia dołem lub górą - w zależności od przebiegu w profilu podłużnym
ED III 3	68+645	dolne 3,5 x 20,0 m	ssaki duże, średnie i małe, płazy	projektowana estakada nad rzeką Czarna Woda
PE III 16	75+900	górne 40 m szer.	jeleniowate, dzik, lis, wilk łasicowate	**most ekologiczny**

Tabela 12 – Lokalizacja przepustów dla małych ssaków

Nr	kilometraż	Typ i wymiary przejścia (wys. x szer.)
woj. lubuskie		
PMS 1	0+000 – 0+100	1,0 x 1,5 m
PMS 2	0+200 – 0+400	1,0 x 1,5 m
PMS 3	1+500 – 1+700	1,0 x 1,5 m
PD 1	2+823	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PD 2	3+210	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PMS 4	3+900 – 4+000	1,0 x 1,5 m
PD 4	5+344	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PD 5	5+608	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PMS 5	7+300 – 7+400	1,0 x 1,5 m
WD	11+361	dostosowanie wiaduktu pod drogą S 3 dla małych ssaków i płazów
PMS 6	12+350 – 12+550	1,0 x 1,5 m
woj. dolnośląskie		
PMS 7	14+500 – 14+600	1,0 x 1,5 m
PMS 8	16+330	1,0 x 1,5 m
PD 9	17+890	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PD 10	19+571	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PD 11	21+190	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PMS 9	22+350 – 22+450	1,0 x 1,5 m
PD 12	23+721	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PMS 10	24+400 – 24+450	1,0 x 1,5 m
PD 13	25+296	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PMS 11	26+650 – 26+700	1,0 x 1,5 m
PD 14	28+252	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PD 16	28+832	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PD 17	29+014	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PMS 12	30+650 – 30+750	1,0 x 1,5 m
PMS 13	32+200 – 32+300	1,0 x 1,5 m
PD 19	33+525	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PMS 14	34+550 – 34+650	1,0 x 1,5 m
PMS 15	35+700	1,0 x 1,5 m
PMS 16	37+350	1,0 x 1,5 m
PMS 17	38+300 – 38+400	1,0 x 1,5 m
PMS 18	39+950 – 40+000	1,0 x 1,5 m
PMS 19	42+600 – 42+700	1,0 x 1,5 m
PMS 20	43+750 – 43+950	1,0 x 1,5 m
PMS 21	45+450 – 45+500	1,0 x 1,5 m
PMS 22	46+000 – 46+050	1,0 x 1,5 m
PMZ1	46+291	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PMZ2	49+096	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PMZ3	52+506	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków

Nr	kilometraż	Typ i wymiary przejścia (wys. x szer.)
PMZ4	54+306	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PMZ5	58+346	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PMS 23	59+700 – 59+800	1,0 x 1,5 m
PMS 24	60+600 – 60+750	1,0 x 1,5 m
PMS 25	61+650 – 61+750	1,0 x 1,5 m
PMS 26	65+000 – 65+100	1,0 x 1,5 m
PD 20	66+427	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PD 21	66+713	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PD 23	67+915	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PMS 27	68+125	1,0 x 1,5 m
PD 24	68+581	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PD 25	70+175	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PD 26	70+275	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PD 27	70+375	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PD 28	70+542	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PD 29	71+041	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PD 30	72+022	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PD 31	72+274	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków
PD 32	74+180	adaptacja przepustu drogowego dla przejścia małych ssaków i płazów
PMS 28	76+120	1,0 x 1,5 m

Tabela 13 - Lokalizacja przejść dla płazów

Nr	kilometraż	Typ i wymiary przejścia (wys. x szer.)
woj. dolnośląskie		
	15+500 – 15+900	4 przepusty + ogrodzenia naprowadzające
	17+400 – 18+100	4 przepusty + ogrodzenia naprowadzające
	24+700 – 24+900	ogrodzenia naprowadzające
	24+950	4 przepusty co 50 m
	33+630	2 przepusty co 50 m
	33+100 – 34+100	ogrodzenia naprowadzające
	39+400	1 przepust dla płazów
	39+600	1 przepust dla płazów
	39+300 – 40+100	ogrodzenia naprowadzające
	66+550	2 przepusty co 50 m
	66+850	2 przepusty co 50 m
	66+011 – 68+931	ogrodzenia naprowadzające
	69+572 – 71+260	4 przepusty + ogrodzenia naprowadzające
	73+650	2 przepusty co 50 m
	73+300 – 74+100	ogrodzenia naprowadzające
	74+450	2 przepusty co 50 m
	74+900 – 75+600	ogrodzenia naprowadzające

Ogółem na długości trasy (w wariancie rekomendowanym), przewiduje się realizację:

- 25 przejść ekologicznych dla dużych, średnich i małych ssaków i płazów, w tym:
  - 7 dużych przejść ekologicznych (tzw. „mostów ekologicznych"),
  - 13 mniejszych przejść ekologicznych (oznaczonych PE i PZ),
  - 5 innych obiektów adoptowanych (3 przejścia pod estakadami, 1 przejście pod wiaduktem, 1 przejście w ciągu przejazdu gospodarczego),
- 59 przejść dla małych ssaków i częściowo dla płazów (w tym adaptacja 21 przepustów drogowych i 1 wiaduktu dla tych potrzeb),
- 28 szt. przejść (tuneli) dla płazów wraz z systemem płotków naprowadzających.

W zakresie ochrony wód

W celu dotrzymania wartości zanieczyszczeń w wodach opadowych spływających z pasa drogowego zgodnych z przepisami oraz ochrony wód podziemnych i ujęć wody zastosowane będą następujące rozwiązania :

- Rowy trawiaste wzdłuż trasy, do których następować będzie spływ wód opadowych z nawierzchni utwardzonych. Tam następować będzie ich wstępne oczyszczanie, którego skuteczność może sięgać 20 – 90%.
- Urządzenia oczyszczające (piaskowniki, studzienki osadnikowe, separatory), dla redukcji zawiesin łatwo opadających i substancji lżejszych od wody.
- Rowy infiltracyjno – trawiaste, jako rozwiązanie dla odcinków trasy określonych jako bardzo podatne i podatne na zanieczyszczenia tzw. głównego użytkowego poziomu wody. Dodatkowa warstwa filtracyjna pod dnem rowu sprzyjać będzie zwiększonemu pochłanianiu tych zanieczyszczeń.
- Rowy uszczelnione – dla odcinków, gdzie trasa przechodzi przez obszar pośredniej strefy ochrony ujęcia wody.

W zakresie krajobrazu

Podstawowe zalecenia w zakresie łagodzenia negatywnych oddziaływań w tym zakresie dotyczą fazy budowy i związane są głównie z:

- wykorzystaniem pasa drogowego pod nasadzenia zieleni o różnych formach i układach,
- łagodne skarpy nasypów i płytkie rowy odwadniające,
- nie przesłanianie widoków z nowych obiektów inżynierskich i sztucznych wyniesień na okoliczny teren,
- w fazie eksploatacji podstawowym zabiegiem jest ciągła pielęgnacja i należyte utrzymywanie zieleni w granicach pasa drogowego.

W zakresie środowiska kulturowego

Wytypowano 34 stanowiska archeologiczne do przeprowadzenia w fazie projektu budowlanego tzw. uzupełniających archeologicznych badań rozpoznawczych. Ich wyniki powinny stanowić podstawę dla wytypowania stanowisk archeologicznych narażonych na zniszczenie wskutek przyszłych prac budowlanych do tzw. ratowniczych badań wykopaliskowych, które podejmowane są bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych.

Pozostałe zalecenia

Oprócz wyżej wymienionych, podstawowych zalecen mających zmniejszyć negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko głównie w fazie eksploatacji drogi, ustalono również szereg zaleceń i wytycznych dla fazy realizacji inwestycji.

Dotyczą one m.in.:

- działań typu organizacyjnego w zakresie utrzymania ruchu, dróg objazdowych, itp.,
- minimalizacji negatywnych oddziaływań w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza,
- ochrony gleb, terenów rolniczych i leśnych,
- zaleceń dotyczących realizacji prac (robót ziemnych, wycinki drzew) na wytypowanych, cennych podobszarach.

7. MONITORING

Zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie zalecono monitoring oddziaływania inwestycji na środowisko w zakresie :

- **Hałas** – okresowe pomiary poziomu hałasu w otoczeniu drogi ekspresowej oraz ocena skuteczności zastosowanych środków ochrony przeciwhałasowej, w celu sprawdzenia czy osiągnięte zostało obliczeniowe obniżenie tego poziomu (w ramach analizy porealizacyjnej).
  Dla autostrad i dróg ekspresowych nowo oddanych do eksploatacji okresowe pomiary poziomu hałasu w środowisku należy prowadzić:
  - dwa razy w roku kalendarzowym w okresie pierwszych 3 lat, począwszy od roku oddania do eksploatacji,
  - następnie co 5 lat w okresie wykonywania generalnego pomiaru ruchu.

Wyznaczono następujące punkty do prowadzenia monitoringu poziomu hałasu:

Tabela 14 – Punkty monitoringu hałasu

WARIANT I (CZERWONY)			
Nr	**Km**	**Miejscowość**	**Lokalizacja punktu**
1	7+500	Miłaków	1 m od krawędzi wykopu, strona wschodnia
2	25+200	Borów	10 m od krawędzi drogi, strona zachodnia
3	29+200	Potoczek	10 m od krawędzi drogi, strona wschodnia
4	50+300	Obora	1 m od krawędzi wykopu, strona wschodnia
5	56+000	Chróstnik	10 m od krawędzi drogi, strona zachodnia
6	65+750	Kochlice	1 m od krawędzi wykopu, strona wschodnia
7	69+600	Rzeszotary	linia najbliższej zabudowy, strona wschodnia
WARIANT II (ZIELONY)			
Nr	**Km**	**Miejscowość**	**Lokalizacja punktu**
1	7+700	Miłaków	10 m od krawędzi drogi, strona wschodnia
2	25+000	Przesieczna	10 m od krawędzi drogi, strona wschodnia
3	37+200	Polkowice Dolne	10 m od krawędzi drogi, strona zachodnia
4	49+700	Obora	1 m od krawędzi wykopu, strona wschodnia
5	55+400	Chróstnik	10 m od krawędzi drogi, strona zachodnia
6	65+150	Kochlice	1 m od krawędzi wykopu, strona wschodnia
7	69+000	Rzeszotary	linia najbliższej zabudowy, strona wschodnia

WARIANT III (NIEBIESKI)			
Nr	**Km**	**Miejscowość**	**Lokalizacja punktu**
1	24+500	Borów	10 m od krawędzi drogi, strona zachodnia
2	49+430	Obora	1 m od krawędzi wykopu, strona wschodnia
3	55+130	Chróstnik	10 m od krawędzi drogi, strona zachodnia
4	64+750	Kochlice	1 m od krawędzi wykopu, strona wschodnia

Postuluje się, aby w ramach analizy porealizacyjnej (której potrzeba wykonania może być ustalona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) oraz wykorzystując pomiary hałasu do których zarządzający będzie zobowiązany w ramach monitoringu (po przekazaniu drogi ekspresowej S 3 do eksploatacji), dokonać oceny skuteczności zastosowanych środków ochrony przeciwhałasowej, w celu sprawdzenia czy osiągnięte zostało obliczeniowe obniżenie tego poziomu.
Pomiary te, aby mogły być wykorzystane dla potrzeb tej oceny, powinny być połączone z pomiarami natężenia ruchu w rozbiciu na poszczególne kategorie pojazdów wymienione w prognozie ruchu i przejęte następnie do obliczeń emisji hałasu.

W tym celu określono 19 następujących punktów pomiarowych (dla wariantu rekomendowanego – czerwonego), oznaczających linię zabudowy najbliżej położonego budynku mieszkalnego:

Tabela 15 – Punkty pomiarowe hałasu w ramach analizy porealizacyjnej

Wariant I (czerwony)			Wariant II (zielony)			Wariant III (niebieski)		
Nr	**Km**	**Miejscowość**	**Nr**	**Km**	**Miejscowość**	**Nr**	**Km**	**Miejscowość**
1	2+300	Rejów	1	2+400	Rejów	1	8+750	Miłaków
2	7+200	Miłaków	2	5+550	Miłaków	2	11+500	Wilczyce
3	11+200	Zimna Brzeźnica	3	11+150	Zimna Brzeźnica	3	14+450	Mieszków
4	14+950	Mieszków	4	14+900	Miłaków	4	24+300	Borów
5	17+020	Pustki	5	17+100	Pustki	5	28+500	Potoczek
6	20+750	Kłobuczyn	6	24+050	Kostaniewo	6	41+100	Biedrzychowa
7	25+200	Borów	7	25+050	Radwanice	7	50+440	Osiedle Ustronie
8	26+250	Dobromil	8	29+250	Potoczek	8	53+980	Krzeczyn Wielki
9	29+200	Potoczek	9	36+600	Polkowice	9	54+180	Krzeczyn Wielki
10	42+030	Biedrzychowa	10	37+250	Polkowice Dolne	10	56+490	Chróstnik
11	51+310	Osiedle Ustronie	11	50+720	Osiedle Ustronie	11	62+150	Karczowiska
12	54+860	Krzeczyn Wielki	12	54+260	Krzeczyn Wielki	12	64+150	Kochlice
13	55+060	Krzeczyn Wielki	13	54+460	Krzeczyn Wielki	13	68+800	Rzeszotary
14	57+360	Chróstnik	14	56+760	Chróstnik	14	70+450	Borów
15	63+000	Karczowiska	15	62+400	Karczowiska	15	72+600	Legnica
16	65+950	Kochlice	16	65+350	Kochlice			
17	69+570	Rzeszotary	17	69+000	Rzeszotary			
18	71+250	Bobrów	18	70+700	Bobrów			
19	73+450	Legnica	19	72+800	Legnica			

W przypadku różnic dla stanu istniejącego > 2 dB w stosunku do poziomu zakładanego, należy zweryfikować sprawność akustyczną urządzenia ochronnego (ekranu, wału), poprzez kontrolę sposobu wykonania prac, szczelności połączeń elementów, użytych materiałów oraz podjąć stosowne działania celem osiągnięcia poziomu dopuszczalnego przepisami.

- **Środowisko wodne** – przeglądy eksploatacyjne urządzeń oczyszczających (2 razy w roku). Ich eksploatacja powinna być zgodna z zaleceniami zawartymi w instrukcji obsługi i konserwacji urządzeń oczyszczających, a czynności z nią związane odnotowane w zeszycie eksploatacji.

- **Przejścia dla zwierząt** – monitoring skuteczności wybudowanych przejść dla zwierząt pod kątem ich akceptacji przez zwierzynę winien być prowadzony w ciągu min. 2-3 lat od oddania drogi do eksploatacji, poprzez regularne miejscowe obserwacje (identyfikacja tropów, odchodów, filmowanie w podczerwieni, monitoring wideo, itp.). Powinien on dotyczyć co najmniej największych przejść dla zwierząt – tzw. mostów ekologicznych oraz korytarza ekologicznego wzdłuż cieku Czarna Woda pod projektowaną estakadą.

8. OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA I ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE

Obszar ograniczonego użytkowania

Przeprowadzona analiza oddziaływań przyszłej drogi ekspresowej nie wskazuje na konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo Ochrony Środowiska na obecnym etapie projektowym.

Oddziaływanie transgraniczne

Projektowany odcinek drogi ekspresowej Nowe Miasteczko – Legnica – autostrada A 4, ze względu na znaczną odległość od granic: z Niemcami i z Czechami – po ok. 150 km, **nie będzie powodował oddziaływania o skali transgranicznej**.

9. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH

Wśród niekorzystnych oddziaływań, które mogą wystąpić na etapie planowania przedsięwzięcia, a które mogą być rozwiązane w formie konsultacji społecznych należy wymienić obawy związane z:

- przyszłością (utrata domu, gruntów, zmianą sąsiedztwa),
- stratami materialnymi związanymi z obniżeniem wartości budynku, działki itp.,
- obniżeniem standardu życia.

Zamierzenie inwestycyjne nie może naruszać uzasadnionych interesów osób trzecich. W tym przypadku osobami takimi mogą być mieszkańcy terenów sąsiadujących z drogą, tereny różnych podmiotów gospodarczych, jak również wszyscy użytkownicy drogi, w tym również piesi i rowerzyści.

Na etapie wyboru wariantów przebiegu drogi ekspresowej S 3 zespół projektowy odbył szereg spotkań z władzami samorządowymi poszczególnych gmin, w tym również z udziałem zainteresowanych mieszkańców tych gmin. Prezentowane były poszczególne warianty przebiegu, oraz ich zalety i wady. Efektem tych spotkań są pozytywne opinie samorządów dotyczące wybranego wariantu przedsięwzięcia.

Kolejnym etapem konsultacji społecznych będzie procedura wydawania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych zgody na realizację przedsięwzięcia. Nie można wykluczyć wystąpienia sytuacji konfliktowych ze względu na skalę projektu i mnogość stron i osób nim zainteresowanych.

10. POTENCJALNE ZAGROŻENIA DLA WARUNKÓW ŻYCIA I ZDROWIA LUDZI

Przeprowadzone oceny oddziaływania przyszłej drogi ekspresowej S 3 w czasie jej budowy i eksploatacji (Załączniki Raportu nr 8 do 20) dowodzą, że jej budowa powinna znacząco polepszyć warunki zdrowotne ludzi dla większości obszarów zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanych wzdłuż obecnej trasy drogi krajowej nr 3.

Dotyczy to w szczególności oddziaływania w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza w sytuacji, gdy droga krajowa nr 3 przebiega przez ośrodki centralne wielu miejscowości (Nowe Miasteczko, Mieszków, Gaworzyce, Kłobuczyn, Potoczek, Polkowice, Karczowiska, Kochlice).

Prognozowane zmniejszenie poziomu hałasu wzdłuż obecnego przebiegu drogi krajowej nr 3 (wskutek przejęcia zdecydowanej większości ruchu przez drogę ekspresową S 3), wyniesie dla większości z tych obszarów > 10 dB. Oznacza to w indywidualnym odczuwaniu hałasu jego zmniejszenie co najmniej o połowę.

Podobny efekt jest prognozowany dla tych samych obszarów w zakresie zanieczyszczenia powietrza pochodzącego od ruchu samochodowego.

Projektowana droga ekspresowa S 3 posiadać będzie sprawny system odprowadzania wód opadowych i ich oczyszczania przed zrzutem do lokalnych odbiorników, przyczyniając się w ten sposób do zwiększenia stopnia ochrony lokalnych zasobów wód podziemnych, z których duża część jest wrażliwa na zanieczyszczenia.

Kolejnym czynnikiem wskazującym na polepszenie sytuacji w stosunku do stanu obecnego będzie rozdzielenie ruchu miejscowego od tranzytowego. Powinno to spowodować znaczący wzrost bezpieczeństwa ruchu dla osób które będą korzystać z obu tych układów drogowych.

Prawdopodobieństwo takich oczekiwań jest oparte na licznych statystykach wypadków drogowych na drogach o wysokich parametrach technicznych, w porównaniu do dróg klasycznych, gdzie poziom wypadkowości jest na ogół dwukrotnie większy.

11. WNIOSKI KOŃCOWE

1. Przedsięwzięcie przebiega w większości przez obszar mocno zmieniony przez działalność człowieka, zarówno w aspekcie osadniczym, rolniczym jak i przemysłowym. Najcenniejszy pod względem przyrodniczym i krajobrazowym jest początkowy odcinek trasy przebiegu drogi S 3 przechodzący przez Obszar Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie".

2. Ponad połowa trasy znajduje się w granicach ustanowionych obszarów górniczych występowania rud miedzi (w granicach Legnicko – Głogowskiego Okręgu Miedziowego), stąd też zjawiska szkód górniczych i oddziaływań dynamicznych, które winny być uwzględnione w projekcie przyszłej drogi ekspresowej.

3. Przeprowadzona analiza oddziaływana akustycznego przyszłej drogi ekspresowej S 3 wskazuje na znaczny zasięg oddziaływania emitowanego z drogi hałasu. Dzięki nowej trasie drogi, większość obszarów zabudowanych znajdzie się poza granicą tego oddziaływania. Dla pozostałych obszarów należy zrealizować wszystkie aktywne zabezpieczenia akustyczne określone w niniejszym opracowaniu, takie jak: ekrany akustyczne, wały ziemne, pasy zieleni uzupełniającej.

4. Preferowany przebieg przyszłej drogi ekspresowej S 3 wg wariantu I (czerwonego) nie koliduje z obszarami przyrodniczymi chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody – poza odcinkiem przebiegu o długości ok. 3,3 km przez Obszar Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie" w granicach Gminy Gaworzyce. Odcinek ten przebiega zresztą w korytarzu istniejącej drogi krajowej N r 3. Przedsięwzięcie nie koliduje i nie wpływa w sposób bezpośredni i pośredni na wyznaczone i proponowane obszary sieci Natura 2000 znajdujące się w bliskiej i dalszej odległości.

5. Należy podkreślić, że nie ma żadnych przesłanek, które z przyrodniczego punktu widzenia pozwalają uznać, że wybór lokalizacji wariantu I trasy drogi ekspresowej S 3 jest niewłaściwy i wymaga korekty. Jest to wariant najkorzystniejszy środowiskowo w szerokim rozumieniu. Uzyskał również pozytywne opinie wszystkich samorządów lokalnych gmin położonych wzdłuż trasy.

6. Wariant III (niebieski) należy wskazać jako tzw. racjonalny wariant alternatywny. Z kolei wariant II (zielony) należy odrzucić ze względu na jego negatywne oddziaływanie na zagospodarowanie terenu (w szczególności przejście przez Polkowice) oraz zdecydowany sprzeciw dla jego przebiegu wyrażany w trakcie konsultacji społecznych.

7. Nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania transgranicznego.

8. Ograniczenie wpływu na środowisko jest uzależnione od sprawności działania wszystkich zaproponowanych urządzeń proekologicznych oraz realizacji ograniczeń eksploatacyjnych drogi które będą wynikać z ustalonych dla niej warunków korzystania ze środowiska.

Konkluzja

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S 3 na odcinku Nowe Miasteczko – Legnica – autostrada A 4", po spełnieniu zaleceń oraz po zastosowaniu środków zmniejszających i ograniczających negatywne oddziaływania, jest akceptowalna z punktu widzenia wymagań ochrony środowiska wyszczególnionych w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 Prawo ochrony środowiska oraz w przepisach z nią powiązanych.