



**Wójt Gminy Zabór**  
ul. Lipowa 15  
66-003 Zabór  
tel. (68) 3218300, fax (68) 3218301

Znak: GKN.6220.5.2022

Data: 2022-07-01

### **Decyzja** **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm., dalej: „k.p.a”), art. 71 ust. 1 i ust. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm., dalej: „ustawa o OOS”), § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839),

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 08.03.2022 r. (data wpływu: 10.03.2022 r.), uzupełnionego pismem z dnia 16.03.2022 r. (data wpływu: 17.03.2022 r.) złożonego przez Zarząd Województwa Lubuskiego poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, al. Niepodległości 32, 65 – 042 Zielona Góra reprezentowany przez Pełnomocnika Pana Filipa Walczaka Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Fawal”, ul. Kobylogórska 16a, 66-400 Gorzów Wielkopolski oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp., Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich Zarządu Zlewni w Zielonej Górze, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zielonej Górze,

#### **Stwierdzam:**

- I. **Brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa obwodnicy miejscowości Droszków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 282”** planowanej do realizacji na terenie województwa lubuskiego, powiatu zielonogórskiego, w granicach administracyjnych gminy Zabór oraz miasta Zielona Góra.
- II. Realizację przedsięwzięcia pod nazwą „**Budowa obwodnicy miejscowości Droszków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 282”** według proponowanego wariantu nr I i jednocześnie **wskazuje następujące istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia:**
  - 1) Głębokie wykopy zabezpieczyć przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt, poprzez umieszczenie wokół nich siatki o wysokości minimalnej 50 cm i wielkości oczka nieprzekraczającej 3 cm,
  - 2) Wycinkę drzew wykonać w okresie od października do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków, w przypadku konieczności prowadzenia prac w innym czasie, niezbędne będzie wprowadzenie specjalistycznego nadzoru przyrodniczego. Głównym zadaniem nadzoru przyrodniczego powinno być reagowanie na doraźne zagrożenia dla gatunków fauny, w tym szczególnie dla gatunków podlegających ochronie oraz zabezpieczenie zwierząt przed wnikaniem na teren prowadzonych prac;
  - 3) W trakcie prowadzenia prac w rejonie cieków wodnych, w okresie migracji płazów, wprowadzić specjalistyczny nadzór przyrodniczy oraz zabezpieczyć miejsca prowadzenia prac przed dostaniem się do nich płazów.

- 4) Podczas prowadzenia prac ziemnych należy unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków oraz odpowiednio zabezpieczyć plac robót. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt należy je szybko i bezpiecznie uwolnić poza teren budowy, który stanowi ich naturalne środowisko. Przed przeniesieniem gatunków chronionych należy uzyskać stosowną zgodę.
- 5) Wykonać odwodnienia nowej drogi wojewódzkiej nr 282 z wykorzystaniem właściwego ukształtowania powierzchni drogi oraz chłonnych rowów przydrożnych.
- 6) Przedsięwzięcie tak zaprojektować, zrealizować i utrzymywać, aby nie wpłynęło na istniejący reżim hydrauliczny cieków.
- 7) Inwestycje realizować z zapewnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu i minimalnego przekształcenia jego powierzchni. Zaplecza oraz bazy lokalizować na terenie sąsiadującym z planowanym przedsięwzięciem.
- 8) Bazy materiałowo-sprzętowe (magazyny, składy, bazy transportowe), urobek z wykopów oraz odpady powstające podczas prowadzenia prac (gruz budowlany, elementy prefabrykowane itp.) nie powinny być lokalizowane w zasięgu koron drzew.
- 9) Przed przystąpieniem do prac należy zdjąć wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi i składować w sposób uporządkowany (pryzmy) w celu wykorzystania.
- 10) W sąsiedztwie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, w zasięgu obrysu ich koron, prace należy prowadzić ostrożnie, tak aby nie spowodować ich uszkodzeń, a odkryte korzenie drzew należy przykryć warstwą urodzajnej ziemi.
- 11) Należy wykonać możliwie szybko humusowanie i obsianie trawą powierzchni wykopów i nasypów lub inny zabieg w celu ograniczenia erozji powierzchniowej, aby frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych.
- 12) Bazy materiałowe, zaplecze socjalne budowy oraz parking sprzętu i maszyn lokalizować w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, poza miejscami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe.
- 13) W toku realizacji używać materiałów bezpiecznych dla środowiska. Materiały i surowce zabezpieczać przed możliwością przedostania się do środowiska.
- 14) Roboty prowadzić w sposób ograniczający maksymalnie uciążliwość pod względem akustycznym oraz wibracji wywołanych pracą ciężkiego sprzętu. Roboty szczególnie hałaśliwe w pobliżu zabudowy mieszkaniowej wykonywać w porze dziennej tj. między godz. 6<sup>00</sup> a 22<sup>00</sup>.
- 15) W przypadku natrafienia w trakcie realizacji lub eksploatacji przedsięwzięcia na obiekty o wartości archeologicznej należy niezwłocznie powiadomić konserwatora ochrony zabytków.
- 16) Podczas realizacji inwestycji i późniejszej eksploatacji należy zapewnić właściwą organizację robót z zastosowaniem sprawnego sprzętu o wysokiej jakości i optymalnych warunków jego wykorzystania, tak aby zminimalizować hałas i emisje do powietrza. W trakcie realizacji zapewnić ograniczenie emisji do powietrza poprzez minimalizację pylenia (w trakcie przewozu i magazynowania materiałów sypkich, ruchu sprzętu oraz robót ziemnych). Stosować w maksymalnym zakresie gotowe mieszanki, a transport mas bitumicznych prowadzić pojazdami posiadającymi wymagane zabezpieczenia.
- 17) Prace budowlane prowadzić w taki sposób, aby zminimalizować możliwość zanieczyszczenia cieków wodnych, rowów melioracyjnych lub ingerowania w przyległy teren.
- 18) Teren baz materiałowych i transportowych utwardzić celem zabezpieczenia przed przedostaniem się do gruntu, do wód podziemnych i powierzchniowych substancji powodujących ich zanieczyszczenie.
- 19) Magazynować odpady w miejscach zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych oraz w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi poprzez właściwe zabezpieczenie podłoża i zapobieganie wnikaniu substancji do gleby i wód.

- 20) W przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te należy zebrać i wywieźć do jednostek zajmujących się ich unieszkodliwianiem lub unieszkodliwić na miejscu za pomocą sorbentów przeznaczonych do chemicznego unieszkodliwiania. Bazy i zaplecza muszą być wyposażone w sorbenty, maty sorbcyjne oraz inny sprzęt potrzebny do zapobiegania i usuwania wycieków.
- 21) Poziom mocy akustycznej użytego sprzętu nie może przekraczać wartości dopuszczalnych określonych np. w odpowiednim rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. *w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska* (Dz.U. z 2005 r., nr 263 poz. 2202 z późn. zm.).
- 22) W przypadku skarg na hałas należy przeprowadzić pomiary kontrolne i na tej podstawie podjąć ew. działania zabezpieczające.
- 23) W celu minimalizacji emisji zanieczyszczeń do powietrza należy maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych. Ponadto drogi serwisowe, technologiczne, dojazdowe oraz plac budowy należy utrzymywać w stanie ograniczającym emisję pyłów do powietrza.
- 24) Wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy
- 25) W celu ochrony walorów krajobrazu należy zastosować odpowiedni sprzęt i środki transportu, stały nadzór budowlany, dbać o porządek na terenie zaplecza budowy.
- 26) Po zakończeniu prac budowlanych teren należy uprzętnąć.
- 27) Podczas realizacji przedsięwzięcia wyposażać plac budowy w wystarczającą ilość sorbentów do neutralizowania ewentualnie powstających wycieków substancji ropopochodnych.
- 28) Do prac budowlanych stosować sprzęt w pełni sprawny oraz spełniający wymogi dopuszczające go do użytku. Rodzaj i stan techniczny wykorzystywanego sprzętu budowlanego musi zapewnić ochronę gruntu, wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniami.
- 29) W celu ochrony wód i uniknięcia sytuacji awaryjnych należy prowadzić kontrolę techniczną układów paliwowych używanych maszyn, a w przypadku awarii i wycieku oleju lub paliwa zebrać zanieczyszczone masy ziemne i je zneutralizować.
- 30) Wszelkie awaryjne naprawy sprzętu budowlanego oraz tankowanie prowadzić w przeznaczonych do tego celu miejscach na terenie utwardzonym, z zabezpieczeniem środowiska gruntowo -wodnego przed ewentualnymi zanieczyszczeniami, np. poprzez zastosowanie geomembrany lub maty sorpcyjnej.
- 31) Zlokalizować bazę materiałowo - sprzętową w specjalnie wyznaczonym do tego miejscu, na szczelnej i utwardzonej nawierzchni w odległości kilkudziesięciu metrów od urządzeń wodnych i cieku, poza terenami występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach piaszczysto - żwirowych oraz poza terenami stagnowania wód roztopowych w okresie wiosennym.
- 32) Należy zachować szczególną ostrożność podczas prowadzenia prac w pobliżu urządzeń wodnych i cieku, aby nie doprowadzić do zanieczyszczenia wód (masami ziemnymi, materiałami budowlanymi, odpadami), bądź przedostaniem się zawiesin mineralnych, czy zanieczyszczeń z placu budowy bezpośrednio do wód. W przypadku takiego zdarzenia należy natychmiast usunąć materiał i przywrócić przepływ wód.
- 33) Należy zachować szczególną ostrożność, aby nie uszkodzić sieci drenażowej znajdującej się na terenie działek przeznaczonych na planowaną inwestycję. W przypadku uszkodzenia urządzeń drenażowych Inwestor zobligowany jest do pokrycia kosztów lub naprawy zaistniałych szkód.

- 34) Zgodnie z zapisami ustawy Prawo wodne z dnia 20 lipca 2017 r. (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 2233 z późn. zm.) w przypadku konieczności budowy, przebudowy, likwidacji urządzenia wodnego należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne.
- 35) Prace ziemne prowadzić w sposób nie powodujący zakłócenia oraz zmiany stosunków wodnych na terenie inwestycji oraz na obszarach znajdujących się w jej bezpośrednim sąsiedztwie.
- 36) Wyposażyć teren budowy w urządzenia sanitarne ze szczelnym, bezodpływowym zbiornikiem do gromadzenia ścieków bytowych (toalety przenośne), które będą systematycznie opróżniane przez wyspecjalizowane podmioty.
- 37) Wodę na wszystkich etapach inwestycji dostarczać z zewnątrz na teren przedsięwzięcia.
- 38) Ograniczyć powierzchnię robót do niezbędnego minimum. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren robót należy uporządkować oraz przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.
- 39) Paliwa i smary przechowywać w szczelnych zbiornikach. Stosować izolowane od gruntu (np. wyścielane odpowiednią folią używaną do ekranizacji materiałów ropopochodnych) podręczne magazyny paliwa i smarów. Produkty stosowane do budowy typu farba, smoła magazynować w pomieszczeniach zadaszonych zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi oraz podmywaniem terenu. Miejsca składowania substancji podatnych na migrację wodą wyścielić materiałem izolacyjnym, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym.
- 40) Zachować środki ostrożności podczas prac izolacyjno - antykorozyjnych prowadzonych z wykorzystaniem substancji chemicznych, aby nie dopuścić do zanieczyszczeń gruntu.
- 41) W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń. W przypadku konieczności odwadniania wykopów budowlanych zasięg leja depresji nie może wykraczać poza granice terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Na odwadnianie wykopów budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopów, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 2233 z późn. zm.) należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne. Po zakończeniu prac ziemnych grunt należy zagęścić do warunków pierwotnych, aby nie dopuścić do tworzenia się stref uprzywilejowanego przepływu wody po zasypaniu wykopów.
- 42) System kanalizacji deszczowej wyposażyć w urządzenia podczyszczające wody opadowe lub roztopowe pochodzące z terenów utwardzonych z substancji ropopochodnych oraz zawiesin, przepustowości dostosowanej do wielkości powierzchni objętej systemem odprowadzenia ww. wód.
- 43) Na etapie eksploatacji utrzymywać w należyłym stanie czystość i sprawność techniczną systemu odprowadzania wód opadowych lub roztopowych z terenu inwestycji, w tym wykonywać regularne przeglądy i opróżnianie z mieszanin błotno - olejowych i zaolejonych osadów urządzeń podczyszczających wody opadowe lub roztopowe, a także monitorować ich stan techniczny i utrzymywać je w sprawności.
- 44) Przy szczegółowych rozwiązaniach projektowych dotyczących budowy odwodnienia projektowanego przedsięwzięcia należy mieć na uwadze zapisy ustawy Prawo wodne z dnia 20 lipca 2017 r. (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 z późn. zm.).
- 45) Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie realizacji przedsięwzięcia, tj. minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór. 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 rozproszeniu się w środowisku.

- 46) Podczas fazy eksploatacji inwestycji należy ograniczyć do niezbędnego minimum stosowanie środków do eliminacji śliskości nawierzchni, zgodnie z obowiązującymi normami i zarządzeniami. Stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.
- 47) W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych norm oddziaływania akustycznego po przeprowadzeniu monitoringu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko o którym mowa w pkt. III decyzji należy podjąć czynności minimalizujące emisję hałasu np. poprzez montaż ekranów akustycznych lub zastosowanie innych dostępnych rozwiązań.

**III. Nałożyć obowiązek monitorowania w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia na teren objęty ochroną akustyczną znajdujący się w obszarze o którym mowa w art. 74 ust. 3a pkt 1 ustawy OOS. Monitoring należy wykonać w terminie między 6 a 12 miesiącem po dniu oddania obiektu do użytkowania i wyniki przedłożyć w formie papierowej i elektronicznej Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, Wójtowi Gminy Zabór, Marszałkowi Województwa Lubuskiego w ciągu 1 miesiąca od dnia sporządzenia dokumentu.**

**IV. Charakterystykę przedsięwzięcia zawiera „Załącznik nr 1” do niniejszej decyzji.**

#### **Uzasadnienie**

Zarząd Województwa Lubuskiego poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, al. Niepodległości 32, 65 – 042 Zielona Góra reprezentowany przez Pełnomocnika Pana Filipa Walczaka Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Fawal”, ul. Kobylogórska 16a, 66-400 Gorzów Wielkopolski wnioskiem z dnia 08.03.2022 r. (data wpływu: 10.03.2022 r.) wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „**Budowa obwodnicy miejscowości Droszków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 282**”.

Do wniosku załączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej i elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywany obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 1 pkt. 3a zdanie drugie ustawy OOS,
- mapę w postaci papierowej oraz elektronicznej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w art. 74 ust. 1 pkt 3a zdanie drugie wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w art. 74 ust. 3 a pkt 1 ustawy OOS,
- załączniki zapisane formie elektronicznej.

Pismem z dnia z dnia 16.03.2022 r. (data wpływu: 17.03.2022 r.) wniosek został uzupełniony o wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów oraz płyty DVD z właściwymi danymi.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie i eksploatacji obwodnicy miejscowości Droszków DW282.

Planowane zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane będzie na terenie dwóch jednostek administracyjnych: Miasta Zielona Góra oraz gminy Zabór, w obrębie miejscowości Zielona Góra - Nowy Kisielin, Droszków, Przytok oraz Łaz, w powiecie zielonogórskim w województwie lubuskim. Głównym celem realizacji inwestycji jest likwidacja uciążliwości spowodowanych ruchem tranzytowym odbywającym się przez

Droszków, którego nasilenie nastąpi po wybudowaniu nowego mostu na rzece Odra oraz powiązanej z nim obwodnicy miejscowości Łaz, Zabór, Miłsko i Przewóz.

Opracowane i analizowane były trzy różne warianty lokalizacji nowo projektowanego przebiegu drogi wojewódzkiej. Początek i koniec każdego z wariantów przyjęto w tej samej lokalizacji drogi wojewódzkiej nr 282.

Przyjęte parametry projektowanej obwodnicy:

- klasa drogi: G,
- kategoria ruchu: KR4 - Jezdnia będzie posiadała warstwę ścieralną bitumiczną,
- szerokość jezdni: min. 7,0m (droga jednojezdniowa dwupasowa 2 x ok. 3,5 m); szerokość poboczy gruntowych: min. 1,25 m,
- dostępność do drogi: dojazd do terenów przyległych zapewnić z innych dróg niższych klas (ograniczenie liczby i częstości zjazdów) oraz poprzez dodatkowe jezdnie obsługujące tereny przyległe,
- skrajnia pionowa: ok. 4,60 m.

W szczegółowy zakres przedsięwzięcia wchodzi:

- budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 wraz z budową skrzyżowań na przecięciu z drogami lokalnymi,
- budowa dodatkowych jezdni obsługujących tereny przyległe oraz przebudowa/rozbudowa istniejących dróg publicznych,
- budowa przepustów pod koroną dróg i dodatkowych jezdni,
- przebudowa kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną,
- budowa przejścia bezkolizyjnego,
- budowa elementów wyposażenia dróg,
- budowa chodników z kostki betonowej lub płyt betonowych,

W ramach opracowania na całym odcinku projektowanej obwodnicy zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową o parametrach:

- szerokość: min. 2,5 m,
- rodzaj nawierzchni: beton asfaltowy.

Parametry planowanych przepustów:

- pod koroną drogi wojewódzkiej 282: średnica min. 0,80 m;
- pod koroną dodatkowych jezdni i innych dróg publicznych: średnica min. 0,60 m;
- pod chodnikami i ścieżkami pieszo - rowerowymi: średnica min. 0,50 m.

Inwestycja zlokalizowana jest w południowo - wschodniej części województwa lubuskiego na terenie powiatu zielonogórskiego (gmina Zabór) oraz częściowo w granicach administracyjnych m. Zielona Góra. Otoczenie analizowanej drogi stanowią głównie tereny zagospodarowane rolniczo, nieużytki, tereny leśne oraz zabudowania mieszkalne jednorodzinne. Na obszarze objętym opracowaniem przeważa krajobraz leśny. Dojrzałe drzewostany sosnowe (pochodzące z nasadzeń) mają charakter boru mieszanego świeżego, jednak ze zróżnicowanym stopniem zniekształcenia. Na drugim miejscu pod kątem zajmowanego obszaru znajdują się zbiorowiska pól uprawnych oraz zbiorowiska łąkowe. Łąki zarastane są przez krzewy i drzewa robinii akacjowej, klonu jesionolistnego.

Dla planowanego przedsięwzięcia analizowane były 3 warianty nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282. Po przeprowadzonej analizie do realizacji wybrano wariant 1 o projektowanej długości ok. 4,709 km.

Wariant inwestycyjny (wariant 1) zakłada, że na odcinku od istniejącego ronda w miejscowości Nowy Kisielin do drogi powiatowej nr 1185F Łaz - Przytok - Jany obwodnica poprowadzona zostanie po nowym śladzie (łąki, pola, tereny leśne), tak aby w jak największym stopniu oddalić się od zabudowań mieszkalnych

(Zielona Góra/Nowy Kisielin). W rejonie miejscowości Przytok zaprojektowano rondo (km ok. 2+541). Na dalszym odcinku obwodnica poprowadzona zostanie wzdłuż istniejącego przebiegu drogi powiatowej nr 1185F, tak aby dotychczasowy przebieg drogi powiatowej w jak największym stopniu wykorzystać jako dodatkową jezdnię obsługującą tereny przyległe.

W km ok. 3+910 obwodnica przecina istniejącą drogę powiatowa nr 1185F i trasowana jest po nowym przebiegu (równolegle do istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282). W miejscowości Łaz łączy się z nowo budowanym przebiegiem DW 282 jako czwarty wlot ronda.

Wariant inwestycyjny (wariant 1) powstał po przeprowadzonych konsultacjach społecznych i w maksymalnym stopniu uwzględnił zgłoszone przez mieszkańców oczekiwania co do planowanego przebiegu obwodnicy.

Analizowana inwestycja, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) jest przedsięwzięciem mogąącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy OOS, zatem stanowi planowane przedsięwzięcie określone art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS.

W myśl art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy OOS, dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed wydaniem decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 lub dokonaniem zgłoszenia określonego w art. 72 ust. 1a ustawy OOS.

Przedmiotowa decyzja niezbędna jest wnioskodawcy do uzyskania decyzji i postanowień na dalszych etapach inwestycyjnych.

Zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy OOS organem właściwym do przeprowadzenia postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy jest wójt, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast. W tym przypadku jest to Wójt Gminy Zabór.

Organ po stwierdzeniu kompletności wniosku i ustaleniu, że nie zawiera on braków formalnych, wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie, powiadamiając strony postępowania poprzez obwieszczenie z dnia 28.03.2022 r. Strony postępowania poprzez ww. obwieszczenie zostały również poinformowane o możliwości brania czynnego udziału w toku postępowania, zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym, składania pisemnych i ustnych uwag dotyczących rozpatrywanej sprawy, a także o organie właściwym do wydania decyzji.

Działając zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2, 4 ustawy OOS pismem z dnia 28.03.2022 r. Wójt Gminy Zabór zasięgnął opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zielonej Górze, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Zielonej Górze, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, do określania przez organ opiniujący zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko analizowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zielonej Górze w opinii sanitarnej z dnia 06.04.2022 r. (data wpływu: 06.04.2022 r.), znak: **NZ.9022.1.31.2022** stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz wskazał opracowanie pełnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodnie z art. 66 ustawy OOS z szczególnym uwzględnieniem wpływu emitowanego hałasu na terenach istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Zielonej Górze w piśmie z dnia 07.04.2022 r. (data wpływu: 14.04.2022 r.) **WR.ZZŚ.7.435.71.2022.MN** wyraził opinię, że dla

przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał konieczne do określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagania. Wszystkie ww. wymagania zostały uwzględnione w treści przedmiotowej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim pismem z dnia 12.04.2022 r. (data wpływu: 12.04.2022 r.), znak: **WZŚ.4221.204.2022.AJ** poinformował, że opinia o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy OOŚ zostanie wydana do dnia 26.04.2022 r. Organ wyjaśnił, że zwłoka spowodowana jest skomplikowanym charakterem i złożonością oraz koniecznością dokonania szczegółowej analizy dokumentacji.

Wójt Gminy Zabór obwieszczeniem z dnia 19.04.2022 r. poinformował strony postępowania administracyjnego o terminie w jakim zostanie wydana opinia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Zielonej Górze oraz o przyczynach zwłoki w sprawie wydania ww. opinii.

Ponadto zgodnie z art. 36 k.p.a. Wójt Gminy Zabór zawiadomił strony o przesunięciu terminu zakończenia postępowania w przedmiotowej sprawie. Organ wyjaśnił, że załatwienie sprawy w terminie określonym w art. 35 § 3 k.p.a., nie jest możliwe z uwagi na szczególnie skomplikowany charakter sprawy oraz konieczność otrzymania opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono do 19.05.2022 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w opinii z dnia 27.04.2022 r. (data wpływu: 27.04.2022 r.), znak: **WZŚ-II.4240.204.2022.SL** stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po szczegółowej analizie złożonego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie danych o przedsięwzięciu zawartych w karcie informacyjnej oraz uwzględniając łącznie uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określone w art. 63 przywołanej ustawy, a także w oparciu o opinie ww. organów, mając na uwadze usytuowanie, charakter i skalę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, na obszarach górskich, w 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.

Działki przeznaczone na projektowaną inwestycję zlokalizowane są w granicach jednostek planistycznych gospodarowania wodami: jednolitej części wód powierzchniowych JCWP - Odra od Czarnej Strugi do Nysy Łużyckiej o kodzie PLRW6000211739, JCWP - Śmiga o kodzie PLRW60002315569, oraz JCWP - Zimny Potok od źródła do Kanału Łacza o kodzie PLRW600017159659. Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) JCWP Odra od Czarnej Strugi do Nysy Łużyckiej o kodzie PLRW6000211739 została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny z możliwością migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego - Odra w obrębie JCWP i dobry stan chemiczny. Dla JCWP Odra od Czarnej Strugi do Nysy Łużyckiej o kodzie PLRW6000211739 określono odstępstwo polegające na przedłużeniu terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 roku ze względu na brak możliwości technicznych. Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) JCWP Śmiga o kodzie PLRW60002315569 została oceniona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP Śmiga o kodzie PLRW60002315569 określono odstępstwo polegające na przedłużeniu terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2021 roku ze względu na brak możliwości technicznych. Natomiast zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r.



poz. 1967) JCWP Zimny Potok od źródła do Kanału łącza o kodzie PLRW600017159659 została oceniona jako naturalna część wód o dobrym stanie, niezagrażona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 68 o kodzie PLGW600068, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrażona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny.

Teren inwestycji nie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP). Obszar przedsięwzięcia nie znajduje się w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody. Najbliższe ujęcia wód podziemnych do celów zbiorowego zaopatrzenia w wodę znajdują się w miejscowości Droszków na dz. o nr ewid.: 238/3 obręb Droszków, w odległości około 883 metrów od terenu przedsięwzięcia, oraz w miejscowości Łaz na dz. o nr ewid. 213/7, 187/10 obręb Łaz w odległości ok. 615 m od terenu inwestycji. Ujęcie w miejscowości Droszków składa się z 2 studni i posiada ustanowioną strefę ochrony bezpośredniej ujęcia wód podziemnych. Natomiast ujęcie w miejscowości Łaz składa się z 4 studni i posiada ustanowioną strefę ochrony bezpośredniej ujęcia wód podziemnych. Przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących wpływ dla środowiska nie przewiduje się negatywnego wpływu planowanej inwestycji na przedmiotowe ujęcia. Inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

W trakcie procedury identyfikacji przedmiotu oddziaływań przedsięwzięcia z perspektywy ochrony przyrody ustalono, że projektowana inwestycja położona jest:

- poza formami ochrony przyrody,
- poza znanymi i uznanymi miejscami ochrony strefowej gatunków chronionych, wyznaczonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim,
- poza znanymi stanowiskami przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000, wyznaczonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim,
- we wschodniej części projektowanego, lądowego korytarza ekologicznego o nazwie „Zielona Góra”, który jest obecnie aktualizowany, weryfikowany i ustalany w oparciu o dane, których dysponentem jest Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska,
- poza wrażliwymi na antropopresję: obszarami wodno-błotnymi, lasami starodrzewu, obszarami przyjeziornymi i dolinami rzecznyymi,
- poza stanowiskami przeżyciowymi zwierząt np. zbiornikami wodnymi płazów, zimowiskami nietoperzy, obszarami rozrodu żółwia błotnego,
- poza miejscami cyklicznego gromadzenia się ptaków na długich, sezonowych przelotach;
- w części i w sąsiedztwie istniejącej drogi wojewódzkiej DW282, gdzie różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów zostały ograniczone do zbiorowisk niskiej, pielęgnowanej roślinności przydroża oraz drzew i krzewów w układach nieciągłych przydrożnych alei i szpalerów; w gruntach rolnych, utrzymywanych w kulturze uprawy, częściowo ugorowanych, w których różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów miejsca i sąsiedztwa przedsięwzięcia zostały ograniczone do zbiorowisk siedlisk segetalnych, gdzie walory i zasoby przyrodnicze oraz relacje ekosystemowe pozostają pod istotnym wpływem ludzkiej działalności,
- w sąsiedztwie gruntów rolnych, oferujących podobne warunki siedliskowe agrocenoz i pratocenoz jak w miejscu przedsięwzięcia, gdzie praktykowana jest uprawa rolna o krótkich cyklach uprawy,
- w miejscu gruntów leśnych z uprawami leśnymi, gdzie hylocenozy kształtowane są w długich cyklach uprawy.

W związku z położeniem przedsięwzięcia poza formami ochrony przyrody oraz skalą przedsięwzięcia i znanymi oddziaływaniami okresu budowy i eksploatacji, można stwierdzić, że nie będzie ono miało wpływu na reżim ochrony tych form, służący realizacji celów ochrony przyrody. Nie ma obligatoryjnej potrzeby

kierowania przedsięwzięcia na ocenę oddziaływania na środowisko, która wynikałaby z przepisów wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody. Nie ma wątpliwości w zakresie skutków oddziaływania na te formy oraz nie ma potrzeby ich rozpoznania w procesie oceny. Najbliższe obszary ochrony przyrody to między innymi obszar chronionego krajobrazu „Nowosolska Dolina Odry” oraz obszary Natura 2000 Dolina Środkowej Odry PLB080004 i Kargowskie Zakola Odry PLH080012. Dokumentacje i plany zadań ochronnych wymienionych obszarów Natura 2000 nie wykazały związku pomiędzy przedmiotami ich ochrony i miejscem inwestycji, w tym istniejącym fragmentem drogi wojewódzkiej DW282, w części, w której ma powstać fragment obwodnicy Droszkowa. Również odległość (ponad 3 km) inwestycji od najbliższego miejsca ochrony strefowej gatunków chronionych gwarantuje zachowanie tego stanowiska.

Wskutek budowy i eksploatacji drogi, we wschodniej części projektowanego, lądowego korytarza ekologicznego o nazwie „Zielona Góra”, powstanie dodatkowa przeszkoda migracyjna o randze istniejącej tu drogi wojewódzkiej DW282. Mimo jej obecności i eksploatacji wskazano tu możliwość wytyczenia projektowanego korytarza ekologicznego. Można prognozować, że wraz budową obwodnicy zmniejszy się ruch tranzytowy na obecnej drodze, dzięki czemu zmniejszy się jego natężenie, będące przyczyną oddziaływań tzw. barierowych i kolizji ze zwierzętami. Prawdopodobnie ruch tranzytowy wzrośnie w przypadku wybudowania przeprawy mostowej Miłsko-Przewóz na rzece Odrze, ale nie osiągnie on potencjału bariery migracyjnej, dla której należałoby zaplanować zorganizowany system ogrodzeń, naprowadzeń i przejść dla zwierząt.

Planowana obwodnica, na odcinku o długości około 0,6 km, będzie przebiegać w sąsiedztwie istniejącej drogi wojewódzkiej DW282. Różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów zostały tu ograniczone do zbiorowisk niskiej, pielęgnowanej roślinności przydroża oraz drzew i krzewów w układach nieciągłych przydrożnych alei i szpalerów. W pozostałej części planowanej drogi będzie ona przebiegała przez tereny otwarte użytków rolnych, przez tereny częściowo zurbanizowane oraz przez uprawy leśne oraz śródpolne zadrzewienia.

W części dotyczącej opisu zasobów przyrody i ochrony przyrody, karta informacyjna charakteryzuje miejsce przedsięwzięcia jako teren o małej lub niewielkiej wartości przyrodniczej. Będzie ono podjęte w terenie antropogenicznie przekształconym (drogi i przydroża) w terenie otwartym upraw rolnych oraz w terenie upraw leśnych. Biotopy nie są tu silnie zróżnicowane a złożoność i spektrum nisz siedliskowych nie jest tu efektem zaawansowanego i naturalnego procesu sukcesji. Są tu obecne układy regeneracyjne i adaptacyjne, pozostające pod wpływem intensywnego oddziaływania człowieka.

Niska ruń roślinności zielnej przydroża obecnego odcinka drogi DW282 jest koszona, a drzewa w większości wieku średniego sporadycznie pielęgnowane. W tym względzie drzewa i krzewy pasa drogowego mają wyższe znaczenie niż warstwa roślin zielnych.

Część z nich występuje w kadłubowych, nieciągłych układach alejowych i szpalerowych lub jako drzewa pojedyncze. Budowa nowej drogi wymaga zajęcia istniejącego pasa drogowego w miejscu występowania drzew i krzewów, a w związku z tym usunięcia części z nich. Nie ma tu drzew pomnikowych lub alei i szpalerów objętych formą ochrony przyrody. Zagadnienie usunięcia drzew, w tym drzew przydrożnych, szczegółowo reguluje ustawa o ochronie przyrody. Nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania z tytułu nieznanych skutków tego oddziaływania.

Grunty rolne miejsca i sąsiedztwa inwestycji są w większości utrzymywane w kulturze uprawy. Część jest ugorowana, co manifestuje się obecnością nalotu i podrostu lekkoasiennych drzew. Inwentaryzacja przyrodnicza, wykonana na potrzeby karty informacyjnej przedsięwzięcia potwierdziła tu obecność powszechnych gatunków krajobrazu rolniczego, dla których zniszczenie części siedliska nie będzie stanowić utraty jedynych nisz życiowych. W takich biotopach to użytkowanie decyduje, w przewadze, o możliwości występowania zwierząt w tym np. tymczasowych schronień, żerowisk, terenu przemieszczania.

Część inwestycji będzie przebiegała przez uprawy leśne oraz śródpolne zadrzewienia. Niemal na całej długości tego odcinka występuje las sosnowy, o przewadze drzewostanu w wieku 50-60 lat. W mniejszości są wydzielenia młodych upraw leśnych, a najmniejszą powierzchnię zajmuje drzewostan mający ponad 100 lat oddziału leśnego nr 233b leśnictwa Wieloblota.

W związku z planowaną wycinką drzew i krzewów na trasie obwodnicy nie zidentyfikowano, z perspektywy regionu i województwa, przesłanek o naruszeniu równowagi przyrodniczej, co zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. 2021 r. poz. 1973, z późn. zm.), winno być poddane ocenie oddziaływania i skutkować kompensacją przyrodniczą. Skutek lokalny wycinki drzew i krzewów winien być analizowany przez miejscowy organ ochrony środowiska i przyrody. Trwałe usunięcie drzew z lasu i zadrzewień na trasie budowy drogi jest koniecznym wymogiem jej budowy i eksploatacji. Lesistość województwa lubuskiego przekracza 49%. Udział gruntów leśnych przekracza ponad 51% powierzchni województwa. Droga będzie przebiegać przez powiat zielonogórski o wysokim zalesieniu (49%). W tej perspektywie ubytek drzew sąsiedztwa obecnej drogi DW282 oraz lasu, w przewadze drzewostanu sosnowego o wieku 50-60 lat, będącego w zarządzie PGLLP nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej, w obszarze województwa, która winna skutkować kompensacją przyrodniczą.

Na obecnym etapie sprawy nie wykazano obecności reprezentantów gatunków chronionych i ich ostoi lub 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, które nie są ujęte przepisami prawa ochrony przyrody. Nie zidentyfikowano potrzeby formułowania uwarunkowania z zakresu ochrony gatunkowej zwierząt, roślin i grzybów, które wykraczałoby poza rozwiązania prawne ochrony gatunkowej. Miejsce przedsięwzięcia nie jest lokalną, tym bardziej regionalną, ostoją fauny lub niepowtarzalnym miejscem stałego jej przebywania, poza którym funkcjonowanie pojedynczych osobników lub ich zgrupowań nie jest możliwe, a której przekształcenie lub zmiana funkcji, wpłynie negatywnie na ochronę przyrody i stan przyrody obszaru.

W części dotyczącej opisu zasobów przyrody i ochrony przyrody, karta informacyjna charakteryzuje miejsce inwestycji jako teren o niewielkiej wartości przyrodniczej. Stwierdzono reprezentację gatunków rozpowszechnionych i licznych oraz rozpowszechnione i liczne siedliska w sąsiedztwie przedsięwzięcia, tożsame tym, których część zostanie trwale zajęta przez drogę. Inwestycja będzie podjęta w terenie antropogenicznie przekształconym w miejscu, w którym różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów jest kształtowane przez użytkowanie na potrzeby funkcji terenu, a roślinne piętro producentów buduje: roślinność zbiorowisk ruderalnych i przydroży, roślinność agrocenoz i pratorocenoz, las upraw leśnych i zadrzewienia oraz roślinność spontaniczna dziczejących i niepielęgnowanych miejsc. W przypadku oddziaływania planowanej obwodnicy na zwierzęta uwzględniono, że będzie skutkowało utratą części siedlisk, w tym części miejsc żerowania i spoczynku oraz części terenów lęgowych. W tym względzie należy stwierdzić, że alternatywa nie jest możliwa, ale jednocześnie w otoczeniu znajduje się cały szereg biotopów podobny tym, których części zostaną zniszczone, a więc nie ma obawy zniszczenia ostatnich przyczółków występowania zwierząt, roślin i grzybów.

Oddziaływanie inwestycji na środowisko będzie odbywać się głównie na etapie realizacji przedsięwzięcia. W okresie prowadzenia prac budowlanych spowodować się ono będzie do uciążliwości związanych ze wzrostem ruchu samochodów ciężarowych dostarczających komponenty budowlane i wywożących odpady oraz z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Uciążliwości związane będą z emisją gazów i pyłów do powietrza oraz hałasu powstającego w wyniku pracy maszyn i urządzeń. Odpowiednia organizacja pracy oraz użytkowanie atestowanego i sprawnego sprzętu, spowoduje minimalizację negatywnego wpływu na otoczenie. Wyżej wymienione uciążliwości będą miały charakter krótkotrwały, nieznaczący, lokalny, odwracalny i ograniczony wyłącznie do prac budowlanych.



Użytkowanie planowanego przedsięwzięcia będzie powodować powstawanie wód opadowych i roztopowych, odpadów, emisję gazów i pyłów do powietrza oraz emisję hałasu. Wykazano, że po zastosowaniu rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych przewidzianych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinno powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji lub energii w środowisku oraz pogorszyć stanu środowiska naturalnego.

Zakłada się, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z koniecznością wykorzystania zasobów wód powierzchniowych i podziemnych. Woda do celów realizacji przedsięwzięcia będzie dostarczona beczkowozami i pobierana z istniejącej sieci wiejskiej. Wody opadowe lub roztopowe z planowanego do wykonania ronda planuje się odprowadzić do nowoprojektowanych rowów drogowych oraz do projektowanej kanalizacji deszczowej. Zaplanowano budowę kanalizacji deszczowej: realizowanej miejscowo na obszarze ronda w km 0+000,00; na odcinku od ok. km 2+570 do km 3+000; oraz w obszarze budowanego obecnie ronda w m. Łaz. Z uwagi na występujące ukształtowanie terenu kanalizację deszczową planuje się wykonać w systemie grawitacyjnym. Wody opadowe lub roztopowe zostaną odprowadzone systemem kanalizacji deszczowej do rowów po uprzednim podczyszczeniu w osadnikach pionowych lub separatorach.

Odpady na etapie eksploatacji w początkowym okresie będą powstawać w stopniu ograniczonym. Wzrost powstawania odpadów będzie postępował wraz ze zużyciem nawierzchni drogowej, co w konsekwencji wymagać będzie dokonywania remontów. Również ilość powstałych odpadów komunalnych wzrastać będzie wraz z zwiększeniem się natężenia ruchu drogowego. Oddziaływanie na środowisko wymienionych powyżej odpadów będzie niewielkie. Powstaną one w pasie drogowym i będą łatwe do usunięcia, a następnie przekazane do zutylizowania.

Należy spodziewać się, że płynność jazdy przy jednoczesnym polepszaniu jakości techniczno-ekologicznej silników przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń.

W fazie eksploatacji przedmiotowej inwestycji źródłem hałasu na otaczającym obszarze będą pojazdy samochodowe poruszające się po przedmiotowej obwodnicy. Poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów eksploatacyjnych projektowanej obwodnicy.

W otoczeniu planowanej inwestycji przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dla tych terenów wyznaczone zostały następujące dopuszczalne poziomy hałasu. Dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej dopuszczalny poziom hałasu wynosi 61 dB - dla pory dziennej oraz 56 dB - dla pory nocnej. Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz zagrodowej dopuszczalny poziom hałasu wynosi 65 dB - dla pory dziennej oraz 56 dB - dla pory nocnej.

Ocenę klimatu akustycznego projektowanej obwodnicy przeprowadzono dla prognozy natężenia ruchu w roku 2025 oraz 2035. Została ona wykonana dla wszystkich trzech wariantów. Dyrektywa 2002/491NE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku w załączniku II „Metody oceny wskaźników hałasu” poleca metodę obliczania dla hałasu z ruchu kołowego opartą o francuską krajową metodę obliczeń „NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTU-LCPCST8)” określoną w „Arrte du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routieres, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” i francuskiej normie „XPS 31-133”.

Metoda ta opisuje sposób propagacji dźwięku, którego źródłem jest ruch samochodowy, w środowisku. Nie opisuje ona jednak sposobu wyznaczania mocy akustycznej źródła hałasu, jakim jest droga. W tym celu odsyła do metody szacowania mocy akustycznej dróg „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”. Metoda opisana w powyższym dokumencie wymaga przygotowania danych wejściowych obejmujących strukturę ruchu z podziałem na pojazdy lekkie i ciężkie oraz jej dobowy rozkład, oddzielnie dla pory dnia i nocy, jak również informacje o projektowanej prędkości ruchu



pojazdów oraz niwelecie trasy.

Obliczenia rozkładu pola akustycznego zostały wykonane z zastosowaniem programu komputerowego SoundPlan ver. 8,0. Program ten realizuje obliczenia rozkładu poziomego hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu kołowego, zgodnie z normami powołanymi w ww. Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r., tj. „NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTULCPC-CSTB)", gdzie model rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku oparty jest na normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej".

Jak wynika z obliczeń poziomu dźwięku w punktach obliczeniowych w wariancie inwestycyjnym nie prognozuje się przekroczeń hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej.

- 48) Wójt Gminy Zabór mając na uwadze zasadę przezorności na podstawie art. 84 ust. 1a w związku z art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy OOS nałożył obowiązek monitorowania w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia na teren objęty ochroną akustyczną znajdujący się w obszarze o którym mowa w art. 74 ust. 3a pkt 1 ustawy OOS. Monitoring należy wykonać w terminie między 6, a 12 miesiącem po dniu oddania obiektu do użytkowania i wyniki przedłożyć w formie papierowej i elektronicznej Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, Wójtowi Gminy Zabór, Marszałkowi Województwa Lubuskiego. W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych norm oddziaływania akustycznego po przeprowadzeniu monitoringu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko o którym mowa w pkt. III decyzji należy podjąć czynności minimalizujące emisję hałasu np. poprzez montaż ekranów akustycznych lub zastosowanie innych dostępnych rozwiązań.

Budowa i eksploatacja obwodnicy Droszkowa nie będzie miała wpływu na masy powietrza polarno-morskiego i polarno-kontynentalnego, decydujące o przejściowym oceaniczno-kontynentalnym klimacie Polski. Infrastruktura drogowa nie wytwarza energii, która miałaby wpływ na podstawowe elementy klimatu jak: temperatura powietrza, wilgotność, zachmurzenie, opady, ciśnienie atmosferyczne, osłonecznienie oraz prędkości i kierunki wiatrów. Żadne z domniemanych oddziaływań przedsięwzięcia na klimat, wynikające ze zmiany obecnych uwarunkowań topoklimatu i mikroklimatu na inne uwarunkowania z okresu budowy i okresu eksploatacji drogi, nie będą miały skutku wymagającego działań minimalizujących z tytułu wpływu na przyrodę i ochronę przyrody.

Skutkiem podjęcia i eksploatacji przedsięwzięcia będą oddziaływania o skali, która nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej, a 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, w tym stosowanie znormalizowanych procedur, urządzeń i surowców spełnią kryteria ochrony przyrody w miejscu inwestycji i zasięgu jego oddziaływania w terenie o uproszczonych układach ekologicznych. Biotop działek inwestycji 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.

W sąsiedztwie analizowanej obwodnicy nie są zlokalizowane inne inwestycje, których funkcjonowanie mogłoby prowadzić do skumulowania się oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

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 (t. j. Dz. U. 2021 r. poz. 1973, z późn. zm.). Na obecnym etapie nie stwierdzono również konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w trybie art. 135 ww. ustawy. Ryzyko

wystąpienia katastrofy naturalnej czy budowlanej, przy zaplanowanej technologii i zakresie prac budowlanych, ocenia się jako bardzo niskie. Ze względu na lokalizację oraz zakres przedsięwzięcia nie zachodzi ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko, a bezpośrednio wykorzystanie zasobów naturalnych nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 82a. ustawy OOŚ Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przed uzyskaniem decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, w której wskazano działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych, stanowi podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach uprawnia do nieodpłatnego wejścia na teren, na którym jest przewidywana realizacja inwestycji, celem wykonania tych prac.

Działki na których konieczne będzie przeprowadzanie prac przygotowawczych:

- Przy realizacji wariantu nr 1:
  - działki nr: 284/10, 38/7, 36/58, 37/21, 37/22, 37/23, 303, 170, 385/1, 305/2, 243/3, 218/4, 233, 218/1 obręb Nowy Kisielin, m. Zielona Góra,
  - działki nr: 3, 352, 8/2 obręb Droszków gm. Zabór,
  - działki nr: 336, 332, 334, 331/3, 331/4, 44/1, 329/1, 330, 326/3, 325/2, 328, 218/3, 218/10, 218/11, 199/2 obręb Przytok, gm. Zabór,
  - działki nr: 2, 1, 18/12, 18/13, 18/10, 18/11, 27, 28, 29/2, 26/2, 361, 29/4, 67/1, 31/2, 199/3, 196/5, 198 obręb Łaz, gm. Zabór.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy OOŚ Wójt Gminy Zabór po zapoznaniu się z przedmiotowym wnioskiem, kartą informacyjną przedsięwzięcia, po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1, biorąc pod uwagę uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy OOŚ, a także skalę i charakter przedsięwzięcia stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Jednocześnie zgodnie z art. 84 ust. 1a ustawy OOŚ organ określił istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Wójt Gminy Zabór poprzez obwieszczenie z dnia 19.05.2022 r., powiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, w tym o możliwości składania wniosków i zastrzeżeń w terminie 7 dni od otrzymania zawiadomienia.

Ponadto zgodnie z art. 36 k.p.a. Wójt Gminy Zabór ww. obwieszczeniem. zawiadomił strony o przesunięciu terminu zakończenia postępowania w przedmiotowej sprawie. Organ wyjaśnił, że załatwienie sprawy w terminie do 19.05.2022 r., nie jest możliwe z uwagi na szczególnie skomplikowany charakter sprawy konieczność zapewnienia stronom postępowania możliwości do zapoznania się z dokumentami przed wydaniem decyzji. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono do 20.06.2022 r.

Wszystkie wymagane dane o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie zostały zamieszczone w publicznie dostępnym rejestrze informacji o środowisku na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Gminy Zabór oraz w bazie danych o ocenach oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko prowadzonej przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Każde obwieszczenie, które zostało wydane przez Wójta Gminy Zabór w toku przedmiotowego postępowania administracyjnego było publikowane na tablicach ogłoszeń w siedzibie tut. Urzędu Gminy Zabór, sołectwach Przytok, Łaz i Droszków oraz w siedzibie Urzędu Miasta Zielona Góra. Obwieszczenia były również zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Gminy Zabór oraz w bazie danych o ocenach

oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko prowadzonej przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

W wyznaczonym terminie strony się nie wstawiły i nie wniosły uwag.

Wójt Gminy Zabór pismem z dnia 14.06.2022 r. wystąpił o uzgodnienie projektu decyzji do Prezydenta Miasta Zielona Góra.

Wójt Gminy Zabór poprzez obwieszczenie z dnia 20.06.2022 r., zgodnie z art. 36 k.p.a. Wójt Gminy Zabór zawiadomił strony o przesunięciu terminu zakończenia postępowania w przedmiotowej sprawie. Organ wyjaśnił, że załatwienie sprawy w terminie do 20.06.2022 r., nie jest możliwe z uwagi na szczególnie skomplikowany charakter sprawy oraz konieczność otrzymania postanowienia Prezydenta Miasta Zielona Góra uzgadniającego projekt decyzji w przedmiotowej sprawie.

Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono do 18.07.2022 r.

Prezydent Miasta Zielona Góra postanowieniem z dnia 30.06.2022 r. (data wpływu: 01.07.2022 r.) znak: **DR-OS.6220.27.2022.ES** pozytywnie zaopiniował wniosek dotyczący wydania decyzji w przedmiotowej sprawie.

Po rozpatrzeniu wszystkich okoliczności faktycznych i prawnych orzekam jak w sentencji.

### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji stronom służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego Zielonej Górze, Al. Niepodległości 7 za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od momentu jej doręczenia.

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, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Niemniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 1923 z późn. zm.).



WÓJT GMINY ZABÓR

*Robert Sidoruk*

#### Otrzymują:

1. Zarząd Województwa Lubuskiego poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, al. Niepodległości 32, 65 – 042 Zielona Góra reprezentowany przez Pełnomocnika Pana Filipa Walczaka Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Fawal”, ul. Kobylogórska 16a, 66-400 Gorzów Wielkopolski,
2. Prezydent Miasta Zielona Góra, ul. Podgórna 22, 65-424 Zielona Góra,
3. Pozostałe strony zgodnie z art. 49 kpa,
4. Wójt Gminy/Gmina Zabór, ul. Lipowa 15, 66-003 Zabór.

#### Do wiadomości:

- 1) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, ul. Jagiellończyka 13, 66-400 Gorzów Wlkp.,
- 2) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zielonej Górze, ul. Ptasia 2 B, 65-514 Zielona Góra,
- 3) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zielonej Górze, ul. Jasna 10, 65-470 Zielona Góra,





## Charakterystyka przedsięwzięcia

### 1. Parametry inwestycji:

Planowane zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane będzie na terenie dwóch jednostek administracyjnych: Miasta Zielona Góra oraz gminy Zabór, w obrębie miejscowości Zielona Góra - Nowy Kisielin, Droszków, Przytok oraz Łaz, w powiecie zielonogórskim w województwie lubuskim. Głównym celem realizacji inwestycji jest likwidacja uciążliwości spowodowanych ruchem tranzytowym odbywającym się przez Droszków, którego nasilenie nastąpi po wybudowaniu nowego mostu na rzece Odra oraz powiązanej z nim obwodnicy miejscowości Łaz, Zabór, Miłsko i Przewóz.

Parametry projektowanej drogi:

- klasa drogi: G,
- kategoria ruchu: KR4 - Jezdnia będzie posiadała warstwę ścieralną bitumiczną,
- szerokość jezdni: min. 7,0m (droga jednojezdniowa dwupasowa 2 x ok. 3,5 m); szerokość poboczy gruntowych: min. 1,25 m,
- dostępność do drogi: dojazd do terenów przyległych zapewnić z innych dróg niższych klas (ograniczenie liczby i częstości zjazdów) oraz poprzez dodatkowe jezdnie obsługujące tereny przyległe;
- skrajnia pionowa: ok. 4,60 m.

W szczegółowy zakres przedsięwzięcia wchodzi:

- budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 wraz z budową skrzyżowań na przecięciu z drogami lokalnymi.
- budowa dodatkowych jezdni obsługujących tereny przyległe oraz przebudowa/rozbudowa istniejących dróg publicznych,
- budowa przepustów pod koroną dróg i dodatkowych jezdni,
- przebudowa kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną,
- budowa przejścia bezkolizyjnego,
- budowa elementów wyposażenia dróg.

Parametry planowanych przepustów: pod koroną drogi wojewódzkiej 282: średnica min. 0,8 m; pod koroną dodatkowych jezdni i innych dróg publicznych: średnica min. 0,60 m; pod chodnikami i ścieżkami pieszo - rowerowymi: średnica min. 0,50 m. W ramach opracowania wykonane zostaną chodniki z kostki betonowej lub płyt betonowych.

W ramach opracowania na całym odcinku projektowanej obwodnicy zaprojektowano ścieżkę pieszo - rowerową o parametrach:

- szerokość: min. 2,5 m,
- rodzaj nawierzchni: beton asfaltowy.

### 2. Przebieg planowanej drogi:

Dla planowanego przedsięwzięcia analizowane były 3 warianty nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282. Po przeprowadzonej analizie do realizacji wybrano wariant 1 o projektowanej długości ok. 4,709 km.

Wariant inwestycyjny (wariant 1) powstał po przeprowadzonych konsultacjach społecznych i w maksymalnym stopniu uwzględnił zgłoszone przez mieszkańców oczekiwania co do planowanego przebiegu obwodnicy.

Początek odcinka rozpoczyna się na istniejącym rondzie w rejonie m. Nowy Kisielin. Wszystkie dotychczasowe wloty dróg będą utrzymane. Czwarty, nowy wlot przewidziano dla włączenia projektowanej obwodnicy. Istniejące rondo posiada średnicę zewnętrzną 50 m i docelowo będzie posiadać 4 wloty (2 drogi

wojewódzkiej, 1 wlot drogi gminnej i 1 wlot drogi powiatowej). Na wlocie projektowanym została zastosowana wyspa trójkątna, która pełni również funkcję azylu dla pieszych i rowerzystów. W obszarze ronda zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową. Obwodnica wyprowadzona będzie z ronda w miejscu wybudowanego 4-ego wlotu, a następnie poprzez kombinację dwóch łuków odwrotnych skierowana zostanie w kierunku północno-wschodnim (jezdnia 7,0 m ze ścieżka pieszo-rowerową o szer. min. 2,5 m) przez tereny łąk i pól i po ok. 700 m skręci w kierunku północnym. Na dalszym odcinku będzie prowadzona przez tereny leśne o zróżnicowanej wysokościowo rzeźbie terenu i w km ok. 2+080 skręci w kierunku wschodnim. W km ok. 2+541 zlokalizowano nowe rondo czterowlotowe o średnicy zewnętrznej 50 m – 2 wloty przewidziano dla nowego przebiegu DW282, 1 wlot stanowić będzie dr. powiatowa nr 1185F prowadzona w kierunku m. Przytok, a 1 wlot zarezerwowano dla docelowej drogi gminnej prowadzonej w kierunku istniejącego osiedla domków jednorodzinnych w m. Łaz (ul. Osiedle Ruczajowe). W obszarze ronda przewidziano również komunikację pieszo-rowerową i dodatkowo w ciągu nowego przebiegu DW 282 przewidziano przystanki z zatokami autobusowymi. Obwodnica wyprowadzona będzie z ronda w kierunku wschodnim, w km ok. 2+641 przetnie istniejącą jezdnię drogi powiatowej nr 1185F i łukiem przetnie tereny pola uprawnego i tereny leśne po stronie północnej od przedmiotowej dr. powiatowej. W km ok. 2+981 obwodnica ponownie przetnie istniejącą jezdnię drogi powiatowej nr 1185F i dalej prowadzona będzie wzdłuż po jej południowej stronie przez tereny pól. W km ok. 3+750 obwodnica skręci w kierunku północno-wschodnim, w km ok. 3+910 ponownie przetnie istniejącą jezdnię drogi powiatowej nr 1185F i dalej prowadzona będzie równoległe do istniejącego przebiegu DW 282 (w odległości ok. 50-100 m p o stronie północnej). Teren stanowi skraj kompleksu leśnego o urozmaiconej rzeźbie terenu. W końcowym odcinku obwodnica skręci m w kierunku budowanego ronda w rejonie m. Łaz, gdzie włączy się jako czwarty wlot. Budowane rondo, które stanowi zakończenie realizowanej obecnie obwodnicy m. Łaz, Zabór, Miłsko i Przewóz ma średnicę zewnętrzną 45 m i w budowie 3 wloty. Budowa obwodnicy Droszkowa nie wpłynie na konieczność zmiany geometrii ronda, w tym budowanych obecnie wlotów. Modyfikacja polegać będzie jedynie na budowie czwartego wlotu, który stanowić będzie zakończenie obwodnicy Droszkowa. Na wlocie projektowanym została zastosowana wyspa trójkątna, która pełni również funkcję azylu dla pieszych i rowerzystów. W obszarze ronda zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową. W celu zapewnienia dostępu do terenów przyległych zaprojektowano dodatkowo jezdnie prowadzone wzdłuż zasadniczej jezdni DW 282 tak, aby ograniczyć do minimum ilość bezpośrednich zjazdów z projektowanej obwodnicy.

### **3. Charakterystyka inwestycji:**

Inwestycja zlokalizowana jest w południowo - wschodniej części województwa lubuskiego na terenie powiatu zielonogórskiego (gmina Zabór) oraz częściowo w granicach administracyjnych m. Zielona Góra. Otoczenie analizowanej drogi stanowią głównie tereny zagospodarowane rolniczo, nieużytki, tereny leśne oraz zabudowania mieszkalne jednorodzinne. Na obszarze objętym opracowaniem przeważa krajobraz leśny. Dojrzałe drzewostany sosnowe (pochodzące z nasadzeń) mają charakter boru mieszanego świeżego, jednak ze zróżnicowanym stopniem zniekształcenia. Na drugim miejscu pod kątem zajmowanego obszaru znajdują się zbiorowiska pól uprawnych oraz zbiorowiska łąkowe. Łąki zarastane są przez krzewy i drzewa robinii akacyjowej, klonu jesionolistnego.

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, na obszarach górskich, w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródładowych, 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.

Działki przeznaczone na projektowaną inwestycję zlokalizowane są w granicach jednostek planistycznych gospodarowania wodami: jednolitej części wód powierzchniowych JCWP - Odra od Czarnej Strugi do Nysy Łużyckiej o kodzie PLRW6000211739, JCWP - Śmiga o kodzie PLRW60002315569, oraz JCWP - Zimny Potok od źródła do Kanalu Łacza o kodzie PLRW600017159659. Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) JCWP Odra od Czarnej



Strugi do Nysy Łużyckiej o kodzie PLRW6000211739 została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny z możliwością migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego - Odra w obrębie JCWP i dobry stan chemiczny. Dla JCWP Odra od Czarnej Strugi do Nysy Łużyckiej o kodzie PLRW6000211739 określono odstępstwo polegające na przedłużeniu terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 roku ze względu na brak możliwości technicznych. Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) JCWP Śmiga o kodzie PLRW60002315569 została oceniona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP Śmiga o kodzie PLRW60002315569 określono odstępstwo polegające na przedłużeniu terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2021 roku ze względu na brak możliwości technicznych. Natomiast zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) JCWP Zimny Potok od źródła do Kanalu Łacza o kodzie PLRW600017159659 została oceniona jako naturalna część wód o dobrym stanie, niezagrażona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 68 o kodzie PLGW600068, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrażona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny.

Teren inwestycji nie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP). Obszar przedsięwzięcia nie znajduje się w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody. Najbliższe ujęcia wód podziemnych do celów zbiorowego zaopatrzenia w wodę znajdują się w miejscowości Droszków na dz. o nr ewid.: 238/3 obręb Droszków, w odległości około 883 metrów od terenu przedsięwzięcia, oraz w miejscowości Łaz na dz. o nr ewid. 213/7, 187/10 obręb Łaz w odległości ok. 615 m od terenu inwestycji. Ujęcie w miejscowości Droszków składa się z 2 studni i posiada ustanowioną strefę ochrony bezpośredniej ujęcia wód podziemnych. Natomiast ujęcie w miejscowości Łaz składa się z 4 studni i posiada ustanowioną strefę ochrony bezpośredniej ujęcia wód podziemnych. Przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących wpływ dla środowiska nie przewiduje się negatywnego wpływu planowanej inwestycji na przedmiotowe ujęcia. Inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

W trakcie procedury identyfikacji przedmiotu oddziaływań przedsięwzięcia uwzględniono, z perspektywy ochrony przyrody, położenie projektowanej inwestycji:

- poza formami ochrony przyrody;
- 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;
- we wschodniej części projektowanego, lądowego korytarza ekologicznego o nazwie „Zielona Góra”, który jest obecnie aktualizowany, weryfikowany i ustalany w oparciu o dane których dysponentem jest Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska;
- poza wrażliwymi na antropopresję: obszarami wodno-błotnymi, lasami starodrzewu, obszarami przyjeziornymi i dolinami rzecznyymi;
- poza stanowiskami przeżyciowymi zwierząt np. zbiornikami wodnymi płazów, zimowiskami nietoperzy, obszarami rozrodu żółwia błotnego;
- poza miejscami cyklicznego gromadzenia się ptaków na długich, sezonowych przelotach;
- w części i w sąsiedztwie istniejącej drogi wojewódzkiej DW282, gdzie różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów zostały ograniczone do zbiorowisk niskiej, pielęgnowanej roślinności przydroża oraz drzew i krzewów w układach nieciągłych przydrożnych alei i szpalerów; w gruntach rolnych, utrzymywanych w kulturze uprawy, częściowo ugorowanych, w których różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów miejsca i sąsiedztwa przedsięwzięcia zostały ograniczone do zbiorowisk siedlisk segetalnych, gdzie walory i zasoby przyrodnicze oraz relacje ekosystemowe pozostają pod istotnym wpływem ludzkiej działalności;

- w sąsiedztwie gruntów rolnych, oferujących podobne warunki siedliskowe agrocenoz i pratocenoz jak w miejscu przedsięwzięcia, gdzie praktykowana jest uprawa rolna o krótkich cyklach uprawy;
- w miejscu gruntów leśnych z uprawami leśnymi, gdzie hylocenozy kształtowane są w długich cyklach uprawy.

W związku z położeniem przedsięwzięcia poza formami ochrony przyrody oraz skalą przedsięwzięcia i znanymi oddziaływaniami okresu budowy i eksploatacji, można stwierdzić, że nie będzie ono miało wpływu na reżim ochrony tych form, służący realizacji celom ochrony przyrody. Nie ma obligatoryjnej potrzeby kierowania przedsięwzięcia na ocenę oddziaływania na środowisko, która wynikałaby z przepisów wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody. Nie ma wątpliwości w zakresie skutków oddziaływania na te formy oraz nie ma potrzeby ich rozpoznania w procesie oceny. Najbliższe obszary ochrony przyrody to między innymi obszar chronionego krajobrazu „Nowosolska Dolina Odry” oraz obszary Natura 2000 Dolina Środkowej Odry PLB080004 i Kargowskie Zakola Odry PLH080012. Dokumentacje i plany zadań ochronnych wymienionych obszarów Natura 2000, nie wykazały związku pomiędzy przedmiotami ich ochrony i miejscem inwestycji, w tym istniejącym fragmentem drogi wojewódzkiej DW282, w części, w której ma powstać fragment obwodnicy Droszkowa. Również odległość (ponad 3 km) inwestycji od najbliższego miejsca ochrony strefowej gatunków chronionych gwarantuje zachowania tego stanowiska.

Wskutek budowy i eksploatacji drogi, we wschodniej części projektowanego, lądowego korytarza ekologicznego o nazwie „Zielona Góra”, powstanie dodatkowa przeszkoda migracyjna o randze istniejącej tu drogi wojewódzkiej DW282. Mimo jej obecności i eksploatacji wskazano tu możliwość wytyczenia projektowanego korytarza ekologicznego. Można prognozować, że wraz budową obwodnicy zmniejszy się ruch tranzytowy na obecnej drodze, dzięki czemu zmniejszy się jego natężenie, będące przyczyną oddziaływań tzw. barierowych i kolizji ze zwierzętami. Prawdopodobnie ruch tranzytowy wzrośnie w przypadku wybudowania przeprawy mostowej Miłsko-Przewóz na rzece Odrze, ale nie osiągnie on potencjału bariery migracyjnej, dla której należałoby zaplanować zorganizowany system ogrodzeń, naprowadzeń i przejść dla zwierząt.

Planowana obwodnica, na odcinku o długości około 0,6 km, będzie przebiegać w sąsiedztwie istniejącej drogi wojewódzkiej DW282. Różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów zostały tu ograniczone do zbiorowisk niskiej, pielęgnowanej roślinności przydroża oraz drzew i krzewów w układach nieciągłych przydrożnych alei i szpalerów. W pozostałej części planowanej drogi będzie ona przebiegała przez tereny otwarte użytków rolnych, przez tereny częściowo zurbanizowane oraz przez uprawy leśne oraz śródpolne zadrzewienia.

W części dotyczącej opisu zasobów przyrody i ochrony przyrody, karta informacyjna charakteryzuje miejsce przedsięwzięcia jako teren o małej lub niewielkiej wartości przyrodniczej. Będzie ona podjęta w terenie antropogenicznie przekształconym drogi i przydroża, w terenie otwartym upraw rolnych oraz w terenie upraw leśnych. Biotopy nie są tu silnie zróżnicowane, a złożoność i spektrum nisz siedliskowych nie jest tu efektem zaawansowanego i naturalnego procesu sukcesji. Są tu obecne układy regeneracyjne i adaptacyjne, pozostające pod wpływem intensywnego oddziaływania człowieka.

Niska ruń roślinności zielnej przydroża obecnego odcinka drogi DW282 jest koszona, a drzewa sporadycznie pielęgnowane i w większości wieku średniego. W tym względzie drzewa i krzewy pasa drogowego mają wyższe znaczenie niż warstwa roślin zielnych.

Część z nich występuje w kadłubowych, nieciągłych układach alejowych i szpalerowych lub jako drzewa pojedyncze. Budowa nowej drogi wymaga zajęcia istniejącego pasa drogowego w miejscu występowania drzew i krzewów, a w związku z tym usunięcia części z nich. Nie ma tu drzew pomnikowych lub alei i szpalerów objętych formą ochrony przyrody. Zagadnienie usunięcia drzew, w tym drzew przydrożnych, szczegółowo reguluje ustawa o ochronie przyrody. Nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania z tytułu nieznanymi skutków tego oddziaływania.

Grunty rolne miejsca i sąsiedztwa inwestycji są w większości utrzymywane w kulturze uprawy. Część jest ugorowana, co manifestuje się obecnością nalotu i podrostu lekkonasiennych drzew. Inwentaryzacja przyrodnicza, wykonana na potrzeby karty informacji przedsięwzięcia potwierdziła tu obecność powszechnych gatunków krajobrazu rolniczego, dla których zniszczenie części siedliska nie będzie stanowić utraty jedynek



nisz życiowych. W takich biotopach to użytkowanie decyduje, w przewadze, o możliwości występowania zwierząt w tym np. tymczasowych schronień, żerowisk, terenu przemieszczania.

Część inwestycji będzie przebiegała przez uprawy leśne oraz śródpolne zadrzewienia. Niemal na całej długości tego odcinka występuje las sosnowy, o przewadze drzewostanu w wieku 50-60 lat. W mniejszości są wydzielone młodych upraw leśnych, a najmniejszą powierzchnię zajmuje drzewostan mający ponad 100 lat oddziału leśnego nr 233b leśnictwa Wieloblota.

W związku z planowaną wycinką drzew i krzewów na trasie obwodnicy nie zidentyfikowano, z perspektywy regionu i województwa, przesłanek o naruszeniu równowagi przyrodniczej, co zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. 2021 r. poz. 1973, z późn. zm.), winno być poddane ocenie oddziaływania i skutkować kompensacją przyrodniczą. Skutek lokalny wycinki drzew i krzewów winien być analizowany przez miejscowy organ ochrony środowiska i przyrody. Trwałe usunięcie drzew z lasu i zadrzewienia na trasie budowy drogi jest koniecznym wymogiem jej budowy i eksploatacji. Lesistość województwa lubuskiego przekracza 49%. Udział gruntów leśnych przekracza ponad 51% powierzchni województwa. Droga będzie przebiegać przez powiat zielonogórski, o wysokim zalesieniu (49%). W tej perspektywie ubytek drzew sąsiedztwa obecnej drogi DW282 oraz lasu, w przewadze drzewostanu sosnowego o wieku 50-60 lat, będącego w zarządzie PGLLP, nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej, w obszarze województwa, która winna skutkować kompensacją przyrodniczą.

Na obecnym etapie sprawy nie wykazano obecności reprezentantów gatunków chronionych i ich ostoi lub 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, które nie są ujęte przepisami prawa ochrony przyrody. Nie zidentyfikowano potrzeby formułowania uwarunkowania z zakresu ochrony gatunkowej zwierząt, roślin i grzybów, które wykraczałoby poza rozwiązania prawne ochrony gatunkowej. Miejsce przedsięwzięcia nie jest lokalną, tym bardziej regionalną, ostoją fauny lub niepowtarzalnym miejscem stałego jej przebywania, poza którym funkcjonowanie pojedynczych osobników lub ich zgrupowań nie jest możliwe, a której przekształcenie lub zmiana funkcji, wpłynie negatywnie na ochronę przyrody i stan przyrody obszaru.

W części dotyczącej opisu zasobów przyrody i ochrony przyrody, karta informacyjna charakteryzuje miejsce inwestycji jako teren o niewielkiej wartości przyrodniczej. Stwierdzono reprezentację gatunków rozpowszechnionych i licznych oraz rozpowszechnione i liczne siedliska w sąsiedztwie przedsięwzięcia, tożsame tym, których część zostanie trwale zajęta przez drogę. Inwestycja będzie podjęta w terenie antropogenicznie przekształconym, w miejscu, w którym różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów jest kształtowane przez użytkowanie na potrzeby funkcji terenu, a roślinne piętro producentów buduje: roślinność zbiorowisk ruderalnych i przydroży, roślinność agrocenoz i pratorocenoz, las upraw leśnych i zadrzewienia oraz roślinność spontaniczna, dziczejących i niepielęgnowanych miejsc. W przypadku oddziaływania planowanej obwodnicy na zwierzęta uwzględniono, że będzie skutkowało utratą części siedlisk, w tym części miejsc żerowania i spoczynku oraz części terenów lęgowych. W tym względzie należy stwierdzić, że alternatywa nie jest możliwa, ale jednocześnie w otoczeniu znajduje się cały szereg biotopów podobny tym, których części zostaną zniszczone, a więc nie ma obawy zniszczenia ostatnich przyczółków występowania zwierząt, roślin i grzybów.

Oddziaływanie inwestycji na środowisko będzie odbywać się głównie na etapie realizacji przedsięwzięcia. W okresie prowadzenia prac budowlanych sprowadzać się ono będzie do uciążliwości związanych ze wzrostem ruchu samochodów ciężarowych dostarczających komponenty budowlane i wywożących odpady oraz z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Uciążliwości związane będą z emisją gazów i pyłów do powietrza oraz hałasu powstającego w wyniku pracy maszyn i urządzeń. Odpowiednia organizacja pracy oraz użytkowanie atestowanego i sprawnego sprzętu, spowoduje minimalizację negatywnego wpływu na otoczenie. Wyżej wymienione uciążliwości będą miały charakter krótkotrwały, nieznaczący, lokalny, odwracalny i ograniczony wyłącznie do prac budowlanych.

Użytkowanie planowanego przedsięwzięcia będzie powodować powstawanie wód opadowych i roztopowych, odpadów, emisję gazów i pyłów do powietrza oraz emisję hałasu. Wykazano, że po zastosowaniu rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych przewidzianych w karcie

informacyjnej przedsięwzięcia, oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinno powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji lub energii w środowisku oraz pogorszyć stanu środowiska naturalnego.

Zakłada się iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z koniecznością wykorzystania zasobów wód powierzchniowych i podziemnych. Woda do celów realizacji przedsięwzięcia będzie dostarczona beczkownikami i pobierana z istniejącej sieci miejskiej. Wody opadowe lub roztopowe z planowanego do wykonania ronda planuje się odprowadzić do nowoprojektowanych rowów drogowych oraz do projektowanej kanalizacji deszczowej. Zaplanowano budowę kanalizacji deszczowej: realizowanej miejscowo na obszarze ronda w km 0+000,00; na odcinku od ok. km 2+570 do km 3+000; oraz w obszarze budowanego obecnie ronda w m. Z uwagi na występujące ukształtowanie terenu kanalizację deszczową planuje się wykonać w systemie grawitacyjnym. Wody opadowe lub roztopowe zostaną odprowadzone systemem kanalizacji deszczowej do rowów po uprzednim podczyszczeniu w osadnikach pionowych lub separatorach.

Odpady na etapie eksploatacji w początkowym okresie będą powstawać w stopniu ograniczonym. Wzrost powstawania odpadów będzie postępował wraz ze zużywaniem nawierzchni drogowej, co w konsekwencji wymagać będzie dokonywania remontów. Również ilość powstałych odpadów komunalnych wzrastać będzie wraz z zwiększeniem się natężenia ruchu drogowego. Oddziaływanie na środowisko wymienionych powyżej odpadów będzie niewielkie. Powstaną one w pasie drogowym i będą łatwe do usunięcia, a następnie przekazane do zutylizowania.

Należy spodziewać się, że płynność jazdy przy jednoczesnym polepszaniu jakości techniczno-ekologicznej silników przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń.

W fazie eksploatacji przedmiotowej inwestycji źródłem hałasu na otaczającym obszarze będą pojazdy samochodowe poruszające się po przedmiotowej obwodnicy. Poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów eksploatacyjnych projektowanej obwodnicy.

W otoczeniu planowanej inwestycji przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dla tych terenów wyznaczone zostały następujące dopuszczalne poziomy hałasu. Dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej dopuszczalny poziom hałasu wynosi 61 dB - dla pory dziennej oraz 56 dB - dla pory nocnej. Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz zagrodowej dopuszczalny poziom hałasu wynosi 65 dB - dla pory dziennej oraz 56 dB - dla pory nocnej.

Ocenę klimatu akustycznego projektowanej obwodnicy przeprowadzono dla prognozy natężenia ruchu w roku 2025 oraz 2035. Została ona wykonana dla wszystkich trzech wariantów. Dyrektywa 2002/491NE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku w załączniku II „Metody oceny wskaźników hałasu” poleca metodę obliczania dla hałasu z ruchu kołowego opartą o francuską krajową metodę obliczeń „NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTU-LCPCST8)” określoną w „Arrte du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routieres, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” i francuskiej normie „XPS 31-133”.

Metoda ta opisuje sposób propagacji dźwięku, którego źródłem jest ruch samochodowy, w środowisku. Nie opisuje ona jednak sposobu wyznaczania mocy akustycznej źródła hałasu, jakim jest droga. W tym celu odsyła do metody szacowania mocy akustycznej dróg „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”. Metoda opisana w powyższym dokumencie wymaga przygotowania danych wejściowych. obejmujących strukturę ruchu z podziałem na pojazdy lekkie i ciężkie oraz jej dobowy rozkład. oddzielnie dla pory dnia i nocy, jak również informacje o projektowanej prędkości ruchu pojazdów oraz niwelecie trasy

Obliczenia rozkładu pola akustycznego zostały wykonane z zastosowaniem programu komputerowego SoundPlan ver. 8,0. Program ten realizuje obliczenia rozkładu poziomu hałasu w środowisku. pochodzącego od ruchu kołowego, zgodnie z normami powołanymi w ww. Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r., tj. „NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTULCPC-CSTB)”, gdzie model rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku oparty jest na normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”.



Jak wynika z obliczeń poziomu dźwięku w punktach obliczeniowych w wariancie inwestycyjnym nie prognozuje się przekroczeń hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej.

Budowa i eksploatacja obwodnicy Droszkowa nie będzie miała wpływu na masy powietrza polarno-morskiego i polarno-kontynentalnego, decydujące o przejściowym oceaniczno-kontynentalnym klimacie Polski. Infrastruktura drogowa nie wytwarza energii, która miałaby wpływ na podstawowe elementy klimatu jak: temperatura powietrza, wilgotność, zachmurzenie, opady, ciśnienie atmosferyczne, usłonecznienie oraz prędkości i kierunki wiatrów. Żadne z domniemanych oddziaływań przedsięwzięcia na klimat, wynikające ze zmiany obecnych uwarunkowań topoklimatu i mikroklimatu na inne uwarunkowania z okresu budowy i okresu eksploatacji drogi, nie będą miały skutku wymagającego działań minimalizujących z tytułu wpływu na przyrodę i ochronę przyrody.

Skutkiem podjęcia i eksploatacji przedsięwzięcia będą oddziaływania o skali, która nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej, a 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, w tym stosowanie znormalizowanych procedur, urządzeń i surowców spełnią kryteria ochrony przyrody w miejscu inwestycji i zasięgu jego oddziaływania. w terenie o uproszczonych układach ekologicznych. Biotop działek inwestycji 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.

W sąsiedztwie analizowanej obwodnicy nie są zlokalizowane inne inwestycje, których funkcjonowanie mogłoby prowadzić do skumulowania się oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

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 (t. j. Dz. U. 2021 r. poz. 1973, z późn. zm.). Na obecnym etapie nie stwierdzono również konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w trybie art. 135 ww. ustawy. Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej czy budowlanej, przy zaplanowanej technologii i zakresie prac budowlanych, ocenia się jako bardzo niskie. Ze względu na lokalizację oraz zakres przedsięwzięcia nie zachodzi ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko, a bezpośrednio wykorzystanie zasobów naturalnych nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.

WÓJT GMINY ZABÓR

*Robert Sidoruk*

