

RIT.V.6220.8.2017

Data: 21.11.2017 r.

## DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust.2 pkt 2, art. 75 ust 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257),

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 18.09.2017r. (data wpływu: 18.09.2017 r.), Zarządu Województwa Lubuskiego, złożonego przez pełnomocnika inwestora „PROMOST” Sp.zo.o. ul. Bohaterów Westerplatte 11, 65-034 Zielona Góra reprezentowanego przez Pana Andrzeja Szewczyka o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa obwodnic miejscowości Kosieczyn i Chlastawa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 302 oraz Podmokle Wielkie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 304” przewidzianego do realizacji na terenie Gminy Babimost i Gminy Zbąszynek, na działkach:

- Obręb 0004 Podmokle Wielkie, gm. Babimost – 682, 322/1, 321, 33/3, 214/6, 214/5, 33/6, 214/3, 214/4, 214/2, 214/1, 318, 10/1, 33/1, 159, 681, 171, 158, 168, 30/9, 30/14, 154, 160/2, 29, 30/5, 134, 133, 132, 90/1, 84, 131/2, 80, 126, 10/2, 81, 57, 56, 55, 54, 14, 13, 12, 11, 5/1, 3/3, 3/1, 4/1, 3/2, 2/2, 1, 44/3, 45/3, 49/1, 48, 686
- Obręb 0001 Kosieczyn, gm. Zbąszynek - 45/9, 555, 44/2, 685, 657/12, 668/2, 657/13, 41, 653
- Obręb 0001 Chlastawa, gm. Zbąszynek - 140, 22/1, 73, 74, 281, 72/2, 282/2, 285/6, 285/5, 285/3, 24, 288/3, 117/5, 116/3, 289/3

działając w oparciu o następujące dokumenty:

- 1) „Karta informacyjna przedsięwzięcia”
- 2) Opinię znak: WZŚ.4240.344.2017.PT z dnia 10.10.2017 r. (data wpływu: 10.10.2017 r.) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim
- 3) Opinię znak: NZ.771.21.69.2017.MR z dnia 29.09.2017 r. (data wpływu: 04.10.2017 r.) Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świebodzinie

## orzekam

I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa obwodnic miejscowości Kosieczyn i Chlastawa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 302 oraz Podmokle Wielkie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 304” przewidzianego do realizacji na terenie działek:

- Obręb 0004 Podmokle Wielkie, gm. Babimost – 682, 322/1, 321, 33/3, 214/6, 214/5, 33/6, 214/3, 214/4, 214/2, 214/1, 318, 10/1, 33/1, 159, 681, 171, 158, 168, 30/9,

- 30/14, 154, 160/2, 29, 30/5, 134, 133, 132, 90/1, 84, 131/2, 80, 126, 10/2, 81, 57, 56, 55, 54, 14, 13, 12, 11, 5/1, 3/3, 3/1, 4/1, 3/2, 2/2, 1, 44/3, 45/3, 49/1, 48, 686
- Obręb 0001 Kosieczyn, gm. Zbąszynek - 45/9, 555, 44/2, 685, 657/12, 668/2, 657/13, 41, 653
  - Obręb 0001 Chlastawa, gm. Zbąszynek - 140, 22/1, 73, 74, 281, 72/2, 282/2, 285/6, 285/5, 285/3, 24, 288/3, 117/5, 116/3, 289/3

II. Charakterystyka przedsięwzięcia określająca środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia jest załącznikiem niniejszej decyzji i stanowi jej integralną część.

III. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa obwodnic miejscowości Kosieczyn i Chlastawa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 302 oraz Podmokle Wielkie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 304”:

1. Obwodnicę zrealizować w wariantcie preferowanym 4B, o następujących parametrach technicznych:

- długość projektowanego odcinka: ok. 7 300 m;
- droga jednojezdniowa dwupasowa (poza terenem zabudowy - cały odcinek);
- klasa drogi: G;
- prędkość projektowa:  $V_p=70$  km/h;
- prędkość miarodajna:  $V_m=90$  km/h;
- szerokość jezdni drogi: 7,00 m;
- szerokość pasa ruchu: 3,50;
- nawierzchnia drogi: beton asfaltowy;
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu: 115 kN/oś
- szerokość poboczy: 1,25 m;
- szerokość dna rowów: 0,40 m.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia:

- 2.1 Sprzęt używany do realizacji prac musi być sprawny oraz stacjonować na wyznaczonym i właściwie urządzonym zapleczu, w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych muszą być odpowiednio zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostawaniem się ich do gruntów i wód.
- 2.2 Bazy materiałowe, zaplecze socjalne budowy oraz parking sprzętu i maszyn zlokalizować w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia poza miejscami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe.
- 2.3 Ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do zbiorników bezodpływowych i sukcesywnie zlecać wywożenie uprawnionym podmiotom, do oczyszczalni ścieków.
- 2.4 Wytworzone odpady magazynować selektywnie, w wyznaczonych i urządzonych miejscach. Wytworzone odpady winny być w pierwszej kolejności poddane odzyskowi w miejscu ich powstawania, a gdy jest to niemożliwe przekazywane specjalistycznym firmom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady winny być transportowane z częstotliwością wynikającą z procesów organizacyjnych i technologicznych. Magazynowanie i transportowanie odpadów należy prowadzić w sposób zapobiegający ich rozproszaniu się w środowisku.
- 2.5 Podczas prowadzenia prac ziemnych unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków lub odpowiednio zabezpieczyć plac robót. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, należy je szybko i bezpiecznie uwolnić poza teren budowy.

- 2.6 Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum umożliwiającego realizację przedsięwzięcia.
- 2.7 W sąsiedztwie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, w zasięgu obrysu ich koron, prace prowadzić ostrożnie, tak aby nie spowodować ich uszkodzeń, a odkryte korzenie drzew należy przykryć warstwą urodzajnej ziemi.
- 2.8 Wykonać możliwie szybko humusowanie i obsianie trawą powierzchni wykopów i nasypów lub inny zabieg w celu ograniczenia erozji powierzchniowej.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o ooś:
  - 3.1 Odprowadzać wody opadowe i roztopowe poprzez rowy chłonno-odparowujące, ewentualnie zbiorniki chłonno-odparowujące lub odparowujące.

## UZASADNIENIE

Wnioskodawca – Zarząd Województwa Lubuskiego, poprzez pełnomocnika „PROMOST” Sp. z o.o. ul. Bohaterów Westerplatte 11, 65-034 Zielona Góra reprezentowanego przez Pana Andrzeja Szewczyka, wystąpił do Burmistrza Zbąszynka z wnioskiem z dnia 18.09.2017 r. (data wpływu: 18.09.2017 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia p.n. „Budowa obwodnic miejscowości Kosieczyn i Chłastawa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 302 oraz Podmokle Wielkie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 304” załączając do ww. wniosku

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniem,
- wypis z ewidencji gruntów,
- kopię mapy ewidencyjnej

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miejscowości Podmokle Wielkie, Kosieczyn i Chłastawa o długości ok. 7 300 m, zgodnie z wybranym przez inwestora wariantem 4B. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w województwie lubuskim w powiecie zielonogórskim, w gminie Babimost w obrębie 0004 Podmokle Wielkie oraz w powiecie świebodzińskim, w gminie Zbąszynek w obrębie 0001 Kosieczyn i 0001 Chłastawa.

Zakres prac obejmie między innymi: budowę nowego przebiegu dróg wojewódzkich nr 302 oraz 304, dróg dojazdowych, przebudowę kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz budowę ścieżki rowerowej na całej długości projektowanej obwodnicy. Powyższe działania są motywowane odciążeniem mieszkańców i zabudowy miejscowości Podmokle Wielkie, Kosieczyn i Chłastawa od ruchu pojazdów ciężarowych, głównie do stref przemysłowych przy miastach Zbąszynek i Babimost. W przedłożonej dokumentacji rozpatrywano 6 wariantów realizacji inwestycji o różnej długości od ok. 3774 m (wariant 1) do ok. 8636 m (wariant 5) i różnym przebiegu. Przyjęty przez wnioskodawcę wariant 4B, spośród pozostałych przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wydaje się najbardziej racjonalny pod względem realizacji założonego celu inwestycji oraz oddziaływania na środowisko. W znacznej części przebieg drogi będzie wykorzystywał istniejący wał (nasyp) nieczynnej linii kolejowej, w pozostałym przebiegu przechodząc przez grunty rolne i nawiązując do toru planowanej linii energetycznej 110 kV. Struktura ruchu średniego dobowego dla projektowanej obwodnicy wynosi w 2020 r. – 3800 pojazdów/dobę, a w 2030 r. (10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania) – 4584 pojazdów/dobę. Pora dzienna

stanowi 90 % SDR. Zastosowana inżynieria będzie standardowa i praktykowana od lat, między innymi mają być wykonane, np. roboty ziemne (rozbiórka nasypu kolejowego, wykopy, nasypy), sypanie podbudowy jezdni z kruszywa, układanie nawierzchni bitumicznych, rozbiórkę i przebudowę istniejących dróg w miejscach skrzyżowania z planowaną obwodnicą, budowę skrzyżowań, ułożenie prefabrykatów drogowych (rondo, skrzyżowania skanalizowane), przebudowa sieci infrastruktury technicznej, wykonanie powierzchniowego odwodnienia drogi, zdjęcie warstwy humusu w korytarzu projektowanej drogi, plantowanie powierzchni pobocza, wycinka drzew i krzewów które występują w kolizji z inwestycją. Oddziaływania powyższych technik budowy są rozpoznane i znane.

Przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz.71) i w związku z tym jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.) wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt 2 przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust 1 w/cyt. ustawy.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 przywołanej ustawy ooś oraz wg właściwości miejscowej, organem właściwym do przeprowadzenia postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia jest Burmistrz Zbąszynka.

Organ, po sprawdzeniu kompletności ww. wniosku i ustaleniu, że nie zawiera on braków formalnych, wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie, powiadamiając strony poprzez obwieszczenie z dnia 25.09.2017 r. znak: RIT.V.6220.8.2017.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, działając zgodnie z art. 64 ust. 1 w/cyt. ustawy ooś, organ zasięgnął opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świebodzinie (pisma z dnia 25.09.2017 r. znak: RIT.V.6220.8.2017 co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świebodzinie, w opinii z dnia 29.09.2017 r.(data wpływu: 04.10.2017 r.) znak: NZ.771.21.69.2017.MR oraz Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, w opinii z dnia 10.10.2017 r.(data wpływu: 10.10.2017 r.) znak: WZŚ.4240.344.2017.PT, stwierdzili brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. W związku z powyższym Burmistrz Zbąszynka w dniu 20.10.2017 r. w postanowieniu znak: RIT.V.6220.8.2017 odstąpił od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania środowisko dla inwestycji. Strony postępowania administracyjnego o wydanym postanowieniu zostały poinformowane poprzez obwieszczenie RIT.V.6220.8.2017 z dnia 23.10.2017 r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zbąszynku, Urzędu Miejskiego w Babimoście oraz na stronie internetowej [www.bip.zbaszynek.pl](http://www.bip.zbaszynek.pl). Jednocześnie na podstawie art. 10 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego Burmistrz Zbąszynka poinformował strony postępowania, że został zgromadzony cały materiał dowodowy w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem niniejszej decyzji. W wyznaczonym czasie żadna ze stron nie wniosła uwag do toczącego się postępowania.

Uwzględniając łącznie uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określone w art. 63 ustawy o

udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia oraz przedłożonej karty informacyjnej, stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, w ujściu rzeki, na obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, na obszarach górskich, na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

W trakcie procedury identyfikacji przedmiotu oddziaływań przedsięwzięcia uwzględniono położenie projektowanej inwestycji:

- poza obszarami ochrony przyrody,
- w odległości 2-3 km od granic najbliższych występujących obszarów Natura 2000 Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry PLB080005, Rynna Jezior Obrzańskich PLH080002 oraz Dolina Leniwej Obry PLH080001,
- poza zidentyfikowanymi strefami ochrony i ostojami gatunków chronionych i siedlisk chronionych obszarów,
- na odcinku ok. 2,8 km w obszarze antropogenicznie ukształtowanym po śladzie nieczynnej linii kolejowej (istniejących nasypów i wkopów), w którym różnorodność biotyczna odpowiada procesowi jej „młodej” adaptacji przyrodniczej (postaci spontanicznie wykształconych zbiorowisk roślinnych, roślinności ruderalnej) a ekosystemy najbliższego sąsiedztwa stanowią różnowiekowe powierzchnie lasów gospodarczych (prawie w całości borów sosnowych) oraz zmienne uprawy rolne i zbiorowiska roślin segetalnych,
- na odcinku ok. 3,9 km, przez grunty rolnicze (pola uprawne) gdzie walory i zasoby przyrodnicze oraz relacje ekosystemowe pozostają pod silnym wpływem ludzkiej działalności.

Zakres wykorzystania zasobów środowiska, na etapie realizacji inwestycji, nie zakłada istotnych zmian w zasobach, tworach i składnikach miejsca oraz najbliższego sąsiedztwa przedsięwzięcia. Realizacja prac w małym stopniu, głównie w śladzie projektowanej obwodnicy i jej sąsiedztwa, zmieni dotychczasowe układy krajobrazowe i ekosystemowe. Oddziaływania budowy będą lokalne, okresowe i ustąpią po ich zakończeniu. Łączna powierzchnia podlegająca trwałemu przekształceniu, wg informacji zawartych w karcie, zajmie 5,9 ha.

Projektowana obwodnica nie przebiega przez obszar projektowanych korytarzy ekologicznych, które opracowano na bazie rozmieszczenia wybranych gatunków wskaźnikowych dla zachowania ciągłości cennych przyrodniczo obszarów oraz różnorodności biologicznej na poziomie genetycznym i ekosystemowym, a także ich szlaków migracyjnych. Budowa obwodnicy nie jest także planowana w obszarze ciągu doliny rzecznej, jezior czy rozległej, zwartej powierzchni leśnej tj. terenów o szczególnych uwarunkowaniach przyrodniczych dla pełnienia funkcji korytarzy ekologicznych.

W obszarze budowanej obwodnicy oraz w pobliżu (co najmniej 0,5 km) nie występują stałe zbiorniki wodne, mogące stanowić istotne miejsca rozrodu płazów i położone w ich pobliżu powierzchnie leśne. Uwarunkowania przyrodnicze miejsca inwestycji, w oparciu o literaturę przedmiotu, nie wskazują zatem na możliwość przecinania przez planowaną obwodnicę utrwalonych szlaków migracji wiosennych i jesiennych płazów dla których droga stanowi przeszkodę oraz może stać się miejscem zwiększonej śmiertelności osobników ww. zwierząt podczas ich migracji rozrodczych oraz przemieszczania się na stanowiska

zimowania. Można zatem wykluczyć możliwość znaczących negatywnych oddziaływań, w skali lokalnej a tym bardziej regionalnej na powyższe gatunki zwierząt. Oddziaływania mogą być incydentalne i dotyczyć pojedynczych (losowych) osobników jedynie w mogących pojawić się efemerycznych zbiornikach wodnych położonych w obniżeniu bezodpływowym w sąsiedztwie planowanej obwodnicy, około km 3+150. Karta informuje, że w 2016 roku zbiorniki szybko wyschły i nie stanowiły miejsc rozrodu płazów. Ponadto są otoczone lasem liściastym z udziałem starych drzew (robinii akacjowej, olchy, dębu i brzozy), stanowiącym dogodne siedlisko dla zimowania płazów. Nie wykazano, że teren inwestycji jest miejscem rozrodu czy regularnego występowania gatunków zwierząt chronionych, choć może być miejscem ich okresowego pobytu podczas np. żerowania, odpoczynku, przemieszczania się. Uciążliwości dla przyrody z tytułu budowy inwestycji będą krótkotrwałe i ustępujące, rozmiar przekształcenia środowiska będzie lokalny. W bezpośredniej okolicy inwestycji istnieją zróżnicowane i odpowiednie siedliska dla zwierząt występujących obecnie w miejscu planowanych prac, mogących stanowić siedliska przejściowe bądź docelowe na czas prowadzenia prac czy w fazie eksploatacji przedsięwzięcia. Zmiana użytkowania terenów pod planowaną inwestycję oraz sytuacja występowania gruntów rolniczych pomiędzy miejscowościami Kosieczyn, Chlastawa i Zbąszynek a obwodnicą z pewnością zmieni (pogorszy) warunki dla zwierząt wykorzystujących obecnie ten obszar. Stopień uszczuplenia siedlisk krajobrazu rolniczego w skali lokalnej a tym bardziej regionalnej nie będzie jednak istotny, co pokazuje mozaika użytkowania terenu okolic trasy planowanej obwodnicy. Z tego powodu jest prawie pewne, że inwestycja nie przyczyni się do eliminacji gatunków charakterystycznych (typowych) fauny i flory dla tego miejsca czy do zmniejszenia ich liczebności bądź wymusi zmiany istotnych szlaków przemieszczania się zwierząt. Zresztą „odcięty” planowaną obwodnicą obszar gruntów rolnych z enklawami leśnymi przylega od północy do zabudowań wsi Kosieczyn, Chlastawa i Zbąszynek, węzła kolejowego i linii kolejowych, strefy przemysłowej a także dróg. Można zgodzić się z twierdzeniem w karcie, że główne szlaki (korytarze) migracji to dolina Leniwej Obry na zachodzie oraz kompleks leśny i dolina Obry na wschodzie. Droga nie będzie odgródzona. Dla wybranego wariantu lokalizacji, tj. 4B karta podaje, że niweletę drogi poprowadzono na całym odcinku w nawiązaniu do istniejącej konfiguracji terenu, zachowując zasadę niewielkiego wyniesienia niwelety ponad teren istniejący - od 0,5 do 1,0 m (miejscowo do 1,5 m). Zarówno określony w 2015 roku dla dróg wojewódzkich jak i prognozowany dla planowanej inwestycji ruch pojazdów koncentruje się w porze dziennej (90 % pojazdów samochodowych). W porze nocnej zdecydowanie słabnie. Powyższe uwarunkowania upoważniają do twierdzenia, że planowana obwodnica będzie stanowiła dla zwierząt dodatkową przeszkodę, lecz nie barierę migracji.

Rozpatrywano wycinkę drzew i krzewów, która jest konieczna na trasie budowanej obwodnicy, rosnących przede wszystkim w śladzie nieczynnej linii kolejowej i jej sąsiedztwie a także na trasie przecinanych powierzchni lasów gospodarczych. Jedynie początkowe 600 m drogi, odchodząc łagodnym łukiem od obecnego śladu drogi powiatowej nr 304, wymagać będzie wycięcia pasa drzew w starym, ponad 100-letnim lesie sosnowym. Ubytek drzew nieznacznie i nieistotnie uszczupli tego typu biotopy. W dalszym sąsiedztwie i w najbliższej okolicy planowanej inwestycji występuje mozaika powierzchni leśnych, podobnych wiekiem i składem gatunkowym usuwanym.

Na terenie przedsięwzięcia nie wykazano obecności siedlisk, które współtworzyłyby taki rodzaj układów ekologicznych, z chronionymi siedliskami i gatunkami obszaru Natura 2000, których przekształcenie mogłoby przyczynić się do trwałej i nieodwracalnej zmiany kluczowych procesów, struktur, powiązań i relacji ekosystemów jego przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000, w tym najbliższych: Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry PLB080005, Rynna Jezior Obrzańskich PLH080002 oraz Dolina Leniwej Obry PLH080001.

Oddziaływania, w trakcie budowy i eksploatacji nie będą miały skali naruszenia równowagi przyrodniczej lub znaczących oddziaływań na chronione w obszarze Natura 2000 gatunki i ich siedliska a także siedliska przyrodnicze, dla których istnieje potrzeba ustalenia nietypowych działań zapobiegających bądź minimalizujących. Inwestycja nie dokona fragmentacji siedlisk chronionych oraz nie zmieni ich powierzchni, nie zakłóci relacji ekosystemowych, nie spowoduje bądź nie zintensyfikuje zagrożenia dla utrzymania właściwego stanu ochrony siedlisk i gatunków a także nie spowoduje bariery migracji. Nie zostanie naruszona integralność obszarów oraz spójność sieci obszarów Natura 2000. Na Obszarze planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania reprezentantów gatunków chronionych i stanowisk siedlisk chronionych dla których przedsięwzięcie mogłoby stanowić zagrożenie stanu ochrony gatunków i siedlisk, a z tego tytułu konieczna byłaby ocena tego zagrożenia i formułowanie niestandardowych uwarunkowań nie ujętych przepisami prawa ochrony przyrody. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia jest deklaracja stwierdzająca podjęcie działań zabezpieczających przed ewentualną śmiertelnością drobnych zwierząt podczas prac budowlanych inwestor, tj. unikanie powstania pułapek dla zwierząt głównie płazów i małych ssaków bądź odpowiednie zabezpieczenie placu robót a w przypadku ich pojawienia się przenoszenie osobników z dala od prowadzonych prac w dogodne im siedliska. Rozwiązania techniczne są znane i praktykowane np. możliwie szybkie zasypywanie wykopów, przykrywanie wykopów (plandekami, deskami, płytami) niezasypywanych po ukończeniu pracy zmiany roboczej oraz montaż ogrodzenia zabezpieczającego przed wejściem płazów na teren budowy. Podobnie w KIP znajduje się deklaracja, że wycinka drzew i krzewów przeprowadzona będzie w sposób wypełniający przez inwestora przepisy prawa o ochronie gatunkowej ptaków. Nie istnieje ryzyko pochodzących gatunków inwazyjnych, zagrażających fitocenozom lub zoocenozom upraw leśnych bądź rolnych sąsiedztwa drogi. Sąsiedztwo to nie będzie naruszone w skali powodującej trwałe osłabienie biocenoz, np. poprzez otwarcie nowych nisz siedliskowych, wskutek czego możliwe byłoby wniknięcie i zdomowienie gatunków inwazyjnych. Zniszczona pokrywa roślinna będzie zabliźniona a powstałe wykopy i nasypy będą możliwie szybko humusowane i umocnione obsiewem, utrudniającym wnikanie gatunków inwazyjnych. Bazy materiałowo-sprzętowe oraz odpady powstające podczas prowadzenia prac (gruz budowlany, elementy prefabrykowane itp.) lokalizowane będą poza zasięgiem obrysu koron drzew oraz poza miejscami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe. W związku z budową i późniejszą eksploatacją przedsięwzięcia będą występować oddziaływania których skala nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej, która musiałaby być poprzedzona oceną oddziaływania na środowisko i ustaleniem nietypowych działań zapobiegających oraz minimalizujących. Nie będzie to też wymiar, który wymagałby kompensacji przyrodniczej. Rozwiązania z zakresu ochrony środowiska spełnią kryteria ochrony przyrody w miejscu inwestycji i zasięgu jego oddziaływania, w antropogenicznie przekształconym terenie o uproszczonych bądź pozostających pod wpływem ludzkiej działalności układach ekologicznych.

Oddziaływania występujące na etapie realizacji przedsięwzięcia związane będą głównie z emisją hałasu do środowiska, emisją zanieczyszczeń do atmosfery oraz powstawaniem odpadów. Eksploatacja planowanej obwodnicy skutkować będzie przede wszystkim typowymi oddziaływaniami infrastruktury komunikacyjnej, tj. na klimat akustyczny, jakość powietrza oraz w zakresie odprowadzania wód opadowych i roztopowych. W trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady typowe dla prac związanych z budową i przebudową dróg, głównie z grupy 17, 15 i niewielkie ilości z grupy 20. Odpady powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą związane jedynie z obsługą ruchu komunikacyjnego i mogą to być odpady komunalne porzucone przez użytkowników.

Ponadto, w trakcie eksploatacji drogi, powstawać będą odpady związane z utrzymaniem drogi w odpowiednim stanie technicznym.

Celem przedmiotowego przedsięwzięcia jest wyprowadzenie ruchu samochodowego (przede wszystkim ruchu pojazdów ciężarowych) poza obręb miejscowości Kosieczyn, Chlastawa oraz Podmokle Wielkie, podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców tych miejscowości, zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pieszych, poprawę warunków ruchu oraz zwiększenie komfortu jazdy i skrócenie czasu jazdy na drogach wojewódzkich nr 302 i 304 w ww. miejscowościach. Wariant 4B przyjęty do realizacji przebiega przez tereny leśne, pola uprawne i łąki, czyli poza terenami objętymi ochroną akustyczną. W przedłożonej dokumentacji wykonano analizę akustyczną dla wszystkich analizowanych wariantów i zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112) wskazano tereny znajdujące się w sąsiedztwie projektowanej obwodnicy objęte ochroną, i tak dla zabudowy mieszkaniowo-usługowej i zabudowy usługowej dopuszczalny poziom hałasu wynosi - 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy. Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała, że budowa obwodnicy nie będzie stanowić zagrożenia klimatu akustycznego terenów podlegających ochronie przed hałasem zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu przedmiotowej inwestycji. W związku z powyższym nie zachodzi potrzeba planowania i wdrażania jakichkolwiek dodatkowych środków ochrony przed hałasem.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia będą miały bezpośredni wpływ na stan zanieczyszczenia powietrza. W trakcie prowadzenia prac budowlanych wystąpi chwilowa emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych spowodowana tymi robotami. Źródłami zanieczyszczenia powietrza będą środki transportu, sprzęt mechaniczny służący do prowadzenia robót oraz inne urządzenia napędzane silnikami spalinowymi. Głównymi emitarami zanieczyszczeń będą maszyny budowlane oraz pojazdy transportujące materiały. Ze względu na charakter prac związanych z realizacją planowanej inwestycji, przewiduje się, że oddziaływania związane z tą fazą będą miały charakter krótkoterminowy, a miejsca powstawania uciążliwości będą się zmieniały wraz z postępem robót. Przy zakładanym natężeniu ruchu poza granicą pasa drogowego nie powinno dochodzić do przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. W związku z powyższym nie stwierdzono możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie.

Przewidywane potencjalne oddziaływanie na wody w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji będzie dotyczyć przede wszystkim możliwego przedostania się zanieczyszczeń, zarówno do wód, jak i do gruntu, a w konsekwencji również za jego pośrednictwem do wód podziemnych. W ramach planowanych prac konieczne będzie prowadzenie robót budowlanych za pomocą maszyn i sprzętu mechanicznego, co generuje ryzyko zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi w przypadku wycieku z nich paliwa lub płynów eksploatacyjnych. Zagrożenia te mogą być jednak skutecznie wyeliminowane dzięki zastosowaniu podstawowych zasad i dobrych praktyk prowadzenia robót budowlanych. W związku z powyższym dla planowanego przedsięwzięcia nie stwierdza się istotnego ryzyka zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji.

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie wskazano konkretnego sposobu odwodnienia planowanej obwodnicy. W opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wskazano propozycję inwestora dotyczącą odprowadzania wody opadowej i roztopowej powierzchniowo poprzez projektowane rowy chłonno-odparowujące, ewentualnie zbiorniki chłonno-odparowujące lub odparowujące. Zaplanowany system odwodnienia musi gwarantować dotrzymanie standardów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu



ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2014 r., poz. 1800). Analizowany teren położony jest w dorzeczu Odry. Wg aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjętej rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1967), teren przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się:

a) na obszarze dwóch jednolitych części wód podziemnych (JCWPd):

- nr 59 o kodzie GW600059, w regionie wodnym Warty. Ocena stanu ilościowego i chemicznego analizowanej JCWPd jest dobra. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla tej JCWPd jest niezagrażona,
- nr 69 o kodzie GW600069, w regionie wodnym Środkowej Odry. Ocena stanu ilościowego i chemicznego analizowanej JCWPd jest dobra. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla tej JCWPd jest niezagrażona;

b) na obszarze dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- Gniła Obra do wypływu z jez. Wojnowskiego Zach. z jez. Wojnowskim Wsch. i jez. Różańskim o kodzie RW60001715687. Ww. JCWP to naturalna część wód, której stan określono jako zły. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej JCWP jest niezagrażona,
- Obra od Kan. Dzwinińskiego do Czarnej Wody o kodzie RW6000251878719. ww. JCWP to naturalna część wód, której stan określono jako zły. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej JCWP jest zagrażona.

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji obejmującej budowę obwodnicy w ciągu dróg wojewódzkich oraz zaplanowane na etapie realizacji i eksploatacji działania minimalizujące, jak też konieczność zastosowania skutecznego systemu odprowadzania wód deszczowych, wykluczono możliwość wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne oraz ryzyko negatywnego wpływu na możliwości osiągnięcia celów środowiskowych ww. JCWP i JCWPd określonych w aktualnym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Na terenie oraz w zasięgu oddziaływania planowanej obwodnicy miejscowości Kosieczyn, Chlastawa oraz Podmokle Wielkie, nie są realizowane przedsięwzięcia, których oddziaływanie mieściłoby się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.). Na obecnym etapie, nie ma podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w art. 135 ust. 1 w/cyt. ustawy. Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej czy budowlanej, przy zaplanowanej technologii budowy drogi, ocenia się jako bardzo niskie. Ze względu na lokalizację oraz zakres przedsięwzięcia nie zachodzi również ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko, a bezpośrednie wykorzystanie zasobów naturalnych nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.

Po zapoznaniu się z przedmiotowym wnioskiem i szczegółowym przeanalizowaniu nie tylko bezpośrednich, ale i pośrednich skutków realizacji przedsięwzięcia, a także po wnikliwej analizie uwarunkowań realizacji inwestycji w przedłożonym wniosku, biorąc pod uwagę uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r., a zwłaszcza aspekt lokalizacyjny planowanego przedsięwzięcia, a także skali i charakteru inwestycji jak również w oparciu o opinie ww. organów postanowiono jak w sentencji.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji wymienionych w art. 72 ust 1 tej ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym niniejsza decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zielonej Górze ul. Podgórna 7, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia



Otrzymują:

- ① Pan Andrzej Szewczyk – pełnomocnik inwestora  
„PROMOST” Sp. zo.o., ul. Bohaterów Westerplatte 11, 65-034 Zielona Góra
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim  
ul. Jagiellończyka 13; 66-400 Gorzów Wlkp.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świebodzinie  
ul. 30 Stycznia 5; 66-200 Świebodzin

**BURMISTRZ**

*mgr inż. Wiesław Czyczerski*