



Wrocław, dnia 15 maja 2026 r.

WSR-OS.6220.90.2025.JM

## **DECYZJA**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80 ust. 2, art. 84 ust. 1, 1a i 2, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.)*, dalej - *ustawa o oś*, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 i 63 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.)*, dalej - *rozporządzenie* oraz art. 104 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691)*, dalej - *k.p.a.*, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 25 czerwca 2025 r. złożonego przez \_\_\_\_\_ – pełnomocnika Inwestora – Gminy Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław, działającego poprzez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, ul. Długa 49, 53-633 Wrocław, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulicy Wilczej i ulicy Krakowskiej we Wrocławiu”, przewidzianego do realizacji na działkach nr: 7/2, 6/1, 1/1, 16/1, 16/2, AM-40, 10/2, 6/8, AM-31, 14, 15, 20/4, 19/8, 19/9, AM-30, obręb Południe oraz części działek nr: 13, 8, 9, 7/1, 6/3, 3, 4, 5, 2/2, 1/2, 10/1, 10/2, 11, 15/1, 17, 19/2, AM-40, 10/1, 6/6, 6/2, 5, AM-31, 11/5, 11/7, 11/8, 12, 16, AM-30, obręb Południe i części działki nr 7/1, AM-3, obręb Tarnogaj we Wrocławiu,

### **orzekam**

#### **na rzecz Gminy Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław**

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulicy Wilczej i ulicy Krakowskiej we Wrocławiu”, przewidzianego do realizacji na działkach nr: 7/2, 6/1, 1/1, 16/1, 16/2, AM-40, 10/2, 6/8, AM-31, 14, 15, 20/4, 19/8, 19/9, AM-30, obręb Południe oraz części działek nr: 13, 8, 9, 7/1, 6/3, 3, 4, 5, 2/2, 1/2, 10/1, 10/2, 11, 15/1, 17, 19/2, AM-40, 10/1, 6/6, 6/2, 5, AM-31, 11/5, 11/7, 11/8, 12, 16, AM-30, obręb Południe i części działki nr 7/1, AM-3, obręb Tarnogaj we Wrocławiu.

II. Określić istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji:

1. Związane z realizacją inwestycji prace budowlane i transportowe, w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, tj. w godz. 6.00-22.00.
2. Odpowiednio zaplanować i rozłożyć w czasie prace budowlane realizowane przy użyciu sprzętu emitującego uciążliwy hałas.
3. Utrzymywać właściwy stan techniczny maszyn, przeprowadzać ich systematyczną konserwację, a ciężkie maszyny budowlane wyposażać w odpowiednie zabezpieczenia akustyczne.
4. Stosowane urządzenia budowlane powinny spełnić wymagania w zakresie emisji hałasu do środowiska, wynikające z przepisów szczególnych.
5. Wyłączać silniki urządzeń budowlanych w czasie przerw pracy.
6. Zaplecze budowy należy wyznaczyć na terenie o nawierzchni utwardzonej, zabezpieczającej środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami w postaci wycieków, pochodzącymi z wykorzystywanego sprzętu i maszyn. Teren ten należy usytuować w bezpiecznej odległości od rowów i wykopów.
7. Zaplecze budowy wyposażać w toalety przenośne typu TOI-TOI lub przenośne kontenery sanitarne, posiadające bezodpływowy zbiornik ścieków. Powstające ścieki regularnie wywozić, za pośrednictwem podmiotów uprawnionych, do oczyszczalni ścieków.
8. Zaplecze budowy wyposażać w sorbenty do natychmiastowej absorpcji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych lub innych.
9. W przypadku wystąpienia awarii skutkującej wyciekiem, należy go zneutralizować i związać przy użyciu sorbentu, który następnie należy przekazać do utylizacji jako odpad niebezpieczny.
10. W przypadku zanieczyszczenia gruntu należy niezwłocznie zebrać warstwę zanieczyszczoną w celu ochrony przed infiltracją do poziomu wodonośnego i uzupełnić grunt do pierwotnego poziomu.
11. Zanieczyszczony grunt substancjami ropopochodnymi należy traktować jako odpad niebezpieczny, który przed przekazaniem do utylizacji należy magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków.
12. Prace prowadzone w ramach planowanej inwestycji mogą być realizowane wyłącznie z użyciem sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego odpowiednie standardy jakościowe i techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych i innych.

13. Naprawy sprzętu związane z użyciem substancji płynnych prowadzić poza terenem wykonywanych prac, w miejscu do tego wyznaczonym, zabezpieczonym przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego.
14. Pojazdy i maszyny budowlane należy tankować na wyznaczonym, utwardzonym, szczelnym terenie, zabezpieczonym przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego substancjami ropopochodnymi.
15. Należy prowadzić nadzór nad sprawnością techniczną stosowanego sprzętu, celem zapewnienia zabezpieczenia środowiska wodno - gruntowego przed wyciekami paliw i płynów technicznych.
16. Do prac budowlanych stosować rozwiązania technologiczne i materiały o odpowiedniej jakości, spełniające wymogi ochrony środowiska, które nie wpłyną na pogorszenie stanu środowiska wodno-gruntowego.
17. Wszelkie materiały sypkie gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie na skutek odpływu wód opadowych lub roztopowych.
18. Ewentualne odwodnienia wykopów w trakcie realizacji inwestycji wykonywać w sposób niezagrażający środowisku wodno-gruntowemu, po uzyskaniu wymaganych zgód. Czas prac odwodnieniowych skrócić do minimum, celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac. Wody pochodzące z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem, podczyścić z zawiesiny.
19. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów prace należy prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych. Wody z odwodnienia odprowadzać w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
20. Odprowadzane wody opadowe i roztopowe wprowadzane do środowiska muszą spełniać warunki określone w *rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych*.
21. W zakresie projektowanego odwodnienia dróg zastosować rozwiązania gwarantujące dotrzymanie standardów jakości środowiska gruntowo-wodnego oraz brak występowania przekroczeń wartości granicznych wskaźników jakości fizykochemicznych wód, ustalonych jako cele środowiskowe. Planowane odwodnienie dróg musi odpowiadać warunkom określonym w przepisach szczególnych. Zarządca drogi/ infrastruktury odwadniającej jest zobowiązany utrzymywać ją we właściwym stanie zapewniającym jej prawidłowe działanie.
22. Utrzymywać pełną sprawność systemu odwadniającego dróg.

23. Wody opadowe z ul. Krakowskiej odprowadzać wpustami deszczowymi do kanalizacji zgodnie z warunkami uzyskanymi od gestora sieci.
24. Wszystkie wpusty drogowe wyposażyć w piaskowniki.
25. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni zjazdów zaprojektować i zrealizować w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezminiającego stanu wody na gruncie w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
26. Odpady inne niż niebezpieczne powstające na etapie realizacji magazynować selektywnie w wyznaczonym miejscu placu budowy, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego.
27. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy, na terenie ogrodzonym, zadaszonym i utwardzonym oraz zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych oraz dostępem osób trzecich i zwierząt, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania lub bezpośrednio po ich wytworzeniu przekazywać uprawnionym odbiorcom w celu dalszego zagospodarowania.
28. Przed przystąpieniem do prac związanych z rozbiórką istniejących obiektów budowlanych (w tym m.in. obiektu kubaturowego przy ul. Wilczej oraz istniejącego zagospodarowania obecnego terenu przemysłowego, zlokalizowanego w docelowym pasie drogowym ul. Wilczej) dokonać przy udziale specjalistów ornitologa i chiropterologa ich przeglądu pod kątem występowania miejsc gniazdowania ptaków i siedlisk nietoperzy, a w przypadku potwierdzenia ich obecności prace prowadzić w terminach i zasadach wyznaczonych przez ww. specjalistów.
29. Wycinkę drzew kolidujących z inwestycją w okresie od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin pod kątem obecności miejsc lęgów ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin i/lub sposób prowadzenia prac. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
30. Wycinkę drzew kolidujących z inwestycją, zwłaszcza drzew o obwodach pni powyżej 50 cm, prowadzić (niezależnie od pory roku) pod nadzorem specjalisty chiropterologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin pod kątem obecności nietoperzy, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalne terminy i sposoby prowadzenia wycinki.
31. Nie rzadziej niż raz dziennie (w trakcie realizacji inwestycji) kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu, tj. od 15 marca do 15 października), a znajdujące się w nich

zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.

32. Pnie drzew narażone na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości ok. 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczania drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
33. Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów wykonywać ręcznie. Odslonięte korzenie przykrywać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni. W przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym.
34. Nie lokalizować ciągów komunikacyjnych i postoju maszyn oraz nie składować materiałów budowlanych, ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. sole, oleje, paliwa) w obrębie drzew i krzewów.
35. Po zakończeniu realizacji inwestycji, na części terenu przylegającego do nasypu obiektu mostowego, założyć łąkę kwietną złożoną z rodzimych gatunków roślin, np. komonica zwyczajna *Lotus corniculatus*, firletka poszarpana *Lychnis flos-cuculi*, jaskier ostry *Ranunculus acris*, świerzbica polna *Knautia arvensis*, krwawnik pospolity *Achillea millefolium*, chaber łąkowy *Centaurea jacea*, brodawnik zwyczajny *Leontodon hispidus*. Nie stosować gatunków obcych i inwazyjnych.
36. Do planowanych nasadzeń wykorzystać drzewa i krzewy składające się z gatunków rodzimych oraz atrakcyjnych dla ptaków i owadów, np. jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, klon pospolity *Acer platanooides*, lipa szerokolistna *Tilia platyphyllos*, dąb szypułkowy *Quercus robur*, bez czarny *Sambucus nigra*, głóg *Crataegus L.* Sadzonki drzew powinny mieć wysokość minimum 1–2 m i mieć dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę. Nie stosować gatunków obcych i inwazyjnych.
37. Z terenu inwestycji trwale usunąć okazy rdestowca ostrokończystego *Reynoutria japonica*. Należy wykopać roślinę w całości (część nadziemną i podziemną), a następnie przekazać ją, wraz z poprzrastaną kłączami ziemią, do termicznego przekształcenia, w tym suszenia lub spalania. Gleba pochodząca z miejsc występowania rdestowca nie może zostać ponownie wykorzystana na terenie inwestycji, lecz musi zostać ujęta jako odpad zawierający materiał roślinny inwazyjnego gatunku obcego i zagospodarowywana zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

### **Uzasadnienie**

W dniu 25 czerwca 2025 r. do tut. organu wpłynął wniosek Inwestora - Gminy Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław - działającego poprzez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, ul. Długa 49, 53-633 Wrocław – reprezentowanego przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulicy Wilczej i ulicy Krakowskiej we Wrocławiu”, przewidzianego do realizacji na działkach nr: 7/2, 6/1, 1/1, 16/1, 16/2, AM-40, 10/2, 6/8, AM-31, 14, 15, 20/4, 19/8, 19/9, AM-30, obręb Południe oraz części działek nr: 13, 8, 9, 7/1, 6/3, 3, 4, 5, 2/2, 1/2, 10/1, 10/2, 11, 15/1, 17, 19/2, AM-40, 10/1, 6/6, 6/2, 5, AM-31, 11/5, 11/7, 11/8, 12, 16, AM-30, obręb Południe i części działki nr 7/1, AM-3, obręb Tarnogaj we Wrocławiu.

Zgodnie z art. 73 ust. 1 *ustawy ooś* postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia. Organem właściwym w niniejszej sprawie na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś* jest Prezydent Wrocławia.

Wniosek nie spełniał wymogów formalnych, w związku z czym, działając na podstawie art. 64 § 2 *k.p.a.*, pismami znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM z dnia 1 lipca 2025 r. i 17 lipca 2025 r. wezwano wnioskodawcę do usunięcia braków.

Pełnomocnik Inwestora ostatecznie uzupełnił wniosek w dniu 21 lipca 2025 r.

Zgodnie z wnioskiem, zamierzone przedsięwzięcie realizowane będzie na podstawie decyzji o której mowa art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy ooś*, tj. decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wydawanej na podstawie *ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*.

Na podstawie dostarczonych przez wnioskodawcę dokumentów, o których mowa w art. 74 ust. 1 *ustawy ooś*, za strony postępowania, zgodnie z art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*, uznano wnioskodawcę oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę.

Organ, po stwierdzeniu kompletności wniosku pod względem formalnym, zawiadomieniem z dnia 23 lipca 2025 r. znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM, powiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie.

Ponieważ liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś* oraz art. 49 *k.p.a.* – zawiadomienie-obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia [www.bip.um.wroc.pl](http://www.bip.um.wroc.pl) (dalej - BIP) w dniu 23 lipca 2025 r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego Wrocławia. Zgodnie z art. 49 *k.p.a.* zawiadomienie uznaje się za doręczone po upływie 14 dni od dnia, w którym nastąpiło udostępnienie pisma w BIP. Pismo zostało również przekazane do właściwej miejscowo Rady Osiedla

Przedmieście Oławskie. W ww. zawiadomieniu organ wskazał miejsce, w którym strony mogą zapoznać się z dokumentacją oraz składać ewentualne uwagi i wnioski. Organ, zgodnie z art. 10 § 1 *k.p.a.*, zapewnił stronom możliwość udziału w każdym stadium postępowania.

W toku postępowania ustalono, że inwestycja ta, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 i 63 *rozporządzenia*, należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane, gdyż w jej zakres wchodzi: rozbudowa ciągu drogi publicznej o nawierzchni twardej o odcinek o długości powyżej 1 km oraz przebudowa odcinka torowiska linii tramwajowej.

Do wniosku przedłożono Kartę informacyjną przedsięwzięcia, [BIPROGEO-PROJEKT Sp. z o.o., kier. zesp. aut. – , 23.06.2025 r.], dalej - Kip. Pismem z dnia 23 lipca 2025 r. znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM organ wezwał pełnomocnika Inwestora, w trybie art. 7, art. 77, art. 50 § 1, 54 § 1 ust. 5 *k.p.a.*, do uzupełnienia braków merytorycznych w Kip w zakresie dotyczącym parametrów planowanego przedsięwzięcia oraz jego wpływu na poszczególne komponenty środowiska. W dniu 7 sierpnia 2025 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył pismo zawierające odpowiedzi na ww. wezwanie wraz z ujednoliconą wersją Kip.

Zawiadomieniem-obwieszczeniem z dnia 20 sierpnia 2025 r. znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM poinformowano strony postępowania o wezwaniu Inwestora do uzupełnienia treści Kip. Ponadto, z uwagi na konieczność dalszego uzupełnienia informacji zawartych w Kip a następnie wystąpienia o stanowiska organów opiniujących, organ zawiadomił strony, że wydanie postanowienia co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko nie nastąpi w terminie określonym w art. 65 ust. 1 *ustawy ooś*. Zgodnie z art. 36 § 1 i art. 37 § 1 pkt 1 *k.p.a.*, tut. organ wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do dnia 31 października 2025 r., w którym ewentualnie zostanie wydane ww. postanowienie. W ww. zawiadomieniu-obwieszczeniu poinformowano strony o przysługującym im prawie do wniesienia ponaglenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem Prezydenta Wrocławia.

Pismem z dnia 20 sierpnia 2025 r. znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM, organ ponownie wezwał o uzupełnienie treści Kip. Wnioskodawca w dniu 11 września 2025 r. przedłożył uzupełnienie (Aneks nr 1 do Kip). Dołączony aneks nie odnosił się do wszystkich uwag organu, w związku z czym organ ponownie pismem z dnia 23 września 2025 r. znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM wezwał do dokonania stosownych uzupełnień. Pełnomocnik Inwestora przy piśmie z dnia 30 września 2025 r. przedłożył stosowne uzupełnienie (Aneks nr 2 do Kip).

W toku postępowania, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*, wystąpiono o opinię do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, dalej - RDOŚ we

Wrocławiu (pismo znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM z dnia 6 października 2025 r., data doręczenia: 8 października 2025 r.) w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego określenia jej zakresu. Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś* wystąpiono o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu, dalej - PPIS we Wrocławiu (pismo znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM z dnia 6 października 2025 r., data doręczenia: 8 października 2025 r.) w sprawie wyrażenia opinii w przedmiotowej sprawie. Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś* wystąpiono do Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (dalej - Dyrektora ZZL we Wrocławiu) jako organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych (pismo znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM z dnia 6 października 2025 r., data doręczenia: 8 października 2025 r.) o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zawiadomieniem-obwieszczeniem z dnia 6 października 2025 r. znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM poinformowano strony o dotychczasowych czynnościach, które miały miejsce w toku postępowania – w tym o wystąpieniu o opinie w trybie art. 64 *ustawy ooś*. Ponadto, z uwagi na konieczność wystąpienia o stanowiska organów opiniujących, organ zawiadomił strony, że wydanie postanowienia co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko nie nastąpi w terminie określonym w zawiadomieniu-obwieszczeniu z dnia 20 sierpnia 2025 r. tj. do dnia 31 października 2025 r. Zgodnie z art. 36 § 1 i art. 37 § 1 pkt 1 *k.p.a.*, tut. organ wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na dzień 31 grudnia 2025 r. W ww. zawiadomieniu-obwieszczeniu poinformowano strony o przysługującym im prawie do wniesienia ponaglenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem Prezydenta Wrocławia.

RDOŚ we Wrocławiu pismem z dnia 22 października 2025 r., znak: WOOŚ.4220.495.2025.MSA.1, działając na podstawie art. 36 § 1 *k.p.a.*, poinformował o niemożności wydania opinii w ustawowo określonym terminie ze względu na konieczność szczegółowego przeanalizowania materiału dowodowego oraz wyznaczył termin jej wydania do dnia 26 listopada 2025 r., o czym tut. organ poinformował strony postępowania zawiadomieniem z dnia 4 listopada 2025 r., znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM. W ww. zawiadomieniu tut. organ wyznaczył również nowy termin załatwienia sprawy na dzień 30 stycznia 2026 r. oraz poinformował strony o przysługującym im prawie do wniesienia ponaglenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem Prezydenta Wrocławia.

Dyrektor ZZL we Wrocławiu pismem z dnia 3 listopada 2025 r. (data wpływu: 6 listopada 2025 r.) znak: VC.ZZŚ.4901.269.2025.JS, wezwał Prezydenta Wrocławia do przedłożenia uzupełnienia Kip w terminie 21 dni od dnia otrzymania wezwania. Prezydent Wrocławia w piśmie z dnia 7 listopada 2025 r., znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM, skierowanym do RDOŚ we Wrocławiu, PPIS we Wrocławiu oraz

Dyrektora ZZL we Wrocławiu wskazał na prawidłową kwalifikację inwestycji, częściowo odpowiadając na ww. wezwanie Dyrektora ZZL we Wrocławiu. Jednocześnie, pismem 7 listopada 2025 r., znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM, organ wystąpił do pełnomocnika Inwestora o przedłożenie pozostałych odpowiedzi na wezwanie Dyrektora ZZL we Wrocławiu w terminie 14 dni od daty wpływu pisma. RDOŚ we Wrocławiu pismem z dnia 26 listopada 2025 r., znak:

WOOŚ.4220.495.2025.MSA.2, działając na podstawie art. 36 § 1 *k.p.a.*, ponownie poinformował o niemożności wydania opinii w ustawowo określonym terminie ze względu na konieczność uzupełnienia materiału dowodowego oraz wyznaczył termin jej wydania do dnia 9 stycznia 2026 r.

Zawiadomieniem-obwieszczeniem z dnia 27 listopada 2025 r. znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM organ poinformował strony o dotychczas przeprowadzonych czynnościach w toku postępowania oraz o wyznaczeniu nowego terminu wydania opinii przez RDOŚ we Wrocławiu. Jednocześnie, w ww. zawiadomieniu-obwieszczeniu tut. organ wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na dzień 27 lutego 2026 r. oraz poinformował strony o przysługującym im prawie do wniesienia ponaglenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem Prezydenta Wrocławia.

W dniu 5 grudnia 2025 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył tut. organowi wymagane uzupełnienie (Aneks 3 do Kip). Ww. uzupełnienie zostało przekazane Dyrektorowi ZZL we Wrocławiu pismem z dnia 8 grudnia 2025 r., WSR-OS.6220.90.2025.JM. Ponadto, z uwagi na wpływ nowego materiału dowodowego w sprawie, organ pismami znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM z dnia 8 grudnia 2025 r., wystąpił do RDOŚ we Wrocławiu i PPIS we Wrocławiu, o uwzględnienie treści uzupełnień Kip w przygotowywanych przez te organy stanowiskach dot. braku lub konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (data odbioru pism: RDOŚ we Wrocławiu – 09.12.2025 r. i PPIS we Wrocławiu – 09.12.2025 r.).

Dyrektor ZZL we Wrocławiu pismem z dnia 15 grudnia 2025 r. (data wpływu: 22 grudnia 2025 r.) znak: VC.ZZŚ.4901.269.2025.JS wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków mających na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego, które organ uwzględnił w podpunktach II.6.-II.27. sentencji decyzji. RDOŚ we Wrocławiu pismem z dnia 9 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.4220.495.2025.MSA.3, działając na podstawie art. 36 § 1 *k.p.a.*, ponownie poinformował o niemożności wydania opinii w ustawowo określonym terminie ze względu na konieczność uzupełnienia materiału dowodowego (pismo w przygotowaniu) oraz wyznaczył termin jej wydania do dnia 19 lutego 2026 r.

Prezydent Wrocławia zawiadomieniem-obwieszczeniem z dnia 12 stycznia 2026 r., znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM, poinformował strony postępowania o dotych-

czasowych czynnościach w postępowaniu oraz o wyznaczeniu nowego terminu wydania opinii przez RDOŚ we Wrocławiu. W ww. zawiadomieniu-obwieszczeniu tut. organ wyznaczył również nowy termin załatwienia sprawy na dzień 31 marca 2026 r. oraz poinformował strony o przysługującym im prawie do wniesienia ponaglenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem Prezydenta Wrocławia.

RDOŚ we Wrocławiu pismem z dnia 4 lutego 2026 r., znak: WOOŚ.4220.495.2025.MSA.4, wezwał pełnomocnika Inwestora o uzupełnienie Kip. Następnie, pismem z dnia 19 lutego 2026 r., znak: WOOŚ.4220.495.2025.MSA.5, ponownie poinformował o niemożności wydania opinii w ustawowo określonym terminie ze względu na konieczność oczekiwania na uzupełnienie materiału dowodowego oraz wyznaczył termin jej wydania do dnia 19 marca 2026 r.

W dniu 20 lutego 2026 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył tut. organowi oraz RDOŚ we Wrocławiu wymagane uzupełnienie (Aneks 4 do Kip). Ww. uzupełnienie, z uwagi na fakt, iż stanowi ono nowy materiał dowodowy w sprawie, organ pismami znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM z dnia 23 lutego 2025 r., przesłał Dyrektorowi ZZL we Wrocławiu i PPIS we Wrocławiu, wraz z wnioskiem o uwzględnienie treści ww. uzupełnienia Kip w przygotowywanych przez te organy stanowiskach dot. braku lub konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (data odbioru pism: Dyrektor ZZL we Wrocławiu – 23.02.2026 r. i PPIS we Wrocławiu – 23.02.2026 r.).

Prezydent Wrocławia zawiadomieniem-obwieszczeniem z dnia 23 lutego 2026 r., znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM, poinformował strony postępowania o dotychczasowych czynnościach w postępowaniu oraz o wyznaczeniu nowego terminu wydania opinii przez RDOŚ we Wrocławiu. W ww. zawiadomieniu-obwieszczeniu tut. organ wyznaczył również nowy termin załatwienia sprawy do 30 kwietnia 2026 r. oraz poinformował strony o przysługującym im prawie do wniesienia ponaglenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem Prezydenta Wrocławia.

Dyrektor ZZL we Wrocławiu pismem z dnia 3 marca 2026 r. znak: VC.ZZŚ.4901.269.2025.JS, poinformował o podtrzymaniu swojego stanowiska zawartego w opinii z dnia 15 grudnia 2025 r. znak: VC.ZZŚ.4901.269.2025.JS.

RDOŚ we Wrocławiu pismem z dnia 19 marca 2026 r., znak: WOOŚ.4220.495.2025.MSA.6, działając na podstawie art. 36 § 1 *k.p.a.*, ponownie poinformował o niemożności wydania opinii w ustawowo określonym terminie ze względu na konieczność analizy uzupełnionego materiału dowodowego oraz wyznaczył termin jej wydania do dnia 15 kwietnia 2026 r., o czym tut. organ poinformował strony zawiadomieniem-obwieszczeniem z dnia 20 marca 2026 r., znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM. W ww. zawiadomieniu-obwieszczeniu tut. organ wyznaczył również nowy termin załatwienia sprawy na dzień 29 maja 2026 r. oraz poinformował strony

o przysługującym im prawie do wniesienia ponaglenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem Prezydenta Wrocławia RDOŚ we Wrocławiu postanowieniem z dnia 14 kwietnia 2025 r. znak: WOOŚ.4220.495.2025.MSA.7 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków, które organ uwzględnił w podpunktach II.1. i II.28.-II.37. sentencji decyzji. Jednocześnie, pismem z dnia 14 kwietnia 2025 r. znak: WOOŚ.4220.495.2025.MSA.8 RDOŚ we Wrocławiu zwrócił się o powiadomienie stron postępowania o wydaniu ww. opinii. Na ww. postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu nie przysługuje stronom zażalenie.

PPIS we Wrocławiu w ustawowo określonym terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku (art. 64 ust. 4 *ustawy ooś*) nie wydał opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, co zgodnie z art. 78 ust. 4 *ustawy ooś* potraktowano jako brak zastrzeżeń.

Zawiadomieniem-obwieszczeniem z dnia 15 kwietnia 2026 r. znak: WSR-OS.6220.90.2025.JM poinformowano strony o zakończeniu postępowania, a przed wydaniem decyzji, zgodnie z art. 10 § 1 i art. 81 *k.p.a.*, umożliwiono im zapoznanie się z materiałem zgromadzonym w sprawie i zgłoszenie ewentualnych uwag. W ww. zawiadomieniu-obwieszczeniu organ poinformował strony o wydaniu: postanowienia RDOŚ we Wrocławiu oraz opinii Dyrektora ZZL we Wrocławiu. Do dnia wydania niniejszej decyzji nie wpłynęły od stron żadne uwagi i wnioski.

Zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt 2 *ustawy ooś*, w uzasadnieniu decyzji o stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, należy zawrzeć informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 tej ustawy, uwzględnionych przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W myśl powyższych przepisów przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniono następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie*  
Przedmiotowa inwestycja polega na rozbudowie ul. Wilczej (od skrzyżowania z ul. Krakowską do łącznicy zjazdowej i odcinka przebudowanej ul. Wilczej) we Wrocławiu oraz rozbudowa ul. Krakowskiej (na odcinku od nr 102 do łącznicy wjazdowej na Al. Wielkiej Wyspy). Całkowita długość przebudowywanych dróg wyniesie ok. 1,15 km. W ramach planowanego przedsięwzięcia przebudowie podlegać będą następujące drogi publiczne w rozumieniu *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*:

- ul. Wilcza – droga gminna nr 105739D i rezerwa komunikacyjna,
- ul. Krakowska – droga gminna nr 105735D oraz droga krajowa nr 94,
- Al. Armii Krajowej – droga krajowa nr 94 (wyłącznie w zakresie schodów z wiaduktu nad ul. Krakowską).

W ramach inwestycji przebudowany zostanie odcinek torowiska tramwajowego na ul. Krakowskiej. Łączna długość przebudowywanego torowiska wyniesie ok. 660 m toru pojedynczego (tj. 330 m linii tramwajowej).

Szczegółowy zakres inwestycji obejmuje m.in.:

- rozbudowę ul. Wilczej,
- budowę sięgacza ul. Wilczej,
- rozbudowę ul. Krakowskiej,
- przebudowę torowiska tramwajowego w ul. Krakowskiej wraz z wyposażeniem,
- budowę/przebudowę dróg dla pieszych, dróg dla rowerów,
- budowę, likwidację, przebudowę zjazdów,
- wykonanie robót ziemnych związanych z robotami budowlanymi,
- budowę/przebudowę odwodnienia,
- budowę/przebudowę oświetlenia drogowego,
- rozbiórkę schodów zejściowych z wiaduktu nad ul. Krakowską w ciągu al. Armii Krajowej,
- budowę, przebudowę i zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu [sieci elektroenergetycznej średniego i niskiego napięcia, zabezpieczenie słupa WN (110 kV), sieć wodociągowa rozdzielcza, sieć kanalizacji sanitarnej, sieć kanalizacji ogólnospławnej, sieć gazowa niskiego ciśnienia, sieć ciepłownicza (zabezpieczenie), sieci teletechniczne],
- budowę/przebudowę kanalizacji w ramach miejskich kanałów technologicznych (MKT),
- budowę sygnalizacji ulicznej wraz z siecią kanalizacji sygnalizacji ulicznej (KSU),
- regulacje istniejącej armatury,
- wyniesienie projektu organizacji ruchu docelowego,
- wycinkę, nasadzenia zieleni.

Przedsięwzięcie będzie realizowane etapowo:

- etap I – rozbudowa ul. Krakowskiej i ul. Wilczej,
- etap II – budowa drogi dla pieszych i rowerów na fragmencie ul. Wilczej,
- etap III – budowa sięgacza ul. Wilczej.

Rozbudowę jezdni ul. Wilczej zaprojektowano w parametrach drogi klasy „D”, o prędkości projektowej wynoszącej ok. 30 km/h. Szerokość jezdni drogi wyniesie ok. 6 m na całym rozbudowywanym odcinku.

Dodatkowo szerokość pasa ruchu została dostosowana (zwiększona) do kryteriów przejezdności warunkowej pojazdu ponadgabarytowego umożliwiającego dojazd do stacji GPZ zlokalizowanej przy ul. Wilczej. Zakres rozbudowy ul. Wilczej w celu

obsługi komunikacyjnej zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych z usługami, budynków biurowych i usługowych obejmuje budowę skrzyżowania typu rondo, gdzie jednym z wlotów na rondo jest zjazd zwykły klasy B stanowiący obsługę komunikacyjną tych terenów. Zaprojektowano rondo typu „rondo małe”, posiadające średnicę wyspy środkowej ok. 17 m przy zewnętrznej średnicy ronda równej 27,0 m. Jezdnia tarczy ronda posiada szerokość ok. 5 m oraz dodatkowo rondo wyposażone zostało w pierścień najazdowy szerokości ok. 1,5 m. Na wyspie centralnej ronda zaplanowano zieleń w formie trawnika na powierzchni 70% oraz w formie nasadzeń krzewami na powierzchni 30%.

Na dalszym odcinku poza rondem zaprojektowano rozwiązanie drogowe pozwalające na ominięcie słupa linii wysokiego napięcia (110 kV), dzięki czemu nie zajdzie konieczność przebudowy słupa, a jedynie jego zabezpieczenia barierami ochronnymi i systemem uziemień. Zaprojektowane rozwiązanie stanowi układ drogowy z rozsuniętymi relacjami dla przeciwnych kierunków ruchu drogowego. Kierunek do centrum stanowić będzie kontynuację relacji zjazdowej z terenu Alei Wielkiej Wyspy w kierunku ronda, natomiast relacja od ronda w kierunku ul. Wilczej została poprowadzona oddzielną jezdnią jednokierunkową mijając słup i włączając się w ul. Wilczą.

Rozbudowę jezdni ul. Krakowskiej zaprojektowano w parametrach drogi klasy „Z”, o prędkości projektowej wynoszącej ok. 40 km/h. Szerokość jezdni drogi przyjęto na poziomie 6 m (2 x 3 m) na całym rozbudowywanym odcinku.

Wzdłuż ul. Wilczej i Krakowskiej przewidziano budowę i przebudowę dróg dla pieszych o szerokości ok. 2 m oraz dwustronną dwukierunkową drogę dla rowerów o szerokości ok. 2 m. Planowane chodniki będą zlokalizowane przy jezdni lub zostaną oddzielone od niej pasem zieleni.

Odwodnienie nawierzchni jezdni projektuje się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych kierujących wody opadowe do projektowanych wpustów ulicznych i obszarów retencji wód opadowych i roztopowych. W ramach projektu zastosowane zostaną wpusty tradycyjne i pośrednie. Odwodnienie nawierzchni zjazdów zrealizowane zostanie poprzez odprowadzenie wód opadowych z części zjazdów w kierunku drogi lub w kierunku danej posesji (ale tylko gdy na granicy pasa drogowego przewidziane zostanie zastosowanie odwodnienia liniowego).

W ramach projektowanego układu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego przewiduje się budowę nowych kanałów deszczowych w jezdniach ul. Wilczej i ul. Krakowskiej. Część wód opadowych z ul. Krakowskiej zostanie odprowadzona wpustami deszczowymi do kanalizacji ogólnospławnej.

Z uwagi na powyższe, w ramach inwestycji zaplanowano budowę sieci kanalizacyjnej deszczowej (o długości ok. 765 m) i przebudowę sieci kanalizacyjnej ogólnospławnej (o długości ok. 220 m), zlokalizowanych w pasie drogowym.

Przebudowane zostaną również odcinki wodociągu rozdzielczego o łącznej długości ok. 413.

Zakres opracowania obejmuje dodatkowo przebudowę torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Krakowskiej (od skrzyżowania z ul. Wilczą do realizowanej obecnie przebudowy torowiska wg projektu budowy Alei Wielkiej Wyspy we Wrocławiu). Torowisko zostanie przebudowane z dostosowaniem do ruchu tramwajowo autobusowego (pas tramwajowo-autobusowy). Projekt przebudowy obejmuje również dostosowanie istniejącego odcinka torowiska (w kierunku od ul. Wilczej do centrum) do dwukierunkowego ruchu autobusów (bez zmiany przebiegu torów tramwajowych). W tym celu zaprojektowano poszerzenie istniejącego torowiska do ok. 7 m kosztem rozbudowy odcinka ul. Krakowskiej tj. zwężenia pasów ruchu na jezdni ul. Krakowskiej. Rozstaw osiowy torów wynosi od 2,9 m do 3,5 m. Na odcinku o kilometrażu od 0+000,00 do 0+130,20 wykonane zostanie poszerzenie istniejącego torowiska o nakładkę bitumiczną. Natomiast na odcinku dla toru nr 41 o kilometrażu od 0+140,34 do 0+330,16 oraz dla toru nr 42 o kilometrażu od 0+142,60 do 0+330,17 zaprojektowano kompleksową wymianę konstrukcji torowiska (w projekcie przewidziano torowisko o zabudowie betonowej). Torowisko w ul. Krakowskiej zostanie wyposażone w elementy odwodnienia punktowego, które zostaną podłączone do istniejącego kanału ogólnospławnego/deszczowego. Zaplecze budowy zlokalizowane zostanie na terenie działek inwestycyjnych.

- b) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem*
- Przedmiotem planowanej inwestycji jest rozbudowa ul. Wilczej (od skrzyżowania z ul. Krakowską do łącznicy zjazdowej i odcinka przebudowanej ul. Wilczej) we Wrocławiu oraz rozbudowa ul. Krakowskiej (na odcinku od nr 102 do łącznicy wjazdowej na Al. Wielkiej Wyspy). Dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Alei Wielkiej Wyspy we Wrocławiu” Prezydent Wrocławia wydał w dniu 31 lipca 2013 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WSR.E.6220.22.2012.MD.DW.
- Jak wynika z Kip, przy uwzględnieniu charakteru i skali planowanego przedsięwzięcia oraz przedstawionych w Kip analiz, nie przewiduje się jego ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko, w tym również w ujęciu skumulowanym, a tym samym wystąpienia przekroczeń standardów środowiskowych w związku z funkcjonowaniem inwestycji.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi

Obszar przeznaczony pod realizację przedmiotowego przedsięwzięcia jest terenem silnie zantropogenizowanym. Obecnie ul. Wilcza posiada jezdnię dwukierunkową o nawierzchni z kostki kamiennej. Planowany do przebudowy odcinek ul.

Krakowskiej to ulica o przekroju dwujezdniowym o szerokim pasie dzielącym, wewnątrz którego zlokalizowane jest torowisko tramwajowe.

Realizacja inwestycji nie będzie związana z nadmierną eksploatacją i niewłaściwym wykorzystaniem zasobów naturalnych.

Realizacja przedsięwzięcia związana jest z zapotrzebowaniem na następujące surowce: beton asfaltowy, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi.

Przewidywana ilość piasku i pospółki wynosi ok. 2000 m<sup>3</sup>/okres budowy, natomiast ilość betonu asfaltowego – ok. 1000 m<sup>3</sup>/okres budowy.

Poza powyższymi, na etapie realizacji, w Kip stwierdzono zapotrzebowanie na:

- paliwa do napędu pojazdów samojezdnych (tj. oleje i benzyny) – ok. 3000 l/okres budowy,
- energię elektryczną (do zasilania urządzeń elektrycznych) - ok. 500 kW/okres budowy,
- wodę (na cele socjalne i technologiczne) - ok. 2 500 m<sup>3</sup>/okres budowy.

Na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie energii elektrycznej w celach oświetleniowych (12000 kWh/rok) i na potrzeby sygnalizacji świetlnej (12000 kWh/rok).

Jak wynika z Kip, na terenie inwestycji zinwentaryzowano łącznie 259 szt. drzew i 25 skupisk krzewów. Do wycinki, z uwagi na kolizje, w ramach prac przygotowawczych przedmiotowej inwestycji przewidziano ok. 124 szt. drzew (w tym 24 szt. do wycinki sanitarnej) oraz 17 skupisk krzewów (ok. 130 m<sup>2</sup>).

W ramach kompensacji planowane są nasadzenia nowych drzew i krzewów.

Pozostałe drzewa i krzewy rosnące na terenie inwestycji lub w jego pobliżu zostaną odpowiednio zabezpieczone w trakcie prac budowlanych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Kip, przed przystąpieniem do prac związanych z usuwaniem drzew i krzewów dokonana zostanie dodatkowa ocena obecności gatunków objętych ochroną związanych z zadrzewieniami, m.in. ptaków i nietoperzy. Zostanie również oceniona skala ich zasiedlenia przez ptaki podczas wizyty ornitologa i chiropterologa. W przypadku stwierdzenia zasiedlenia planowanych do wycinki zadrzewień i zakrzewień przez chronione gatunki prace zostaną poprzedzone odpowiednio: wizją ornitologiczną bądź chiropterologiczną celem ustalenia przez specjalistę dalszych działań ochronnych. W takim wypadku prace zostaną wstrzymane na czas zastosowania działań ochronnych.

Biorąc pod uwagę zastosowaną technologię prowadzenia prac realizacyjnych oraz planowane nasadzenia drzew i krzewów, przedsięwzięcie nie powinno mieć niekorzystnego wpływu na różnorodność biologiczną.

*d) emisji i występowania innych uciążliwości*

Na etapie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić emisja hałasu związana z prowadzeniem robót budowlanych, pracą maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz ruchem pojazdów transportujących materiały i surowce oraz odpady. Oddziaływania te będą miały charakter krótkotrwały, odwracalny i ograniczony do obszaru prowadzonych prac i ustąpią po ich zakończeniu, nie powodując trwałych zmian w środowisku.

W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią także uciążliwości związane z emisją pyłu powstającego podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, spalin pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu oraz emisją związaną z układaniem mas bitumicznych. Stan zwiększonej emisji, zarówno substancji gazowych, jak i pyłowych, ustanie z chwilą zakończenia realizacji przedsięwzięcia.

Wykorzystywany w trakcie prac sprzęt budowlany i środki transportu stwarzać będą możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Niebezpieczeństwo może stanowić w szczególności wyciek substancji ropopochodnych (oleje napędowe, smary, benzyny).

Przy prawidłowo zaplanowanych pracach budowlanych oraz właściwym zabezpieczeniu zaplecza i terenu budowy, etap realizacji inwestycji nie powinien stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Powstałe w trakcie realizacji inwestycji odpady będą na bieżąco w sposób selektywny przekazywane uprawnionym podmiotom w celu ich dalszego zagospodarowania.

Z uwagi na charakter przedmiotowej inwestycji, na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu będzie ruch pojazdów kołowych oraz ruch tramwajowy. Zgodnie z Kip, prognozowane natężenie ruchu na analizowanych odcinkach dróg na rok oddania inwestycji do użytkowania kształtuje się na poziomie od ok. 2 890 pojazdów na dobę (ul. Wilcza) do ok. 13 930 pojazdów na dobę (ul. Krakowska – wyjazd z miasta). Ruch tramwajowy odbywający się ciągiem ul. Krakowskiej oszacowano na ok. 90 kursów w ciągu dnia. W otoczeniu dróg objętych przedsięwzięciem zlokalizowana jest zabudowa chroniona akustycznie: tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe (ogródki działkowe) oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami. Z załączonej do Kip analizy akustycznej wynika, że funkcjonowanie przedmiotowej inwestycji nie powinno spowodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów*

*hałasu w środowisku. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy warunków komunikacyjnych, co w konsekwencji wpłynie na poprawę klimatu akustycznego.*

Na etapie eksploatacji inwestycji emisje substancji do powietrza generowane będą przede wszystkim w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po zrealizowanej inwestycji. Z przeprowadzonych w ramach analizowanej dokumentacji obliczeń wynika, że eksploatacja przedmiotowego układu drogowego nie będzie powodowała przekroczenia wartości dopuszczalnych określonych zgodnie z *rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu* oraz *rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*

Mając na uwadze zakres planowanej inwestycji oraz przedstawione rozwiązania zakresie systemu odwodnienia, nie przewiduje się negatywnego wpływu na stan środowiska gruntowo-wodnego. Odwodnienie nawierzchni jezdni projektuje się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych kierujących wody opadowe w kierunku projektowanych wpustów ulicznych czy obszarów retencji wód opadowych i roztopowych. W ramach projektowanego układu zagospodarowania wód z pasa drogowego przewiduje się budowę nowych kanałów deszczowych o średnicach zapewniających pojemność retencyjną, co spowoduje opóźnienie zrzutu zebranych wód do odbiorników. Nowe kanały deszczowe zaprojektowano w jezdni ul. Wilczej i ul. Krakowskiej. Część wód opadowych z ul. Krakowskiej zostanie odprowadzona wpustami deszczowymi do kanalizacji ogólnospławnej. Wody opadowe z chodników, ścieżek rowerowych i zieleńców będą zagospodarowane w miejscu powstawania lub skierowane spadkami poprzecznymi na tereny zielone oraz obszary zielone o zwiększonej chłonności. Odwodnienie torowiska zabudowanego realizowane będzie poprzez wpusty tradycyjne i skrzynki odwodnienia liniowego. Woda z krańcowej studzienki i skrzynek odwodnienia liniowego będzie odprowadzona przykanalikami do kanalizacji deszczowej. W celu prawidłowego funkcjonowania odwodnienia kanalizacja deszczowa oraz inne elementy odwodnienia drogowego będą regularnie czyszczone. Zgodnie z informacjami zawartymi w treści Kip, jakość wód opadowych i roztopowych z analizowanych odcinków dróg będzie spełniać wymagania *rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 roku w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych.*

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, w ramach jego eksploatacji przewiduje się wytwarzanie niewielkich ilości odpadów związanych z pracami utrzymaniowymi

i porządkowymi oraz obecnością użytkowników dróg. Większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytwarzania, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych zostanie przekazana uprawnionym podmiotom do zagospodarowania. Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej. Przy spełnieniu wymagań ochrony środowiska gospodarowanie odpadami powstającymi na etapie funkcjonowania analizowanego układu komunikacyjnego nie powinno wywierać negatywnego wpływu na środowisko.

*e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu*

Na podstawie zapisów Kip, etap realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie stanowi ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu zastosowanych technologii i użytych materiałów, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu. Eksploatacja inwestycji nie będzie miała znaczącego wpływu na klimat, w szczególności z uwagi na rodzaj i niewielką skalę inwestycji. Przewiduje się stosowanie standardowych materiałów budowlanych i rozwiązań technologicznych oraz prowadzenie właściwej organizacji prac budowlanych, co wpłynie na ograniczanie emisji zanieczyszczeń, ilości wytwarzanych odpadów i wykorzystywanych surowców.

*f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie*

Realizacja inwestycji związana będzie z wytwarzaniem odpadów ze względu na konieczność wykonywania prac budowlanych. Podstawowe źródła powstawania odpadów na etapie realizacji stanowią będą: wycinka drzew i krzewów, roboty ziemne, ułożenie nawierzchni dróg, roboty konstrukcyjno-budowlane obiektów inżynierskich, odpady z budowy istniejącej drogi; usuwanie kolizji z uzbrojeniem terenu (np. siecią wodociągową, kanalizacyjną, telefoniczną, oświetleniową itp.), eksploatacja maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych oraz budowa, funkcjonowanie i likwidacja zapleczy budowlanych.

Na etapie realizacji inwestycji przewidziano powstanie następujących rodzajów i ilości odpadów:

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Ilość [Mg]
1.	15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	3
2.	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	3
3.	15 01 03	Opakowania z drewna	20
4.	15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	0,2

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Ilość [Mg]
5.	15 01 11*	Opakowania z metali zawierające niebezpieczne porowate elementy wzmocnienia konstrukcyjnego (np. azbest), włącznie z pustymi pojemnikami ciśnieniowymi	1
6.	15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB) (głównie ubrania ochronne zanieczyszczone olejami)	1,5
7.	16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy <sup>5)</sup> inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	6
8.	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	250
9.	17 01 81	Odpady z remontów i rozbudowy dróg	250
10.	17 02 02	Szkło	1
11.	17 02 03	Tworzywa sztuczne	10
12.	17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	50
13.	17 04 02	Aluminium	5
14.	17 04 05	Żelazo i stal	50
15.	17 04 07	Mieszanki metali	50
16.	17 04 10*	Kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne	3
17.	17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	3
18.	17 05 04	Gleba i ziemia; w tym kamienie; inne niż wymienione w 17 05 03	500
19.	17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	10
20.	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	3

\* - odpady niebezpieczne

Ponadto, w trakcie realizacji inwestycji powstawać będą odpady komunalne wytworzone bezpośrednio przez pracowników (szacunkowo ok. 1–1,5 kg/pracownika/dzień), będą zbierane i gromadzone selektywnie w osobnych pojemnikach lub workach z podziałem na 4 frakcje tj.: odpady z papieru, odpady

ze szkła, odpady metali, tworzyw sztucznych oraz odpady opakowaniowe wielomateriałowe oraz bioodpady.

W związku z realizacją przedsięwzięcia powstanie około 500 Mg mas ziemnych. Wartości powstałych mas ziemnych, które zostaną wykorzystane do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym zostały wydobyte zgodnie z zapisami art. 2 pkt 3 *ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach*, a które nie będą stanowiły odpadów w rozumieniu przepisów tej ustawy zostaną oszacowane w bilansie robót ziemnych na etapie projektu wykonawczego. Podmiotem odpowiedzialnym za prawidłowe gospodarowanie odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia, w tym za przekazanie ich jednostkom uprawnionym do gospodarowania odpadami będzie firma budowlana.

Odpady niebezpieczne będą gromadzone selektywnie. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc powstawania do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia odbywał się będzie z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie tego typu odpadów.

Odpady powstające podczas eksploatacji drogi to głównie odpady z grupy 20. Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z wymogami *ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach* oraz aktów wykonawczych w tym zakresie. Etap eksploatacji nie będzie stanowił uciążliwości w zakresie emisji odpadów.

Większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytwarzania, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych zostanie wywieziona.

Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym.

Odpady będą przekazywane odbiorcom posiadającym wymagane prawem decyzje w zakresie gospodarowania odpadami lub w przypadku niektórych odpadów osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami zgodnie *rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku*.

*g) zagrożenia dla zdrowia, w tym wynikającego z emisji*

Z przedstawionych dokumentów znajdujących się w aktach sprawy wynika, że realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu zastosowanych technologii i użytych materiałów, nie będzie powodować zagrożeń dla zdrowia ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych,

walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Teren przeznaczony pod inwestycję znajduje się na obszarze objętym ustaleniami następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- obszaru położonego na północ od ulicy Krakowskiej w rejonie Parku Wschodniego we Wrocławiu przyjętego uchwałą nr XVI/476/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. Urz. Woj. Doln. Nr 16 z dnia 25 lutego 2008 r., poz. 272),
- obszaru położonego w zespole urbanistycznym Krakowska Przemysłowa we Wrocławiu przyjętego uchwałą nr XXV/916/08 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 16 października 2008 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. Urz. Woj. Doln. Nr 311 z dnia 2 grudnia 2008 r., poz. 3733),
- trasy łączącej Obwodnicę Śródmiejską z Wielką Wyspą we Wrocławiu przyjętego uchwałą nr XXII/713/08 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 12 czerwca 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Doln. Nr 214, poz. 2394).

Teren inwestycji zlokalizowany jest w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców. W sąsiedztwie dróg objętych przebudową zlokalizowana jest zabudowa o charakterze mieszkaniowym i usługowym.

a) *obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek*

W zasięgu oddziaływania niniejszego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne, ani inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, ani siedliska łąkowe i ujścia rzek.

b) *obszary wybrzeży i środowisko morskie*

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze wybrzeży ani w środowisku morskim.

c) *obszary górskie lub leśne*

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach górskich i leśnych.

d) *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych*

W zasięgu oddziaływania inwestycji nie stwierdzono występowania stref ochronnych ujęć wód, ani obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

e) *obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk oraz ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody*

W zasięgu oddziaływania przedmiotowej inwestycji nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci

Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody – w rozumieniu art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Najbliżej położony obszar Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) zlokalizowany jest w odległości ok. 700 m. Ponadto, w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się główne korytarze ekologiczne.

*f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia*

Jak wynika z Kip, w miejscu realizacji inwestycji nie występują obszary, na których standardy środowiska zostały przekroczone, jak również nie istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Planowane przedsięwzięcie nie ma wpływu na natężenie ruchu, a więc nie zmieni również skali istniejących oddziaływań w zakresie emisji substancji do powietrza. Ponadto, analiza akustycznego oddziaływania inwestycji wykazała, że jej eksploatacja nie spowoduje przekroczenia standardów akustycznych na terenach chronionych akustycznie.

*g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne*

Na przedmiotowym terenie nie występują zabytki podlegające ochronie na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, a te, które znajdują się poza terenem realizacji przedsięwzięcia nie są narażone na oddziaływanie ze strony planowanej inwestycji. Jak wynika z Kip, planowane przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego wpływu na zabytki – zarówno na etapie realizacji, jak i na etapie eksploatacji inwestycji.

Na terenie inwestycji ustalono strefę ochrony konserwatorskiej dotyczącą zabytków archeologicznych - prowadzenie prac ziemnych należy opiniować z właściwymi służbami ochrony zabytków.

*h) gęstość zaludnienia*

W rejonie lokalizacji inwestycji gęstość zaludnienia wynosi ok. 2192 os./km<sup>2</sup>.

*i) obszary przylegające do jezior*

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze przylegającym do jezior.

*j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej*

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze ochrony uzdrowiskowej.

*k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe*

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z obowiązującym podziałem jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP), zlokalizowane będzie na obszarze dorzecza Odry, w regionie wodnym Środkowej Odry, w granicach jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP): Oława od Pogródki do ujścia o kodzie RW600011133499. JCWP została oceniona jako silnie zmieniona część wód, o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny.

Presją determinującą stan wód w tej JCWP jest presja troficzna, której głównym źródłem jest odpływ miejski (wody opadowe), oraz źródła przemysłowe, źródła bytowe i komunalne (punkowe i rozproszone). Głównym źródłem presji chemicznych są: rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; nieznane (substancje zakazane). Ta JCWP przeznaczona została do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Celami środowiskowymi wyznaczonymi dla tej JCWP są dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku wg wymagań dla gatunków chronionych; oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla JCWP określono odstępstwa – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (do 2027 r.; substancje priorytetowe wprowadzone dyrektywą 2013/39/UE – do 2039 r.), polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych, co związane jest z brakiem osiągniętych (lub zagrożonych) celów środowiskowych JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny; MMI; bromowane difenyletery(b), rtęć(b), heptachlor(b), co jest spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów oraz na złagodzeniu celów środowiskowych, co jest związane brakiem osiągniętych celów środowiskowych JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w), jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 109, o kodzie PLGW6000109, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny oraz dobry stan ilościowy.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarowymi formami ochrony przyrody, poza granicami Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) i poza obszarami zagrożonymi powodzią.

Po przeanalizowaniu Kip, uwzględniając rodzaj, skalę, lokalizację, charakter oraz zakres prac związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia, które realizowane będzie przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących jej wpływ na środowisko oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, nie przewiduje

się negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) oraz możliwości osiągnięcia wyznaczonych dla nich celów środowiskowych.

3. Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania, rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2, wynikające z:

a) *zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać*

Oceniając skalę i rodzaj możliwego oddziaływania na etapie prac związanych z realizacją przedsięwzięcia, w trakcie których wystąpi emisja do powietrza związana z prowadzeniem prac ziemnych i budowlanych, ruchem pojazdów oraz pracą maszyn i sprzętu budowlanego, jak również hałas generowany przez pracujące maszyny i urządzenia, należy stwierdzić, że oddziaływania te będą miały charakter lokalny i przejściowy. Eksploatacja planowanej inwestycji nie będzie się wiązała ze znaczącym oddziaływaniem na środowisko.

Biorąc pod uwagę zaproponowane w Kip rozwiązania techniczno-organizacyjne, które inwestor zamierza zastosować podczas prowadzenia prac budowlanych i na etapie funkcjonowania inwestycji w celu zabezpieczenia środowiska przed ryzykiem jego ewentualnego zanieczyszczenia jak i negatywnego wpływu na środowisko, należy przyjąć, że zarówno realizacja przedsięwzięcia jak i jego eksploatacja nie będą powodować negatywnego wpływu na środowisko.

b) *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze*

Lokalizacja, rodzaj i parametry planowanego przedsięwzięcia oraz jego odległość od granic terenu państwa, eliminują możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

c) *charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania*

Uwzględniając planowaną infrastrukturę techniczną, a także jej zakładane obciążenie stwierdzić można, że funkcjonowanie ocenianego przedsięwzięcia nie spowoduje wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności.

Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na zwiększenie i złożoność oddziaływania w odniesieniu do istniejącej infrastruktury.

d) *prawdopodobieństwa oddziaływania, czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania*

Uciążliwości związane z realizacją inwestycji ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych i montażowych. Natomiast funkcjonowanie inwestycji, przy zastosowaniu planowanych rozwiązań, w tym chroniących środowisko, nie powinno ponadnormatywnie oddziaływać na warunki gruntowo-wodne, powietrze atmosferyczne, gospodarkę wodno-ściekową i odpadową oraz klimat akustyczny

i środowisko przyrodnicze, a prawdopodobieństwo jego szkodliwego oddziaływania na środowisko jest niskie.

e) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem*

Przedmiotem planowanej inwestycji jest rozbudowa ul. Wilczej (od skrzyżowania z ul. Krakowską do łącznicy zjazdowej i odcinka przebudowanej ul. Wilczej) we Wrocławiu oraz rozbudowa ul. Krakowskiej (na odcinku od nr 102 do łącznicy wjazdowej na Al. Wielkiej Wyspy). Dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Alei Wielkiej Wyspy we Wrocławiu” Prezydent Wrocławia wydał w dniu 31 lipca 2013 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WSR.E.6220.22.2012.MD.DW.

Uwzględniając charakter i skalę projektowanego przedsięwzięcia oraz przedstawione w Kip analizy, nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko, również w ujęciu skumulowanym, a tym samym wystąpienia przekroczeń standardów środowiskowych w związku z funkcjonowaniem inwestycji.

f) *możliwości ograniczenia oddziaływania*

W celu ograniczenia możliwości negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, w Kip wskazano planowane do zastosowania podczas prac budowlanych rozwiązania chroniące środowisko, w tym:

- prace budowlane związane z realizacją inwestycji w sąsiedztwie zabudowań mieszkalnych prowadzone będą wyłącznie w porze dnia,
- prace budowlane realizowane przy użyciu sprzętu emitującego uciążliwy hałas będą odpowiednio zaplanowane i rozłożone w czasie,
- zaplecze budowy zostanie zorganizowane na terenie o uszczelnionym podłożu,
- w rejonie wykonywania robót budowlanych będzie zapewniona dostępność sorbentów do likwidacji ewentualnych rozlewów olejów,
- materiały sypkie będą zabezpieczane przed możliwością przedostawania się frakcji pyłowej do powietrza podczas transportu i składowania,
- wykonawca robót zapewni należyty stan techniczny wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych dla środowiska wodno-gruntowego,
- odpady powstające na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji gromadzone będą selektywnie i przekazywane jednostkom zewnętrznym, w celu ich dalszego zagospodarowania.

Ponadto na podstawie art. 84 ust. 1a *ustawy o oś* organ określił w punkcie II. sentencji decyzji warunki, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b tej ustawy. Warunki określone w podpunktach II.1.-5. sentencji decyzji mają na celu ograniczenie emisji hałasu z terenu budowy na etapie realizacji inwestycji. W podpunktach II.6.-II.27. sentencji decyzji, uwzględniając treść opinii Dyrektora ZZL we Wrocławiu, określono warunki mające na celu zapewnienie właściwej organizacji zaplecza budowy, zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed przedostaniem się substancji (głównie związków ropopochodnych) oraz w celu prowadzenia prawidłowej gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami. W podpunktach II.28.-II.37. sentencji decyzji nałożono warunki wskazane w postanowieniu RDOŚ we Wrocławiu. Warunki określone w podpunktach II.28.-II.30. sentencji decyzji nałożono, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z realizacją inwestycji na gatunki zwierząt, w szczególności ptaki i nietoperze objęte ochroną gatunkową w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*, w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. zakaz niszczenia, usuwania lub uszkodzania gniazd, zakaz niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalistów ornitologa i chiropterologa ma zagwarantować, iż prace związane z realizacją inwestycji będą wykonywane z ograniczeniem oddziaływania na ww. grupy zwierząt. W celu ograniczenia śmiertelności drobnych zwierząt, w szczególności płazów, gadów i małych ssaków – gatunków objętych ochroną w myśl *ww. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* – nałożono warunek w podpunkcie II.31. sentencji decyzji. Warunki w podpunktach II.32.-II.34. sentencji decyzji określono w celu zabezpieczenia zieleni wysokiej narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałanie nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów. W celu niedopuszczenia do wprowadzenia do środowiska naturalnego i rozprzestrzeniania się w nim obcych gatunków roślin, będących często gatunkami ekspansywnymi, określono warunki w pod-punktach II.35. i II.36. sentencji decyzji. Natomiast nowe nasadzenia zwiększą bazę pokarmową dla ptaków i owadów, a tym samym różnorodność biologiczną tego terenu. Warunek w podpunkcie II.37. sentencji decyzji określono w celu przeciwdziałania rozprzestrzeniania się w środowisku rdestowca ostrokończystego *Reynoutria japonica*, gatunku rośliny wymienionej w załączniku nr 2 do *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2022 r. w sprawie listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii i listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, działań zaradczych oraz środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów*. W przypadku niemożliwych do uniknięcia kolizji ze stanowiskami zwierząt, roślin lub

grzybów gatunków chronionych na mocy *rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin oraz z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów*, w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. rozporządzeniach, przed rozpoczęciem prac należy uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*, a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia. Ponadto, mając na względzie zapisy art. 15 ust. 1 pkt 2 *ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych*, w przypadku stwierdzenia inwazyjnego gatunku obcego (IGO) wymienionego w załączniku nr 2 do *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2022 r. w sprawie listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii i listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, działań zaradczych oraz środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów*, należy dokonać stosownego zgłoszenia wójtowi, burmistrzowi albo prezydentowi miasta właściwemu ze względu na miejsce stwierdzenia obecności tego IGO w środowisku. Zgłoszenie winno zawierać dane określone w art. 15 ust. 2 *ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych*.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy o oś*, decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej. Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w trybie *ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*. W związku z tym, nie bada się zgodności lokalizacji planowanej do rozbudowy drogi publicznej z zapisami mpzp.

Teren przeznaczony pod inwestycję znajduje się na obszarze objętym ustaleniami kilku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Zakres inwestycji związany z przebudową torowiska tramwajowego, zlokalizowany jest w obrębie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- obszaru położonego w zespole urbanistycznym Krakowska Przemysłowa we Wrocławiu przyjętego uchwałą nr XXV/916/08 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 16 października 2008 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. Urz. Woj. Doln. Nr 311 z dnia 2 grudnia 2008 r., poz. 3733),
- trasy łączącej Obwodnicę Śródmiejską z Wielką Wyspą we Wrocławiu przyjętego uchwałą nr XXII/713/08 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 12 czerwca 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Doln. Nr 214, poz. 2394).

Zgodnie z zapisami ww. planów przebudowa torowiska tramwajowego realizowana będzie na terenie oznaczonym symbolami 1KDS i 1KDZ o przeznaczeniu podstawowym:

ulice oraz przeznaczeniu uzupełniającym: urządzenia telekomunikacyjne. W związku z powyższym przedsięwzięcie wpisuje się w przeznaczenie terenu ustalone w mpzp. Po przeanalizowaniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę ww. uwarunkowania, tj. charakter planowanego przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zasięg oddziaływania oraz jego odwracalność, jak również postanowienie RDOŚ we Wrocławiu, opinię Dyrektora ZZL we Wrocławiu oraz brak zastrzeżeń PPIS we Wrocławiu odnośnie oddziaływania przedsięwzięcia, po rozpatrzeniu wszystkich okoliczności faktycznych i prawnych orzeczono jak w sentencji decyzji.

### **Pouczenie**

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem organu, który ją wydał, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, zgodnie z art. 129 *k.p.a.*
2. Zgodnie z art. 49 *k.p.a.*, w przypadku zawiadomienia o wydaniu decyzji przez obwieszczenie, zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia, w którym nastąpiło jego udostępnienie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia *bip.um.wroc.pl*. Od tego dnia należy liczyć 14-dniowy termin na wniesienie odwołania.
3. Zgodnie z art. 127a *k.p.a.*, przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.  
Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

*Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla jednostki samorządu terytorialnego jest zwolnione od opłaty skarbowej.*

*Z up. Prezydenta*

*Małgorzata Demianowicz*

*Dyrektor*

*Wydziału Środowiska*

Otrzymują:

1. \_\_\_\_\_ – pełnomocnik Inwestora  
- Gminy Wrocław, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu, ul. Długa 49,  
53-633 Wrocław
2. Pozostałe strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 *k.p.a.*
3. aa

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, ul. Jana Długosza 68,  
51-162 Wrocław (AE:PL-32172-91780-DJHHW-27)

2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu, ul. Kleczkowska 20, 50-227 Wrocław (AE:PL-36627-27966-RIAEJ-15)
3. Dyrektor Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Wybrzeże Wyspiańskiego 39, 50-370 Wrocław (AE:PL-61765-81961-ESSTH-19)

Załącznik do decyzji Prezydenta Wrocławia  
z dnia 15 maja 2026 r.  
WSR-OS.6220.90.2025.JM

### **Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

(sporządzona na podstawie karty informacyjnej przedsięwzięcia)

Przedmiotowa inwestycja polega na rozbudowie ul. Wilczej (od skrzyżowania z ul. Krakowską do łącznicy zjazdowej i odcinka przebudowanej ul. Wilczej) we Wrocławiu oraz rozbudowa ul. Krakowskiej (na odcinku od nr 102 do łącznicy wjazdowej na Al. Wielkiej Wyspy). Całkowita długość przebudowywanych dróg wyniesie ok. 1,15 km.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przebudowie podlegać będą następujące drogi publiczne w rozumieniu *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*:

- ul. Wilcza – droga gminna nr 105739D i rezerwa komunikacyjna,
- ul. Krakowska – droga gminna nr 105735D oraz droga krajowa nr 94,
- Al. Armii Krajowej – droga krajowa nr 94 (wyłącznie w zakresie schodów z wiaduktu nad ul. Krakowską).

Ponadto, w ramach inwestycji przebudowany zostanie odcinek torowiska tramwajowego na ul. Krakowskiej. Łączna długość przebudowywanego torowiska wyniesie ok. 660 m toru pojedynczego (tj. 330 m linii tramwajowej).

Szczegółowy zakres inwestycji obejmuje m.in.:

- rozbudowę ul. Wilczej,
- budowę sięgacza ul. Wilczej,
- rozbudowę ul. Krakowskiej,
- przebudowę torowiska tramwajowego w ul. Krakowskiej wraz z wyposażeniem,
- budowę/przebudowę dróg dla pieszych, dróg dla rowerów,
- budowę, likwidację, przebudowę zjazdów,
- wykonanie robót ziemnych związanych z robotami budowlanymi,
- budowę/przebudowę odwodnienia,
- budowę/przebudowę oświetlenia drogowego,
- rozbiórkę schodów zejściowych z wiadukty nad ul. Krakowską w ciągu al. Armii Krajowej,
- budowę, przebudowę i zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu [sieci elektroenergetycznej średniego i niskiego napięcia, zabezpieczenie słupa WN (110 kV), sieć wodociągowa rozdzielcza, sieć kanalizacji sanitarnej, sieć kanalizacji ogólnospławnej, sieć gazowa niskiego ciśnienia, sieć ciepłownicza (zabezpieczenie), sieci teletechniczne],
- budowę/przebudowę kanalizacji w ramach miejskich kanałów technologicznych (MKT),

- budowę sygnalizacji ulicznej wraz z siecią kanalizacji sygnalizacji ulicznej (KSU),
- regulację istniejącej armatury,
- wyniesienie projektu organizacji ruchu docelowego,
- wycinkę, nasadzenia zieleni.

Przedsięwzięcie będzie realizowane etapowo:

- etap I – rozbudowa ul. Krakowskiej i ul. Wilczej,
- etap II – budowa drogi dla pieszych i rowerów na fragmencie ul. Wilczej,
- etap III – budowa sięgacza ul. Wilczej.

Rozbudowę jezdni ul. Wilczej zaprojektowano w parametrach drogi klasy „D”, o prędkości projektowej wynoszącej ok. 30 km/h. Szerokość jezdni drogi wyniesie ok. 6 m na całym rozbudowywanym odcinku. Zakres rozbudowy ul. Wilczej obejmuje również budowę skrzyżowania typu rondo. Projektowane rondo będzie posiadało średnicę wyspy środkowej ok. 17 m, a jego zewnętrzna średnica wyniesie ok. 27 m. Jezdnia tarczy ronda posiadać będzie szerokość ok. 5 m, a dodatkowo rondo wyposażone zostanie w pierścień najazdowy szerokości ok. 1,5 m. Na dalszym odcinku poza rondem zaprojektowano rozwiązanie drogowe pozwalające na ominięcie słupa linii wysokiego napięcia (110 kV), dzięki czemu nie zajdzie konieczność przebudowy słupa, a jedynie jego zabezpieczenia barierami ochronnymi i systemem uziemień. Zaprojektowane rozwiązanie stanowi układ drogowy z rozsuniętymi relacjami dla przeciwnych kierunków ruchu drogowego. Kierunek do centrum stanowić będzie kontynuację relacji zjazdowej z terenu Alei Wielkiej Wyspy w kierunku ronda, natomiast relacja od ronda w kierunku ul. Wilczej została poprowadzona oddzielną jezdnią jednokierunkową mijając słup i włączając się w ul. Wilczą.

Rozbudowę jezdni ul. Krakowskiej zaprojektowano w parametrach drogi klasy „Z”, o prędkości projektowej wynoszącej ok. 40 km/h. Szerokość jezdni drogi przyjęto na poziomie 6 m (2 x 3 m) na całym rozbudowywanym odcinku. Wzdłuż ul. Wilczej i Krakowskiej przewidziano budowę i przebudowę dróg dla pieszych o szerokości ok. 2 m oraz dwustronną dwukierunkową drogę dla rowerów o szerokości ok. 2 m. Odwodnienie nawierzchni jezdni projektuje się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych kierujących wody opadowe w kierunku projektowanych wpustów ulicznych i obszarów retencji wód opadowych i roztopowych. W ramach projektu zastosowane zostaną wpusty tradycyjne i pośrednie. Odwodnienie nawierzchni zjazdów zrealizowane zostanie poprzez odprowadzenie wód opadowych z części zjazdów w kierunku drogi lub w kierunku danej posesji (ale tylko gdy na granicy pasa drogowego przewidziane zostanie zastosowanie odwodnienia liniowego). W ramach projektowanego układu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego przewiduje się budowę nowych kanałów deszczowych w jezdniach ul. Wilczej i ul. Krakowskiej. Część wód opadowych z ul. Krakowskiej zostanie odprowadzona wpustami deszczowymi do kanalizacji ogólnospławnej.

Z uwagi na powyższe, w ramach inwestycji zaplanowano budowę sieci kanalizacyjnej deszczowej (o długości ok. 765 m) i przebudowę sieci kanalizacyjnej ogólnospławnej (o długości ok. 220 m), zlokalizowanych w pasie drogowym. Przebudowane zostaną również odcinki wodociągu rozdzielczego o łącznej długości ok. 413.

Zakres opracowania obejmuje dodatkowo przebudowę torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Krakowskiej (od skrzyżowania z ul. Wilczą do realizowanej obecnie przebudowy torowiska wg projektu budowy Alei Wielkiej Wyspy we Wrocławiu). Torowisko zostanie przebudowane z dostosowaniem do ruchu tramwajowo autobusowego (pas tramwajowo – autobusowy). Projekt przebudowy obejmuje również dostosowanie istniejącego odcinka torowiska (w kierunku od ul. Wilczej do centrum) do dwukierunkowego ruchu autobusów (bez zmiany przebiegu torów tramwajowych). W tym celu zaprojektowano poszerzenie istniejącego torowiska do ok. 7 m kosztem rozbudowy odcinka ul. Krakowskiej tj. zwężenia pasów ruchu na jezdni ul. Krakowskiej. Rozstaw osiowy torów wynosi od 2,9 m do 3,5 m.

*Z up. Prezydenta*

*Małgorzata Demianowicz*

*Dyrektor*

*Wydziału Środowiska*