

DECYZJA

Działając na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2; art. 75 ust.1 pkt. 4; art. 82 i 85 ustawy z dnia 03.10.2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zwanej dalej *ustawą o oś* (t.j. Dz. U. z 2021r. , poz. 247 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14.06.1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2021r. poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 05.06.2020r., złożonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n.:

"Rozbudowa drogi krajowej nr 12 na odcinku Lipinki Łużyckie - Żary",

w oparciu o następujące dokumenty i uzgodnienia:

- Raport o oddziaływaniu na środowisko z maja 2021r., sporządzony pod kierownictwem Pawła Szewczyka,
- Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim znak: WZŚ.4221.181.2021.AN z dnia 05.11.2021r.,

orzekam

I. Określam następujące środowiskowe uwarunkowania na realizację przedsięwzięcia.

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 12 od km 25+950 do km 34+950. Inwestycja realizowana będzie w gminach Lipinki Łużyckie, Żary oraz w mieście Żary, w powiecie żarskim, w województwie lubuskim.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

- rozbudowę skrzyżowań drogi krajowej z drogami powiatowymi i gminnymi,
- przebudowy i poszerzenia istniejącej nawierzchni jezdni,
- wykonanie w obrębie skrzyżowań brukowanych wysp dzielących — skrzyżowania skanalizowane,
- budowę nowych i remont istniejących chodników dla pieszych,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę przejść dla pieszych wraz z azylami,
- budowę systemu odprowadzenia wód opadowych z budową nowych odcinków kanalizacji deszczowej, wykonania nowych i odbudowy istniejących rowów drogowych dla odprowadzenia wód opadowych z nawierzchni drogi,
- zainstalowanie w niezbędnym zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne, wygradzenia dla pieszych),
- budowę miejsc do ważenia i kontroli pojazdów,
- przebudowę w niezbędnym zakresie kolidujących sieci obcych,
- przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych,
- wykonanie nowego oznakowania drogowego i drogowaskazowego oraz instalacji urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę istniejących obiektów inżynierskich,
- budowę ciągów pieszo-rowerowych,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę drogi zbiorczej,
- wymianę/budowę przepustów.

Przyjęte parametry przebudowywanej drogi są następujące:

- Kategoria drogi: krajowa
- Klasa drogi: GP
- Przyjęta kategoria ruchu: KR5
- Prędkość projektowa: 70 km/h
- Prędkość miarodajna: 90 km/h
- Nośność drogi: 115 kN/oś
- Długość projektowanego odcinka: 9,0 km
- Szerokość jezdni: 8,0 m

- Szerokość pasa ruchu: 3,5 m + 0,5 m opaska
- Szerokość poboczy gruntowych ulepszonych: 1,5 m
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego przy krawędzi jezdni: 3,0 m
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego oddalonego od krawędzi jezdni: 2,5 m
- Szerokość chodnika zlokalizowanego przy krawędzi jezdni: 2,0 m
- Szerokość chodnika oddalonego od krawędzi jezdni: 1,5 m
- Nachylenie skarp nasypu: 1:1,5
- Nachylenie skarp wykopu: 1:1,5.

2. Warunki na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

- 2.1** W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej podczas realizacji przedsięwzięcia prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (w rejonie m. Lipinki Łużyckie, Sieniawa Żarska i Żary) prowadzić wyłącznie w porze dziennej (między 6.00 —22.00).
- 2.2** Zaplecze budowy i place składowe lokalizować w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej oraz min. 50 m od koryta rzeki Lubszy.
- 2.3** Zaplecze budowy, m.in.: strefy, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych, zorganizować w sposób zapewniający ochronę powierzchni ziemi przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
- 2.4** Zaplecze budowy wyposażać w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie odbierana przez uprawnione podmioty i wywożona do najbliższej oczyszczalni ścieków.
- 2.5** Odpady segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
- 2.6** Na terenie budowy zabezpieczyć środki do neutralizacji ewentualnych wycieków.
- 2.7** Sprzęt budowlany i transportowy, po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii, odprowadzić na miejsce postoju zapewniające ochronę powierzchni ziemi przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
- 2.8** W przypadku zaistnienia awarii, gdy wystąpi skażenie gruntu substancjami ropopochodnymi, niezwłocznie usunąć skażoną warstwę ziemi i przekazać do unieszkodliwienia podmiotowi posiadającemu zezwolenie z zakresu gospodarowania odpadami, a teren przywrócić do stanu pierwotnego.
- 2.9** Zastosować niezbędne środki techniczne i organizacyjne w celu utrzymania dróg dojazdowych w czystości oraz ograniczające emisję pyłu w trakcie transportu i magazynowania materiałów budowlanych i prowadzenia prac budowlanych.
- 2.10** W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, wodę z odwodnienia odprowadzać do najbliższego cieku bądź rowu, po wcześniejszym oczyszczeniu z zawiesiny.
- 2.11** Uszkodzone w trakcie budowy roślinne okrywy gleby, które będą przyszłym pasem przydrożnej zieleni, niezwłocznie humusować i obsiewać po zakończeniu kolejnego etapu prac budowlanych, w sprzyjających okolicznościach dla tych zabiegów.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o ooś.,

3.1 Na odcinkach drogi:

- od km 25+950 do km 27+300,
- od km 30+400 do km 30+700,
- od km 31+600 do km 32+800,
- od km 34+000 do km 34+950,

zastosować tzw. cichą nawierzchnię, zapewniającą redukcję hałasu o co najmniej 2 dB w stosunku do standardowej nawierzchni bitumicznej.

3.2 Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z drogi wykonać poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i spadków poprzecznych umożliwiających spływ wody do rowów i urządzeń odwadniających. W obszarze miejscowości Lipinki Łużyckie (wzdłuż całego obszaru objętego zabudową), częściowo w miejscowości Sieniawa Żarska i częściowo w mieście Żary na odcinkach, na których nie ma możliwości odprowadzenia wód deszczowych poprzez bezpośredni spływ do rowów drogowych, wybudować kanalizację deszczową.

3.3 Odprowadzać wody opadowe i roztopowe do następujących odbiorników:

- a) 44 rowów drogowych retencyjno-infiltracyjno-odparowujących, (od nr 1 do nr 41)
- b) rzeki Lubsza — dwa wyloty kanałów deszczowych w km drogi 26+672 i 26+675,
- c) zbiornika ZB1 retencyjno-infiltracyjnego w km 31+400; przed wprowadzeniem wód deszczowych z powierzchni szczelnej drogi do zbiornika ZB1, zaprojektować układ podczyszczający, składający się z separatora i osadnika.

II. Prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów dopuszcza się na działkach nr:

- 716/2 obręb 0007 Żary Miasto;
- 948/2, 311/7, 939/1, 947/2, 946/2, 945/4, 943/2, 941/2 obręb 0020 Sieniawa Żarska;
- 940/1, 924/1 obręb 0006 Lipinki Łużyckie.

III. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej dokonującej porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem, w oparciu o wykonane pomiary hałasu, w terminie 1 roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania. Pomiary wykonać należy w następujących punktach pomiarowych:

Lp.	Nr punktu	Lokalizacja
1	P3	26+500 L
2	P5	26+580 P
3	P6	26+720 L
4	P7	26+840 L
5	P11	27+200 L
6	P12	30+550 L
7	P13	31+700 P
8	P17	31+980 P
9	P18	32+050 L
10	P20	34+650 L

IV. **Nie nakładam** obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o ooś.

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

UZASADNIENIE

W dniu 14.09.2021r. do tutejszego organu został przekazany wg właściwości wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 05.06.2020r o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 12 na odcinku Lipinki Łużyckie Żary. Wniosek był kompletny w związku z powyższym tutejszy organ pismem z dnia 22.09.2019r. powiadomił inwestora o wszczęciu postępowania. Z uwagi, że liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, pozostałe strony postępowania zostały zawiadomione poprzez obwieszczenie.

Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do katalogu wymienionego w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 09.11.2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko tj.:

— § 3 ust. 2 pkt. 2 w zw. z § 3 ust. 1 pkt 62 – przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, rozbudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia t.j. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km innej niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32.

Jest to więc przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Z uwagi, że planowane przedsięwzięcia realizowane będzie w obrębie trzech gmin (gminy Żary, Gminy Lipinki Łużyckie, oraz gminy Żary o statusie miejskim) oraz fakcie, że największa część przedsięwzięcia zlokalizowana będzie na terenie gminy Żary, zgodnie z art. 75 ust. 4 i 5a w zw. z ust. 1 pkt. 4 ustawy ooś właściwym organem do wydania decyzji środowiskowej w przedmiotowej sprawie jest Wójt Gminy Żary, po zasięgnięciu opinii wójta/ burmistrza gminy na której terenie znajduje się pozostała część przedsięwzięcia. W związku z powyższym tutejszy organ pismami z dnia 22.09.2021r. przesłał wnioski do Wójta Gminy Lipinki Łużyckie oraz Burmistrza Miasta Żary o zaopiniowanie planowanego przedsięwzięcia. Do wniosków dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia. W odpowiedzi Wójt Gminy Lipinki Łużyckie postanowieniem z dnia 07.10.2021r. znak RL.6220.2.2020.2021 zaopiniował pozytywnie przesłany wniosek, nie wskazując przy tym żadnych uwag. Burmistrz Miasta Żary postanowieniem z dnia 13.10.2021r. znak WIT.6220.12.2021.MCH zaopiniował z uwagami wniosek wskazując, że:

1. Inwestor na etapie realizacji oraz eksploatacji inwestycji pokrywa koszty zużycia energii elektrycznej, pobranej z istniejącej sieci elektrycznej, w oparciu o wskazania licznika.
2. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi krajowej nr 12 odprowadzane do zbiornika retencyjnego znajdującego się na działkach nr 703/1 i 251/27 obręb 0007 w Żarach, można odprowadzić poprzez istniejące na terenie działki przyłącze kanalizacji deszczowej Ø500

znajdujące się na terenie nieruchomości i dalej do kolektora kanalizacji deszczowej Ø 500 w ulicy Katowickiej pod następującymi warunkami:

- 1) wody opadowe i roztopowe z całego odcinka drogi, należy zgromadzić i przetrzymać w rowach a po ustaniu deszczu odprowadzić do istniejącego zbiornika retencyjnego i dalej (poprzez przyłączy) do kanalizacji deszczowej miejskiej,
 - 2) zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu drogi, przed wprowadzeniem do sieci, należy oczyścić w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych, do wartości wymaganych w przepisach dotyczących ochrony środowiska,
 - 3) po wykonaniu rozbudowy drogi należy dokonać czyszczenia przyłącza oraz kanału kd 500 na odcinku od zbiornika retencyjnego (w kierunku odpływu) do studni deszczowej znajdującej się w pasie drogowym ul. Katowickiej,
 - 4) zbiornik retencyjny wykosić, odmulić i oczyścić z nagromadzonego osadu, stan techniczny zbiornika retencyjnego musi zapewniać możliwość odbioru napływających wód opadowych i roztopowych.
3. W km 33+912 drogi krajowej nr 12 należy przyjąć parametry zjazdu publicznego do parametrów oraz geometrii skrzyżowania skanalizowanego. Warunek ten podyktowany jest opracowywanym przez Gminę Żary o statusie miejskim studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w którym planuje się nowe połączenie drogowe (w przyszłości droga o parametrach klasy G) stanowiące łącznik pomiędzy dk 12 (km 33+912) a dk 27 (skrzyżowanie z ul. Fabryczną).
4. W km 34+610 drogi krajowej nr 12 projektowane pobocze po lewej stronie drogi należy przedłużyć do wysokości projektowanej lampy oświetlenia ulicznego na dz. nr 58/7 (ostatnia projektowana lampa) - po obu stronach ul. Serbskiej (dg 104836F).

Tutejszy organ po przeanalizowaniu uwag Burmistrza Miasta Żary stwierdził, że część uwag odnośnie zastosowania wskazanych przez ten organ rozwiązań nie jest stricte podyktowana ochroną środowiska, i powinna być rozpatrywana odrębnie, na dalszym etapie inwestycji podczas uzyskiwania decyzji inwestycyjnej w porozumieniu z inwestorem. Odnosząc się do kryterium odprowadzania wód opadowych i roztopowych do zbiornika retencyjnego znajdującego się na działkach nr 703/1 i 251/27 obręb 0007 w Żarach, wskazać należy, że zgodnie z raportem oddziaływania na środowisko przedłożonego przez inwestora nie przewiduje on odprowadzania wód opadowych do tego zbiornika, dlatego tutejszy organ uznał za bezzasadne ujmowanie takiego warunku w niniejszej decyzji.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy odcinka drogi krajowej nr 12 o długości 9 km (od km 25+950 do km 34+950). Zakres prac projektowych ma obejmować rozbudowę drogi z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez poszerzenie jezdni do 8 m, likwidację niebezpiecznych miejsc na drodze, budowę zatok autobusowych, ciągów pieszych, kanalizację ruchu w miejscowościach oraz wyspy spowalniające przed miejscowościami. Na przedmiotowym odcinku drogi zostanie przywrócony standard drogi klasy GP poprzez doprowadzenie do nośności 11,5 t/oś. Droga będzie spełniała warunki dotyczące potrzeb obronności państwa. Ponadto rozbudowa drogi krajowej nr 12 spowoduje uporządkowanie ruchu dla wszystkich uczestników ruchu tj. kierowców, pieszych i rowerzystów, a także poprawi walory estetyczne obszaru. Niezbędna będzie również przebudowa i dostosowanie istniejącej infrastruktury przesyłowej (sieci wodociągowej, kanalizacji deszczowej, gazociągowej, energetycznej i teletechnicznej) kolidującej z rozbudową drogi. Ponadto, prowadzona będzie wycinka drzew i krzewów znajdujących się w pasie drogowym lub przy krawędzi obecnego pasa drogowego.

Planowana inwestycja położona jest:

- W obszarze chronionego krajobrazu „Bory Bogumiłowskie”;
- Poza znanymi i uznanymi miejscami ochrony strefowej gatunków chronionych, wyznaczonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp.;
- Poza znanymi stanowiskami przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000 wyznaczonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp.;
- Na odcinku ok. 4,2 km, gdzie w sąsiedztwie obecnie znajduje się obszar upraw rolnych oraz grunty upraw leśnych, w typie gospodarstwa przerębowo-zrębowego i w przewodzie lasów o bliskim lub przekroczonym wieku rębności;
- Na odcinku około 4,8 km, gdzie w sąsiedztwie obecnie znajduje się zabudowa mieszkaniowa, gospodarcza i przemysłowa miejscowości Lipinki Łużyckie, Sieniawa Żarska, oraz Żary;
- W trasie istniejącej drogi, przy której jest obecna zabudowa o różnych funkcjach od mieszkaniowej po przemysłową, i gdzie planowana jest dalsza rozbudowa, zgodnie z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin Lipinki Łużyckie i Żary oraz miasta Żary;
- W granicach działek pasa drogowego, w którym pas zieleni towarzyszy jezdni i jest on stanowiskiem roślinności przydrożnej, flory powszechnej, ale w skład której wchodzi rzadkie i chronione gatunki roślin i mchów.

Bezpośrednio przy początkowym odcinku inwestycji w km ok. 25+950 przebiega korytarz ekologiczny – Korytarz Zachodni (KZ) łączący kompleksy leśne Polski Zachodniej, od Sudetów poprzez Bory Dolnośląskie i Lasy Zielonogórskie po Puszcę Rzepińską Park Narodowy Ujście Warty, gdzie dołącza do korytarza Północno-Centralnego.

W trakcie postępowania organ działając zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy ooś, zasięgnął opinii:

- **Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska** w Gorzowie Wlkp. (pismo z dnia 11.10.2021r. znak: WZŚ.4220.741.2021.AN), który wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- **Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego** w Żarach (pismo z dnia 01.10.2021r., znak NZ.9022.2.280.2021), który wyraził opinię, że dla niniejszego przedsięwzięcia nie jest wymagana konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ze względu na wymogi higieniczne i zdrowotne.
- **Dyrektora Zarządu Zlewni w Zgorzelcu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie**, pismo z dnia 05.10.2021 znak WR.ZZŚ.6.435.67.2021.KS, który wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę trudne do przewidzenia skutki oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko oraz uwarunkowania lokalizacyjne i prognozowany wzrost natężenia ruchu oraz opinie organów uzgadniających, w szczególności opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp., tutejszy organ na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy ooś wydał Postanowienie znak: RGŚ.6220.20.2021 z dnia 18.10.2021r. stwierdzające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia oraz określające zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko. W związku z powyższym organ jednocześnie działając zgodnie z art. 63 ust. 5 ustawy ooś zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W dniu 21.10.2021r. do Urzędu Gminy wpłynął w/w raport o oddziaływaniu na środowisko planowanej inwestycji, w związku z powyższym tutejszy organ postanowieniem z dnia 26.10.2021r. znak RGŚ.6220.20.2021 podjął zawieszony postępowanie, powiadamiając o tym strony postępowania.

Działając na podstawie art. 33 ust. 1 oraz art. 79 ust. 1 ustawy ooś, tutejszy organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, podając do publicznej wiadomości obwieszczeniem znak: RGŚ.6220.20.2021 z dnia 26.10.2021r. informację o toczącym się postępowaniu oraz wyznaczając 30 dniowy termin na zapoznanie się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków. Obwieszczenie zostało zamieszczone w sposób zwyczajowo przyjęty na tablicy ogłoszeń urzędu i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej gminy Żary.

Tutejszy organ przed wydaniem decyzji, działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1 zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. o uzgodnienie raportu. Pozostałe organy opiniujące t.j. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żarach oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zgorzelcu we wcześniejszym etapie postępowania wyraziły opinie, że nie jest wymagana potrzeba przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 2 i 4 ustawy ooś, w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jeżeli Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, wyraziły wcześniej opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, nie ma konieczności zasięgnięcia opinii i uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia z tymi organami.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim po zapoznaniu się z raportem wydał postanowienie znak: WZŚ.4221.181.2021.AN z dnia 05.11.2021r., w którym uzgodnił przedsięwzięcie w wariantcie I i określił warunki jego realizacji. Wójt Gminy Żary podtrzymał stanowisko wynikające z powyższego postanowienia wraz ze wszystkimi warunkami w nim zawartymi.

Na podstawie przedłożonego raportu o oddziaływaniu na środowisko ustalono co następuje: Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 12 od km 25+950 do km 34+950 na odcinku Lipinki Łużyckie — Żary, w gminach Lipinki Łużyckie, Żary oraz w mieście Żary, w powiecie żarskim, w województwie lubuskim.

Celem przedsięwzięcia jest podwyższenie standardu i bezpieczeństwa drogi. Ma on zostać uzyskany poprzez rozbudowę istniejącej DK12, na odcinku o długości ok. 9 km. Jezdnia ma być poszerzona do 8 m, z obecnych 6-7 m. Niezbędna będzie również przebudowa i dostosowanie istniejącej infrastruktury przesyłowej (sieci wodociągowej, kanalizacji deszczowej, gazociągowej, energetycznej i teletechnicznej) kolidującej z rozbudową drogi. Ponadto, prowadzona będzie wycinka drzew i krzewów znajdujących się w pasie drogowym lub przy krawędzi obecnego pasa drogowego.

Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia wskazano w pkt I 1 niniejszej decyzji.

Przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko informacje o planowanym przedsięwzięciu są wystarczające do oceny oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na

środowisko i pozwalają zdefiniować warunki realizacji i eksploatacji, zapewniające ochronę wszystkich komponentów środowiska oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o ooś — pkt 1 2-3 niniejszej decyzji.

Rozbudowa nawierzchni DK12 na odcinku Lipinki Łużyckie — Żary będzie zrealizowana w jej istniejącym śladzie, w związku z czym, brak jest możliwości dokonania wariantowania lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko wskazano jako preferowany przez inwestora wariant 1.

Przyjęte rozwiązania są optymalne ze względu na spełnienie potrzeb wynikających z istniejącego obciążenia ruchem pojazdów oraz uzyskania efektu podniesienia estetyki nawierzchni jezdni, komfortu i bezpieczeństwa użytkownika.

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

- na odcinku ok. 2,4 km w obszarze chronionego krajobrazu „33-Bory Bogumiłowskie” (dalej ochk), aczkolwiek projektowane prace przewidziane są do realizacji w wąskim pasie, tuż przy jego granicy, jedynie w obrębie nieznacznie poszerzonego pasa drogowego;
- poza znanymi i uznanymi miejscami ochrony strefowej gatunków chronionych, wyznaczonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowisk w Gorzowie Wielkopolskim;
- poza znanymi stanowiskami przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000, wyznaczonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowisk w Gorzowie Wielkopolskim;
- na odcinku około 4,2 km, gdzie w sąsiedztwie znajduje się obszar upraw rolnych oraz grunty upraw leśnych, w typie gospodarstwa przerębowo-zrębowego i w przewodzie lasów o bliskim lub przekroczonym wieku rębności;
- na odcinku o około 4,8 km, gdzie w sąsiedztwie występuje zabudowa mieszkaniowa, gospodarcza i przemysłowa miejscowości Lipinki Łużyckie, Sieniawa Żarska oraz Żary;
- w trasie istniejącej drogi, przy której jest obecna zabudowa o różnych funkcjach, od mieszkaniowej po przemysłową, i gdzie jest planowana dalsza zabudowa, zgodnie z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania gmin Lipinki Łużyckie i Żary oraz miasta Żary;
- w gruntach działek pasa drogowego, w którym pas zieleni towarzyszy jezdni i jest on stanowiskiem roślinności przydrożnej, flory powszechnej, ale w skład której wchodzi rzadkie i chronione gatunki roślin i mchów.

W związku z położeniem przedsięwzięcia w ochk rozpatrywano możliwe relacje charakteru oraz oddziaływania przedsięwzięcia wobec funkcji ochrony przyrody jakie ten obszar pełni. Obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Na skutek wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 24 sierpnia 2017 r., sygn. Akt II SA/Go 481/17 reżim prawny ww. formy ochrony przyrody, w postaci wprowadzonych zakazów działań niedopuszczalnych, nie ma zastosowania, stąd nie stanowi dla niego szczególnego zakresu ograniczeń. Przedsięwzięcie nie naruszy art. 24 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (tj. Dz.U. z 2021, poz. 1098).

Ponadto, nie zidentyfikowano zagrożenia dla realizacji celu powołania ww. obszaru chronionego krajobrazu. Rozbudowa drogi, która funkcjonowała przed wyznaczeniem ww. obszaru chronionego krajobrazu oraz jej użytkowanie, nie będzie miało wpływu na cele tej formy ochrony, które skupiają się na elementach jego wnętrza, to jest wyróżniających się krajobrazach o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowych ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Realizowana w powyższej lokalizacji w ochk, mająca głównie modernizacyjny charakter oraz obejmująca swym zakresem zasadniczo teren pasa drogowego, nie wpływa na zachowanie różnorodności biologicznej kompleksu leśnego Borów Bogumiłowskich, doliny rzeki Lubsza oraz innych cieków i związanych z nimi korytarzy ekologicznych, oraz terenów stawów hodowlanych i mozaiki terenów otwartych (rolniczych), kupionych w pobliżu jednostek osadniczych. W miejscu przedsięwzięcia nie wyznaczono, zgodnie z art. 23 a ust 1 pkt 1 w/cyt. ustawy o ochronie przyrody, strefy ochrony krajobrazu - stanowiącej przedpola: ekspozycji, osi widokowej, punktu widokowego lub obszaru wyróżniającego się lokalną formą architektoniczną. Nie wyznaczono tu miejsc, które byłyby istotne dla zachowania walorów krajobrazowych obszaru chronionego krajobrazu. Przebudowa i eksploatacja drogi nie spowoduje istotnego dysonansu wnętrza krajobrazu, a z racji swojego położenia oraz zastosowanych rozwiązań nie zdegraduje i nie upośledzi usług ekosystemowych tutejszych układów ekologicznych i ich funkcji korytarzowych.

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza siecią projektowanych korytarzy ekologicznych, wyznaczonych w oparciu o dane, których dysponentem jest Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, o przebiegu podanym na stronie: <http://geoserwis.gdos.gov.pl>). Tylko na jednym odcinku, od km 27+800 do km 29+60, droga przecina zwartą powierzchnię leśną. Zakres prac nie spowoduje powstania efektu barierowego bądź zwiększenia przeszkody migracyjnej, jaką stanowi obecna droga. Ma on znaczenie dla lokalnych migracji zwierząt i roślin, a obecna ich funkcja nie zostanie zmieniona wskutek podjęcia prac i dalszej eksploatacji istniejącej drogi. Planowane do realizacji prace nie obejmują bowiem jej ogrodzenia oraz montażu innych

przeszkód, np. barier ochronnych, wygradzenia dla pieszych (za wyjątkiem jednego przepustu, który wymaga zastosowania balustrad dla pieszych) oraz nie wprowadzają oświetlenia drogi. Poza tym odcinkiem, tereny przecinane przez obecną DK12, mogą mieć korytarzowe znaczenie głównie wynikające z obecności ekotonu, ale bez struktur kierujących migrację. Nie zawierają bowiem w sobie bądź nie stanowią korzystnych dla niego przestrzeni, tj. liniowych struktur np. dolin rzek (rzeka Lubsza przecinana jest w obszarze zabudowanym wsi Lipinki Łużyckie) i cieków, sąsiedztwa jezior i innych zbiorników wodnych, ciągów obniżenia terenu zajętych przez drzewa bądź krzewy oraz struktur powierzchniowych, np. terenów podmokłych, wodno-błotnych, szuwarów, zwartych płatów lasu. Wobec powyższego obecność dużych zwierząt, np. najczęściej saren, a w mniejszym stopniu jeleni bądź dzików, może być tu okazjonalna, losowa. Droga po modernizacji w dalszym ciągu pozostanie jedynie przeszkodą w migracji zwierząt, lecz nie będzie stanowiła bariery migracji.

Informacje o najbliższych położonych obszarach Natura 2000, zawarte w standardowych formularzach danych lub planach zadań ochronnych, nie wskazują by odcinek drogi DK12 pomiędzy Lipinkami Łużyckimi i Żarami, stanowił dla nich rodzaj oddziaływań i działalności, mających duży wpływ na obszar, a tym bardziej przedmioty ochrony. Planowana rozbudowa nie będzie miała wpływu, z racji charakteru i oddalenia, na obszary Natura 2000. Inwestycja nie spowoduje w tych obszarach:

- zniszczenia powierzchni siedlisk przyrodniczych, populacji gatunków roślin, żerowisk i lęgów zwierząt będących przedmiotem ochrony;
- wzrostu śmiertelności zwierząt będących przedmiotami ochrony poprzez kolizje bezpośrednie z samochodami i elementami infrastruktury drogowej;
- powstania bariery ekologicznej (przestrzennej, świetlnej, akustycznej) dla swobodnej migracji zwierząt, będących przedmiotem ochrony pomiędzy obszarami Natura 2000;
- płoszenia i niepokojenia (hałasem, światłem) prowadzącego do zmiany behawioru zwierząt;
- fragmentacji siedlisk i populacji gatunków będących przedmiotem ochrony;
- akumulacji toksyn w roślinach, będących przedmiotem ochrony poprzez bezpośrednie emisje zanieczyszczeń;
- izolacji populacji prowadzącej do wymierania populacji gatunków będących przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000, na skutek ograniczenia swobodnego przepływu genów i obniżenia zmienności genetycznej w populacji;
- oddziaływania zanieczyszczonych wód opadowych na przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 poprzez istniejące powiązania sieci hydrograficznej i ukształtowanie zlewni;
- zmiany warunków siedliskowych i struktury populacyjnej przedmiotów ochrony na skutek zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych, związanych z wykonywaniem wykopów i nasypów wynikających np. z przyjętej niwelety drogi;
- przekształcenia siedlisk przyrodniczych poprzez ekspansję gatunków obcych geograficznie i związanych z człowiekiem (synantropijnych);
- zaburzenia stopnia spójności obszaru z innymi obszarami powiązanymi.

Niemal na całej długości odcinka DK12, gdzie planowana jest rozbudowa, towarzyszą drodze pasy zieleni, znajdujące się w pasie drogowym lub w bezpośrednim sąsiedztwie tego pasa. Począwszy od wsi Lipinki Łużyckie, aż po rondo im. Żarskich Saperów w Żarach, pas ten ma różną postać od trawiastych muraw pozbawionych drzew i krzewów, przez alejowe zakrzewienia i zadrzewienia przydrożne, w których luki po drzewach wypadłych są uzupełnione młodym nasadzeniem. Tereny zieleni tylko z niską roślinnością zielną znajdują się w leśnych odcinkach drogi. W pasie zieleni pasa drogowego obecne są płytkie rowy odwodnieniowe, a sam pas przydrożny jest koszony w zależności od potrzeb utrzymania drogi w stanie bezpiecznym dla ruchu.

W pasie drogowym lub przy krawędzi pasa drogowego znajdują się 1023 drzewa o charakterze alejowym. W większości są to drzewa kilkudziesięcioletnie z celowego nasadzenia przydrożnego. Przeważają: klon zwyczajny, jesion wyniosły, dąb szypułkowy, sosna zwyczajna. Część z tych drzew będzie wycięta w zależności od rozwiązań projektowych rozbudowy. Na obecnym etapie liczba ta stanowi niewiadomą, jednak wartości biocenotyczne drzew i krzewów pobocza nie wymagają oceny oddziaływania na środowisko, dla sformułowania uwarunkowań mitygujących, minimalizujących lub kompensacji z tytułu naruszenia równowagi przyrodniczej.

Wśród szaty roślinnej, determinującej w znacznym stopniu faunę, znajdują się tu gatunki, traktowane nadal jako rzadkie i/lub chronione, takie jak np. mannica odstająca i babka pierzasta. W obydwu przypadkach nie są to już rzadkie gatunki flory, ale często występujące gatunki przydrożne uwarunkowane środowiskiem pobocza drogowego. Babka pierzasta jest gatunkiem zasolonych podłoży. Inwestor w raporcie proponuje przeniesienie, wraz z fragmentem ziemi, jednego osobnika babki nadmorskiej, występującej obecnie na przydrożu rozbudowywanego odcinka DK12. Podobnie jak babka pierzasta, babka nadmorska jest gatunkiem zasolonych podłoży, znana z poboczy dróg krajowych zachodniej Polski i wnikająca na stanowiska, związane ściśle ze sposobem zimowego utrzymania dróg. Jest to także stanowisko antropogeniczne, spontanicznie odtwarzalne, które nie decyduje o trwaniu gatunku lecz wzmacnia jego istnienie poprzez adaptowanie do środowiska uformowanego przez człowieka. Co więcej odpowiednie siedlisko tego gatunku nadal będzie obecne po rozbudowie drogi. Gatunki rzadkie i chronione stwierdzano także na drzewach

towarzyszących drodze, a nierzadko były to gatunki mające wysoką kategorię zagrożenia: miedzik płaski, szurpek porosły, pędzliczek zielonawy, nastroszek Brucha i kędzierzawy. Znajdują się one na kilkudziesięcioletnich drzewach przydrożnych, przy ruchliwej ulicy, niekiedy w sąsiedztwie terenu i przedsiębiorstw przemysłu, jak np. Swiss Krono. Nie stwierdzono chronionych gatunków grzybów i porostów.

W przypadku zniszczenia części osobników wymienionych gatunków roślin i mchów, a w obydwu przypadkach ich siedlisk — muraw i drzew, uwzględniono, że są to stanowiska antropogeniczne, spontanicznie odtwarzalne, które nie decydują o trwaniu gatunku lecz wzmacniają jego istnienie poprzez adaptowanie do środowiska uformowanego przez człowieka. Z tej przyczyny ich ubytek nie wymaga oceny wpływu na całość gatunku w zasięgu jego występowania. Istotnym jest, że dotychczasowa wiedza potwierdza ich liczne występowanie w tych pozycjach stanowiskowych, to jest przydrożach, w tej części Polski.

Rozpatrywano możliwość podjęcia działań ratowniczych np. przesadzania, zbierania nasion i wysiewu. Począwszy od genezy stanowiska oraz zależności od dawkowania soli na drodze, a zakończywszy na niepewnej, a nawet niepożądanym przyszłości, w której to dawkowanie w środowisku musiałoby być utrzymywane, by takie działanie było skuteczne długoterminowo, zapewniając egzystencję osobników gatunku, uznano to za nieracjonalne. Tereny zieleni przydrożnej nie mają funkcji ochrony przyrody, a priorytetową jest tu funkcja zaplecza drogi. Są one, poddane silnej presji i losowości zdarzeń, która nie daje pewności powyższego zabiegu. Sama obecność gatunków chronionych nie powinna krępować użytkowania.

Spośród zwierząt rozpoznano obecność lub ślady obecności gatunków powszechnych, nawet jeśli to były gatunki chronione np. gronostaj, jeż, kret, wiewiórka. Obecność ptaków reprezentowało ponad 40 gatunków, z których tylko dwa krzyżówka i gołąb grzywacz nie dostąpiły pozycji chronionych. Większość z nich potwierdziła lub sugerowała stanowiska lęgowe przy ruchliwej DK12, ale nie w pasie drogi. W związku z tym, że są to gatunki powszechnie występujące, nie ma potrzeby badania wpływu przebudowy drogi na całość gatunku w zasięgu jego występowania. Działania minimalizacji, dla np. usuwania drzew i krzewów, mogących lub będących siedliskami ptaków, zostały wypracowane i skutecznie testowane przy okazji innych tego typu inwestycji.

Płazy posiadały nieliczną gatunkowo reprezentację na stanowisku dawnej żwirowni, gdzie niewielkie zbiorniki wodne mają postać siedliska przyrodniczego w typie brzegi lub osuszone dna zbiorników wodnych kod 3130. To antropogeniczne stanowisko, będące najcenniejszym elementem szaty roślinnej i fauny sąsiedztwa drogi położone jest z dala od planowanej przebudowy drogi.

Podsumowując, nie zidentyfikowano wątpliwości w zakresie oddziaływań na gatunki chronione, w której wypracowano by indywidualne dla przedsięwzięcia i jego lokalizacji uwarunkowania z zakresu ochrony gatunkowej zwierząt, roślin i grzybów, które wykraczałoby poza rozwiązania prawne ochrony gatunkowej, w tym rekomendacje dla derogacji. Nie stwierdzono wrażliwych ostoi i miejsc bytowania innych dzikich zwierząt wymagających szczególnych uwarunkowań, niesformułowanych w prawie ochrony przyrody. Nie jest to ponadlokalna ostoja bioróżnorodności, której bogactwo wyróżnia ją z terenów sąsiednich.

Żadne z oddziaływań przedsięwzięcia na klimat nie będzie miało skali wymagającej ustalenia działań mitygujących lub minimalizujących z tytułu wpływu na przyrodę i ochronę przyrody. Przedsięwzięcie dotyczy obiektu istniejącego, który będzie modernizowany niewiele ponad obecną postać.

Nie wykazano, by rozbudowa i eksploatacja obecnej drogi DK12 mogła spowodować zmianę użytkowanych zasobów, tworów i składników przyrody sąsiedztwa przedsięwzięcia, która skutkowałą by upośledzeniem gospodarujących tu podmiotów lub mogła wzbudzić konflikty społeczne, związane ze zmianą stanu zasobów, tworów i składników przyrody.

Oddziaływania okresu budowy będą krótkoterminowe i punktowe, co najwyżej lokalne. Budowa będzie prowadzona na odcinkach. Oddziaływania eksploatacji będą długoterminowe. Obecność ludzi i maszyn oraz związane z tym oddziaływania nie będą się różniły od obecnego tu tła oddziaływań ruchu pojazdów i pobliskiego sąsiedztwa zabudowy. Można domniemać, że nie będą zjawiskiem dla dzikich zwierząt, powodującym płoszenie o skali zagrożenia dla osobników w miejscu przedsięwzięcia, a tym bardziej dla wszystkich reprezentantów gatunku. Skutkiem logistyki, budowy i późniejszej eksploatacji będą oddziaływania o skali, która nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej. Nie będzie to też wymiar, który wymagałby kompensacji przyrodniczej.

W związku z tym, że w pasie zieleni przydrożnej stwierdzono obce gatunki inwazyjne, zaproponowano uwarunkowanie pkt 2.11 niniejszej decyzji dla spowalniania ich ekspansji o treści:
- uszkodzone w trakcie budowy roślinne okrywy gleby, które będą przyszłym pasem przydrożnej zieleni, niezwłocznie humusować i obsiewać po zakończeniu kolejnego etapu prac budowlanych, w sprzyjających okolicznościach dla tych zabiegów.

Rozwiązania z zakresu ochrony środowiska, w tym stosowanie znormalizowanych procedur, urządzeń i surowców, spełnią kryteria ochrony przyrody w miejscu inwestycji i zasięgu jego oddziaływania. Obszar działek drogi DK12, pomiędzy Lipinkami Łużyckimi a Żarami, nie jest częścią ekosystemu o zaawansowanych postaciach sukcesyjnych, co z perspektywy ochrony przyrody i szczególnych okoliczności wymagałoby jej zachowania. Nie jest to postać zasobu, której nie można

odtworzyć lub która byłaby unikatowa. Zmiana użytkowania nie spowoduje upośledzenia zrównoważonego użytkowania i odnawiania zasobów, tworów i składników przyrody.

Z perspektywy zachowania, zrównoważonego użytkowania oraz odnawiania zasobów nie ma potrzeby: kategoriycznego zachowania obecnej tu biocenozy, jej utrzymywania w trakcie eksploatacji i odnowienia tej postaci po eksploatacji oraz kategoriycznego zachowania obecnych tu tworów przyrody nieożywionej, form i struktur, oraz ich odnowienia po eksploatacji. Stwierdzone w miejscu przedsięwzięcia zasoby, twory i składniki przyrody są odtwarzalne spontanicznie i antropogenicznie.

Według Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjętego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1967), planowany do rozbudowy odcinek drogi znajduje się na obszarze:

- dwóch jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) GW600076 i GW600077,
- dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): Lubsza od źródła do Uklejnej RW600018174816 i Żłota RW600018168969.

Rozpatrywana inwestycja nie ma znaczącego wpływu na stan wód, którego utrzymanie lub poprawa jest ważnym czynnikiem dla ochrony siedlisk lub gatunków występujących na obszarach chronionych zlokalizowanych na wyżej wskazanych jednolitych częściach wód.

Teren projektowanego przedsięwzięcia znajduje się poza terenami zagrożenia powodzią i podtopieniami. Teren inwestycji jest położony również poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych oraz poza strefami ochronnymi powierzchniowych i podziemnych ujęć wodnych.

Charakter prac związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia obejmie m. in. roboty budowlane oraz ziemne. Oddziaływania pochodzące z etapu realizacji przedsięwzięcia związane będą głównie z emisją hałasu do środowiska, emisją zanieczyszczeń do atmosfery oraz powstawaniem odpadów.

Eksploatacja drogi po jej rozbudowie 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 rozbudową 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.

Struktura ruchu średniego dobowego dla planowanego do rozbudowy odcinka drogi krajowej nr 12 wynosi w 2021 r. — 7465 pojazdów/dobę, a w 2031 r. — 8981 pojazdów/dobę.

Przedmiotowa inwestycja przebiega głównie poza terenami podlegającym ochronie akustycznej, niemniej jednak na odcinkach przebiegających przez tereny miejscowości Lipinki Łużyckie, Sieniawa Żarska i Żary, znajduje się zabudowa podlegająca ochronie, dla której zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. Dz.U. z 2014 r. poz. 112), wyznaczone zostały następujące dopuszczalne poziomy hałasu: dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży dopuszczalny poziom hałasu wynosi LAN, D = 61 dB — dla pory dziennej oraz LAeq, N = 56 dB — dla pory nocnej (tylko dla zabudowy jednorodzinnej); dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zagrodowej oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych (ogrody działkowe) dopuszczalny poziom hałasu wynosi LAN, D = 65 dB — dla pory dziennej oraz LAeq, N = 56 dB — dla pory nocnej.

Prowadzone prace budowlane w otoczeniu inwestycji będą stanowiły uciążliwość dla mieszkańców najbliższej zabudowy w zakresie oddziaływania akustycznego. Jednak prace budowlane z reguły posiadają krótkotrwały charakter, zmieniający się wraz z postępem realizacji projektu. Zastosowanie zaplanowanych rozwiązań chroniących klimat akustyczny podczas prowadzenia prac (warunek pkt 2.1 i 2.2 decyzji), wpłynie na zmniejszenie negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego realizacji.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie, przekroczenia hałasu od drogi krajowej nr 12 występują obecnie i nie są związane z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia. Wynika to z faktu, że już teraz przedmiotowy odcinek drogi charakteryzuje się znacznym natężeniem ruchu drogowego. Natężenie ruchu w roku 2015 wynosiło 6593 poj. na dobę, natomiast prognozowane natężenie ruchu dla roku 2021 wyniesie 7465 poj. na dobę.

Wzrost natężenia ruchu na przedmiotowej drodze nie będzie wynikał z przeprowadzonej rozbudowy drogi, a ze wzrostu ogólnego natężenia ruchu.

W przedłożonej dokumentacji dokonano szczegółowej analizy oddziaływania inwestycji na środowisko w zakresie emisji hałasu, zgodnie z zalecaną metodą obliczeniową. Modelowanie oddziaływania akustycznego przeprowadzono dla rozbudowy drogi krajowej w horyzoncie czasowym na lata 2021 i 2031 dla zakładanego natężenia ruchu. Przeprowadzona prognoza wykazała, możliwość występowania przekroczeń hałasu na terenach chronionych akustycznie. W związku z powyższym, w raporcie zaproponowano, że na następujących odcinkach drogi krajowej nr 12: od km 25+950 do km 27+300, od km 30+400 do km

30+700, od km 31+600 do km 32+800, od km 34+000 do km 34+950, zastosowana będzie tzw. cicha nawierzchnia, zapewniająca redukcję hałasu o co najmniej 2 dB w stosunku do standardowej nawierzchni bitumicznej.

W celu określenia skuteczności zaproponowanego rozwiązania dokonano prognozy hałasu przy uwzględnieniu zastosowania nawierzchni o obniżonej hałaśliwości. W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że pomimo spadku jej skuteczności w redukcji hałasu z zakładanych 2 dB do ok. 1 dB na terenach z ograniczeniem prędkości do 50 km/h, zastosowanie cichej nawierzchni, w większości przypadków, pozwala na zachowanie norm poziomu hałasu na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej. Prognozowane przekroczenia wynosiły mniej niż 1 dB (najwyższe wskazano w punkcie pomiarowym P7 w km 26+840 L i wynosiło 0,8 dB). Prognozowaną najwyższą skuteczność w redukcji hałasu cicha nawierzchnia osiągnęła w punkcie P12 w km 30+550 L, gdzie znajduje się zabudowa zagrodowa. W kilometrze tym, dopuszczalna prędkość wynosi 90 km/h i taką też przyjęto do analizy hałasu na tym odcinku. Z prognoz wynika, że redukcja hałasu w tej lokalizacji wynosić będzie ok. 2 dB, co pozwoli uzyskać spadek hałasu dla pory nocy dla lat 2021 oraz 2031 odpowiednio z poziomu 57,7 dB oraz 58,1 dB do poziomu 55,8 dB oraz 56,2 dB. Powyższe oznacza, że prognozowane przekroczenie wystąpi jedynie w porze nocy w roku 2031 i wynosić będzie 0,2 dB. W związku z powyższym należy uznać, że zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości (zapewniającej redukcję hałasu o co najmniej 2 dB) na odcinkach wskazanych w pkt MI niniejszego uzgodnienia, pozwoli na skuteczne ograniczenie hałasu drogowego na terenach podlegających ochronie akustycznej.

Należy również zauważyć, że prognozowane przekroczenia są na tyle niskie, iż mieszczą się w granicach dokładności przedstawionych analiz akustycznych, które wynoszą ok. 2-3 dB. Planowane działania inwestycyjne mają na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, wpłyną na jakość nawierzchni drogowej; co wiąże się bezpośrednio ze zmniejszeniem emisji hałasu w otoczeniu drogi. Planowana do wykonania nawierzchnia redukująca hałas znacząco poprawi warunki akustyczne. Ze względu na zły stan techniczny dotychczasowej nawierzchni, wymiana poprawi warunki akustyczne (szacunkowo o ok. 2 dB - 6 dB dla nawierzchni bitumicznej oraz 8 dB - 10 dB dla odcinka z kostki brukowej).

W celu weryfikacji ww. ustaleń, konieczne jest wykonanie analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt III niniejszej decyzji, dokonującej porównania wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem, w oparciu o wykonane pomiary hałasu, w terminie 1 roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania. Pomiary wykonać należy w 10 punktach pomiarowych wskazanych w pkt III niniejszej decyzji. Analizę porealizacyjną należy przedstawić Wójtowi Gminy Żary w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania.

Na podstawie przedłożonej analizy porealizacyjnej zostanie podjęta decyzja o konieczności bądź braku konieczności wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania.

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 emitorami 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. W niniejszym uzgodnieniu wskazano warunki ograniczające oddziaływanie inwestycji na środowisko na tym etapie — pkt 2.9 decyzji.

Przeprowadzona w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiza wykazała, iż przy zakładanym natężeniu ruchu poza granicą pasa drogowego nie będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza. 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 powierzchniowych, jak i do gruntu, a w konsekwencji również za jego pośrednictwem do wód podziemnych. W ramach planowanych prac konieczne będzie prowadzenie robót ziemnych i 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 wskazanych w niniejszej decyzji (warunki pkt 2.2-2.8, 2.10). W związku z powyższym dla planowanego przedsięwzięcia nie stwierdza się istotnego ryzyka zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji.

Podczas eksploatacji przedsięwzięcia do środowiska w sposób zorganizowany będą odprowadzane wody opadowe. Zaplanowany system odwodnienia opisany w pkt 3.2-3.3 niniejszej decyzji, gwarantować będzie dotrzymanie standardów określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji

szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1311).

W obszarze potencjalnego możliwego oddziaływania na środowisko rozbudowywanej drogi znajdują się w Żarach zakłady SWISS KRONO Sp. z o.o. produkujące płyty i wyroby drewnopochodne. Ze względu na skalę i rodzaj produkcji, zakłady te są największym emitorem zanieczyszczeń do środowiska w okolicy DK12. Skumulowane oddziaływanie w zakresie wprowadzania zanieczyszczeń do środowiska w tym przypadku może występować jedynie na nieznacznym odcinku omawianej drogi. Należy wskazać, że jest to oddziaływanie już istniejące, a przedsięwzięciem mającym najistotniejszy w nim udział, są zakłady SWISS KRONO Sp. z o.o. Innym przedsięwzięciem mogącym powodować skumulowanie oddziaływania jest linia kolejowa Łódź Kaliska — Zasieki — Forst przechodząca przez Żary oraz Lipinki Łużyckie. Linia ta zlokalizowana równolegle do DK12 w odległości od ok. 370 m (przy m. Żary) do około 1,1 km (przy m. Lipinki Łużyckie). Ze względu na odległość, oddziaływanie skumulowane nie będzie występowało w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu. Oba przedsięwzięcia stanowią jedynie przeszkodę na trasie migracji zwierząt, a nie barierę. W związku z czym, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie na wzrost efektu barierowego na szlakach migracji zwierząt, w tym przy uwzględnieniu oddziaływania ww. linii kolejowej.

Analizowanego przedsięwzięcia nie dotyczy zagadnienie poważnej awarii przemysłowej. Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej czy budowlanej, przy zaplanowanej technologii i zakresie prac budowlanych, ocenia się jako bardzo niskie. Wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na zmiany klimatyczne — ze względu na jego skalę i charakter, również nie będzie znaczący. Prawdopodobnie zaprojektowane elementy układu drogowego, będą odporne na oddziaływanie burz, deszczy nawalnych, silnych wiatrów. Bezpośrednie wykorzystanie zasobów naturalnych nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.

Ze względu na lokalizację oraz zakres przedsięwzięcia nie zachodzi również ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Inwestor zakłada realizację prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, dlatego w pkt IV niniejszego uzgodnienia wskazano działki, na których te prace mogą być podejmowane. Zagadnienie dotyczące prac przygotowawczych zostało uregulowane w art. 74 ust. 1 pkt 7 i art. 82a ustawy o ooś. Prace przygotowawcze prowadzone na podstawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach mogą być realizowane jedynie na nieruchomościach Skarbu Państwa w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tj. Dz.U. z 2021 r., poz. 1275). Wycinka drzew i krzewów prowadzona będzie również na działkach innych, niż te o których mowa w pkt II decyzji, ma ona również charakter prac przygotowawczych i realizowana będzie zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tj. Dz.U. z 2020 r., poz. 1363 ze zm.). Przed wydaniem decyzji inwestor przesłał do tutejszego organu pismo w sprawie korekty błędnie wskazanych w raporcie działek przeznaczonych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów. Korekta dotyczy doprecyzowania wyłącznie działek będących we własności skarbu państwa i będących w zarządzie lasów państwowych. Skorygowane działki bezpośrednio graniczą z pasem drogowym drogi planowanej do przebudowy i nie wybiegają poza zakres oddziaływania inwestycji, dlatego tutejszy organ uznał, że jest to mało istotna zmiana, nie zmieniająca analizowanego oddziaływania inwestycji w trakcie realizacji i uwzględnił ją w niniejszej decyzji po przeprowadzonej już ocenie oddziaływania.

Przy zastosowaniu planowanych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, omówionych w przedłożonym raporcie oraz przy spełnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji nie pogorszy się stan środowiska. Dlatego w pkt IV niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydawania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz w oparciu o cytowane na wstępie przepisy orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

1. Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zielonej Górze, składane za pośrednictwem Wójta Gminy Żary w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

2. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.
3. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy ooś*. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16.11.2006r. o opłacie skarbowej część I, kol.2 pkt 45 od wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wymagana jest opłata skarbową w wysokości 205,00 zł, którą Inwestor uiścił.

Załączniki :

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust 2 ustawy ooś

Otrzymują :

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – pełnomocnik: Alicja Gackowska, ul. Filtrowa 65/45, 02-055 Warszawa
2. a/a

Pozostałe strony postępowania zostają zawiadomione poprzez obwieszczenie.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Załącznik do decyzji **Wójta Gminy Żary znak RGŚ.6220.20.2021 z dnia 31.12.2021r.** o środowiskowych uwarunkowaniach zgodny z art. 84 ust 2 ustawy z dnia 03.10.2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zwanej dalej ustawą ooś (t.j. Dz. U. z 2021r. poz. 247 ze zm.).

I. Przedsięwzięcie, dla którego Wójt Gminy Żary wydał w/w decyzję winno być realizowane przede wszystkim zgodnie z opisem zawartym w karcie informacyjnej oraz raporcie, będących załącznikami w przedmiotowym postępowaniu tj. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: **Rozbudowa drogi krajowej nr 12 na odcinku Lipinki Łużyckie - Żary.**

II. Inwestycja charakteryzuje się następującymi parametrami technicznymi:

1. Planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 12 od km 25+950 do km 34+950. Inwestycja realizowana będzie w gminach Lipinki Łużyckie, Żary oraz w mieście Żary, w powiecie żarskim, w województwie lubuskim.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

- rozbudowę skrzyżowań drogi krajowej z drogami powiatowymi i gminnymi,
- przebudowy i poszerzenia istniejącej nawierzchni jezdni,
- wykonanie w obrębie skrzyżowań brukowanych wysp dzielących — skrzyżowania skanalizowane,
- budowę nowych i remont istniejących chodników dla pieszych,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę przejść dla pieszych wraz z azylami,
- budowę systemu odprowadzenia wód opadowych z budową nowych odcinków kanalizacji deszczowej, wykonania nowych i odbudowy istniejących rowów drogowych dla odprowadzenia wód opadowych z nawierzchni drogi,
- zainstalowanie w niezbędnym zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne, wygrozdenia dla pieszych),
- budowę miejsc do ważenia i kontroli pojazdów,
- przebudowę w niezbędnym zakresie kolidujących sieci obcych,
- przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych,
- wykonanie nowego oznakowania drogowego i drogowaskazowego oraz instalacji urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę istniejących obiektów inżynierskich,
- budowę ciągów pieszo-rowerowych,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę drogi zbiorczej,
- wymianę/budowę przepustów.

Przyjęte parametry przebudowywanej drogi są następujące:

- Kategoria drogi: krajowa
- Klasa drogi: GP
- Przyjęta kategoria ruchu: KR5
- Prędkość projektowa: 70 km/h
- Prędkość miarodajna: 90 km/h
- Nośność drogi: 115 kN/oś
- Długość projektowanego odcinka: 9,0 km
- Szerokość jezdni: 8,0 m
- Szerokość pasa ruchu: 3,5 m + 0,5 m opaska
- Szerokość poboczy gruntowych ulepszonych: 1,5 m
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego przy krawędzi jezdni: 3,0 m
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego oddalonego od krawędzi jezdni: 2,5 m
- Szerokość chodnika zlokalizowanego przy krawędzi jezdni: 2,0 m
- Szerokość chodnika oddalonego od krawędzi jezdni: 1,5 m

- Nachylenie skarp nasypu: 1:1,5
- Nachylenie skarp wykopu: 1:1,5.

2. Zapotrzebowanie na surowce, media oraz energię.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, trudne jest do określenia ilości materiałów i surowców budowlanych.

III. Dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostaną spełnione następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej podczas realizacji przedsięwzięcia prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (w rejonie m. Lipinki Łużyckie, Sieniawa Żarska i Żary) prowadzić wyłącznie w porze dziennej (między 6.00 — 22.00).
- Zaplecze budowy i place składowe lokalizować w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej oraz min. 50 m od koryta rzeki Lubszy.
- Zaplecze budowy, m.in.: strefy, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych, zorganizować w sposób zapewniający ochronę powierzchni ziemi przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
- Zaplecze budowy wyposażać w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie odbierana przez uprawnione podmioty i wywożona do najbliższej oczyszczalni ścieków.
- Odpady segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
- Na terenie budowy zabezpieczyć środki do neutralizacji ewentualnych wycieków.
- Sprzęt budowlany i transportowy, po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii, odprowadzić na miejsce postoju zapewniające ochronę powierzchni ziemi przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
- W przypadku zaistnienia awarii, gdy wystąpi skażenie gruntu substancjami ropopochodnymi, niezwłocznie usunąć skażoną warstwę ziemi i przekazać do unieszkodliwienia podmiotowi posiadającemu zezwolenie z zakresu gospodarowania odpadami, a teren przywrócić do stanu pierwotnego.
- Zastosować niezbędne środki techniczne i organizacyjne w celu utrzymania dróg dojazdowych w czystości oraz ograniczające emisję pyłu w trakcie transportu i magazynowania materiałów budowlanych i prowadzenia prac budowlanych.
- W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, wodę z odwodnienia odprowadzać do najbliższego cieków bądź rowu, po wcześniejszym oczyszczeniu z zawiesiny.
- Uszkodzone w trakcie budowy roślinne okrywy gleby, które będą przyszłym pasem przydrożnej zieleni, niezwłocznie humusować i obsiewać po zakończeniu kolejnego etapu prac budowlanych, w sprzyjających okolicznościach dla tych zabiegów.