

GP.6220.4.2017

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst Dz.U. z 2017 r. poz. 1257) **art. 63 ust. 2, art. 64 ust. 1 pkt 1 i pkt 2, art. 78 ust.1 pkt. 2, art. 65 ust. 2 i ust. 3** ustawy z dnia 03 października 2008 r.- o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405), a także **§ 3 ust 1 pkt 60** rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez:

Pełnomocnika Pana: Marcin Dobek reprezentującego Biuro Opracowywania Programów i Projektów Inżynierii Komunikacyjnej „LISPUS” z siedzibą ul. J. Matejki 7, 22-100 Chełm działającego w imieniu i na rzecz **Powiatu Międzyrzeckiego – Zarząd Dróg Powiatowych w Międzyrzeczu, Skoki 21, 66-300 Międzyrzecz**

nie stwierdzam

potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji jaką jest **rozbudowa drogi powiatowej nr 1339F wraz z budową skrzyżowania na drodze krajowej nr 92 na zadaniu: "przebudowa DP Nr 1339F na odcinku od węzła A2 do planowanej obwodnicy i budowa obwodnicy miasta Trzciel; budowa skrzyżowania obwodnicy z DK Nr 92"** na terenie położonym w gminie Trzciel, pow. międzyrzecki, woj. lubuskie.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 13.04.2017 r.(d.w. 18.04.2017 r.) Pełnomocnik - Biuro Opracowywania Programów i Projektów Inżynierii Komunikacyjnej „LISPUS” Marcin Dobek, ul. J. Matejki 7, 22-100 Chełm reprezentujący Powiat Międzyrzecki – Zarząd Dróg Powiatowych w Międzyrzeczu, Skoki 21, 66-300 Międzyrzecz, zwrócił się do Burmistrza Trzciela o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na rozbudowie drogi powiatowej nr 1339F wraz z budową skrzyżowania na drodze krajowej nr 92 na zadaniu: "przebudowa DP Nr 1339F na odcinku od węzła A2 do planowanej obwodnicy i budowa obwodnicy miasta Trzciel; budowa skrzyżowania obwodnicy z DK Nr 92", na terenie położonym w obrębie Jasieniec, Świdwowiec i Lutol Mokry, gm. Trzciel, pow. międzyrzecki, woj. lubuskie.

W myśl art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku, dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r., 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 z dnia 3 października 2008 r.

Zgodnie z **§ 3 ust 1 pkt 60** rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71) w/w przedsięwzięcie zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Na podstawie art. 63 ust. 1, ust. 2, art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 78 ust.1 pkt. 1, art. 65 ust. 3 ustawy z dnia 03.10.2008 r – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405) Burmistrz Trzciela, pismem znak: GP.6220.4.2017 z dnia 04.05.2017 r., wezwał inwestora do uzupełnienia braków w złożonym wniosku. Dnia 10.05.2017 r. do UM wpłynął skorygowany wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Następnie pismem znak: **GP.6220.4.2017**, z dnia 24.05.2017 r, Burmistrz Trzciela zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Międzyrzeczu o wydanie opinii, czy dla planowanej inwestycji istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko *jako mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko*.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp., pismem znak: **WZŚ.4240.207.2017.PT**, z dnia 07.06.2017 r. (d.w. do UM 09.06.2017 r.), *wyraziła opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko*.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Międzyrzeczu opinią sanitarną znak: **NS-NZ.4201.24.2017**, z dnia 07.06.2017 r. (d.w. 08.06.2017 r.), poinformował, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dnia 30.06.2017 r. pełnomocnik inwestora złożył w Urzędzie Miejskim w Trzcielu wniosek, z dnia 27.06.2017r., o ponowną weryfikację wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączając erratę do karty informacyjnej przedsięwzięcia, a następnie dnia 03.07.2017 r. kolejny wniosek o weryfikację wniosku z dnia 13.04.2017 r. wraz z załączoną erratą.

W związku z powyższym Burmistrz Trzciela po raz kolejny pismem znak: GP.6220.4.2017, z dnia 03.07.2017 r., zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Międzyrzeczu o wydanie nowej opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

*Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp., pismem znak: **WZŚ.4240.248.2017.PT**, z dnia 10.07.2017 r. (d.w. do UM 11.07.2017 r.), wyraził opinię, że ze względu na niewielką modyfikację poprawionej wersji KIP oraz korekty zapisów m.in. dotyczących niektórych parametrów technicznych, realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie w istotny sposób na środowisko i mając powyższe na uwadze podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w opinii z dnia 07 czerwca 2017r. znak: WZŚ.4240.207.2017.PT, t.j., że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.*

*Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Międzyrzeczu opinią sanitarną znak: **NS-NZ.4201.30.2017**, z dnia 13.07.2017 r. (d.w. 14.07.2017 r.), poinformował, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.*

*Biorąc powyższe pod uwagę strony postępowania pismem znak: **GP.6220.4.2017**, z dnia 24.07.2017r, zostały powiadomione o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.*

Spółeczeństwo powiadomiono obwieszczeniem zamieszczonym w BIP oraz na tablicy ogłoszeń UM w Trzcielu, na tablicy ogłoszeń w miejscowości Jasieniec, Świdwowiec i Lutol Mokry.

*Burmistrz Trzciela po przeanalizowaniu wniosku i karty informacyjnej przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę łączne uwarunkowania, o których mowa w **art. 63 ust. 1** ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stwierdził co następuje:*

a) skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest inwestycja drogowa pn: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1339F wraz z budową skrzyżowania na drodze krajowej Nr 92 na zadaniu „przebudowa DP Nr 1339F na odcinku od węzła A2 do planowanej obwodnicy i budowa obwodnicy miasta Trzciel; budowa skrzyżowania obwodnicy z DK Nr 92 ”.

Celem inwestycji na odcinku obwodnicy jest odciążenie centrum miasta Trzciel od ruchu tranzytowego oraz umożliwienie dojazdu z drogi DK92 do autostrady A2 z pominięciem przejazdu przez miasto. Przesłankami do realizacji inwestycji są:

- skrócenie czasu przejazdu użytkowników drogi,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze objętej opracowaniem,
- zmniejszenie uciążliwości dla mieszkańców i środowiska spowodowanych dużym ruchem w centrum miasta.

Przebudowa istniejącej drogi powiatowej stanowiącej przedłużenie obwodnicy ma na celu wzmocnienie nawierzchni i poprawę nośności. Droga również będzie poszerzona z 5,5 m do 6,0 m oraz posiadać będzie nowe oznakowania, co wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu.

Długość projektowanej inwestycji drogowej na odcinku obwodnicy nie przekroczy 1,7 km. Odcinek ten sięga od skrzyżowania z DK92 relacji Świecko – Poznań do DP1339F relacji Trzciel – Lutol Mokry. Odcinek przebudowywanej DP1339F będzie posiadał długość nieprzekraczającą 2,0 km i nie będzie on łączył się z autostradą A2 - przebudowa kończy się na włączeniu do północnego wlotu węzła autostradowego „Trzciel”. Przebudowa ta mieści się w istniejącym pasie drogowym DP1339F.

Planowana obwodnica, wraz z istniejącą i podlegającą przebudowie drogą powiatową zlokalizowana jest w rejonie południowym i południowo-zachodnim miasta Trzciel. Po jego północnej stronie przebiega DK92 w ciągu, której w latach 70-tych XX-tego wieku została wybudowana północna obwodnica miasta. DK92 prowadzi ze Świecka i przez Świebodzin, i Trzciel w kierunku Poznania.

Od strony północnej do miasta dobiega droga wojewódzka Nr DW137 oraz droga powiatowa z Pszczewa. Poniżej Trzciela, po stronie południowej, przebiega autostrada A2 relacji Świecko – Poznań z której dojazd do miasta odbywa się przedmiotową DP1339F poprzez węzeł „Trzciel” zlokalizowany w ciągu tej autostrady.

Droga powiatowa 1339F klasy Z relacji Trzciel-Lutol Mokry komunikuje miasto z południową częścią gminy - w/w autostradą oraz Zbąszyniem i Zbąszynkiem.

Projektowana droga została poprowadzona częściowo po istniejącym śladzie DP1339F oraz częściowo po nowym śladzie stanowiącym pola uprawne i nieużytki polne.

Przebieg ten został zaprojektowany po terenach inwestycyjnych przemysłowo, magazynowo, usługowych, a także rolniczych zgodnie z mpzp. Przebieg całej inwestycji zlokalizowany jest poza terenami mieszkalnymi.

W obszarze inwestycji nie występują naturalne ciek i zbiorniki wodne.

Inwestorem jest Powiat Międzyrzecki - Zarząd Dróg Powiatowych w Międzyrzeczu, Skoki 21, 66-300 Międzyrzecz.

Na podstawie przeprowadzonej analizy, konsultacji społecznych, uzgodnień z Inwestorem, gminą Trzciel oraz GDDKiA w Zielonej Górze wyborem wariantu preferowanego jest wariant II, który jest najkorzystniejszym rozwiązaniem ze względu na ochronę środowiska

W ramach przedsięwzięcia przewidziano:

- budowę obwodnicy m. Trzciel wraz z dodatkowymi jezdniami, komunikującymi działki przyległe do drogi z drogami publicznymi,
- przebudowę jezdni drogi powiatowej nr 1339F (wykonanie wzmocnienia nawierzchni oraz poszerzenie jezdni do 6,0m),
- budowę skrzyżowania projektowanej obwodnicy z drogą krajową nr 92 oraz z ul. Główną (dawniej ul. Armii Czerwonej) w formie ronda dużego,
- budowę skrzyżowania projektowanej obwodnicy z istniejącą drogą powiatową nr 1339F w formie ronda średniego,
- budowę przejazdu drogi gminnej nr 006301F pod projektowaną obwodnicą (przepust technologiczny),
- budowę i przebudowę istniejącego odwodnienia (budowę wpustów deszczowych z przykanalikami, budowa przepustów),
- rozbiórkę i budowę przepustu pod drogą powiatową 1339F w km około 2+471,
- rozbiórkę i budowę przepustu pod drogą powiatową 1358F w km około 0+103,
- przebudowę i budowę zjazdów indywidualnych,
- przebudowę zjazdów publicznych,
- budowę oświetlenia projektowanych rond,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż drogi krajowej,
- przebudowę kolizyjnych odcinków sieci uzbrojenia terenu,
- wycinkę kolidujących drzew i krzewów, gospodarka istniejącą zielenią,
- wykonanie nasadzeń kompensacyjnych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach planowanego przedsięwzięcia zaprojektowano:

Obwodnica

Trasę obwodnicy poprowadzono tak, aby maksymalnie ominąć obszar zalegania gruntów organicznych. Obwodnica przebiega po północnej stronie zasypanego komunalnego wysypiska śmieci. Łączna długość projektowanej jezdni obwodnicy nie przekroczy 1,7 km.

Skomunikowanie przecinanych przez trasę obwodnicy działek z drogami publicznymi planuje się za pomocą dodatkowych jezdni o szerokości 3,5m, z poboczami 2x0,75m.

Przecięcie trasy obwodnicy z drogą gminną nr 006301F w rejonie wysypiska śmieci, planuje się wykonać jako przejazd pod obwodnicą przepustem technologicznym w km obwodnicy ok. 0+493. W przekroju przejazdu zaprojektowano wykonanie odcinka chodnika przy krawędzi jezdni drogi gminnej, o szerokości 2m. Natomiast skrzyżowanie obwodnicy z DP 1339F zaprojektowano jako skrzyżowanie czterowylotowe typu rondo o średnicy D=42m. Projektowana obwodnica łączy się z drogą krajową nr 92 poprzez projektowane skrzyżowanie typu rondo, o średnicy D=66m.

W ramach budowy obwodnicy planuje się budowę przepustów pod drogami publicznymi w km (około):

- 0+103 DP1358F – na kanale „Rybojady A”
- 0+096 obwodnicy –na rowie,
- 0+151 obwodnicy - na „Kanale Rybojady A”,
- 0+357 obwodnicy – na rowie,
- 0+ 511 obwodnicy – na rowie,
- 1+029 obwodnicy– na rowie,
- 1+462 obwodnicy– na rowie,
- 1+558 obwodnicy - na rowie,
- 0+025 DP1339F od str. m. Trzciel - na rowie,
- 0+117 DG006301F - na rowie.

Ponadto pod zjazdami z obwodnicy oraz dodatkowymi jezdniami, w ciągu projektowanych rowów wykonane zostaną przepusty w celu zachowania ich ciągłości.

Parametry techniczne projektowanej obwodnicy:

- a) Droga klasy G;
- b) Łączna długość jezdni obwodnicy: nie przekroczy 1,7 km;
- c) Dopuszczalny nacisk osi pojazdu: 115 kN;

- d) Droga jednojezdniowa, dwupasowa;
- e) Szerokość pasa ruchu: 3,5m;
- f) Szerokość poboczy: 1,25-2,3m;
- g) Prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h;
- h) Kategoria ruchu - KR4;
- i) Dodatkowe jezdnie (o nawierzchni bitumicznej) – szerokość 3,5m + pobocza 0,75m.

Po obu stronach obwodnicy zaprojektowano otwarte rowy, do których powierzchniowo będzie odprowadzana woda deszczowa z drogi.

Zapewniono połączenie rowów odwadniających drogowych z istniejącym układem rowów melioracyjnych.

Rowy drogowe zaprojektowano o przekroju trapezowym, szerokości dna równym 0,4-0,5m i pochyleniu skarp 1:1,5. Głębokość rowu wynosi min. 0,5m. Łączna długość projektowanych rowów wynosi ok. 4km.

Istniejące odcinki rowów melioracyjnych, zostaną oczyszczone w zakresie linii rozgraniczających inwestycję.

W miejscach, gdzie trasa obwodnicy przebiega przez istniejące rowy melioracyjne, wykonane będą regulacje, zmieniające lokalnie ich przebieg, szerokość dna równa 1,0m, pochylenie skarp 1:1,5.

Na trasie budowanej obwodnicy dojdzie do wycinki drzew, krzewów i samosiejek zlokalizowanych w zakresie linii rozgraniczających wyznaczonego pasa drogowego.

W ramach niniejszego zadania zaplanowano wykonanie nasadzeń zieleni (drzew i krzewów) w ciągu projektowanej obwodnicy.

Ze względu na warunki krajobrazowe, przyrodnicze i ekonomiczne do nasadzeń przydrożnych wykorzystane zostaną gatunki drzew i krzewów liściastych przystosowanych do miejscowych warunków siedliskowych. Będą stosowane gatunki rodzime, tj. w oparciu o wykonaną inwentaryzację zieleni lub dobór takich gatunków, które stanowią element naturalnego pokrycia roślinnego terenu objętego opracowaniem. Nasadzenia drzew będą mieć charakter rzędowy w rozstawie nie większej niż 8-10m w rzędzie. Nasadzenia krzewów będą mieć charakter zwartych monogatunkowych grup w rozstawie umożliwiającej szybkie pokrycie powierzchni i jednocześnie optymalny rozwój roślin.

Trasa obwodnicy przebiega głównie przez pola uprawne, których właścicielami są osoby prywatne i lokalnie Agencja Nieruchomości Rolnych. Budowa obwodnicy wymaga zajęcia działek nienależących do istniejącego pasa drogowego.

W zakresie realizacji inwestycji nie przewiduje się wyburzeń.

Właścicielem działek objętych inwestycją są osoby prywatne, Skarb Państwa, Powiat Międzyrzecki, Agencja Nieruchomości Rolnych, Gmina Trzciel.

Skrzyżowanie obwodnicy z DK92

Skrzyżowanie obwodnicy z drogą krajową nr 92 zostało zlokalizowane w miejscu istniejącego skrzyżowania DK92 z drogą powiatową nr 1538F (ul. Główna – wcześniej, przed zmianą nazw ulic, ul. Armii Czerwonej). Zaplanowano wykonanie skrzyżowania czterowylotowego typu rondo duże, z możliwością podłączenia piątego wlotu przy ewentualnej realizacji kolejnego etapu obwodnicy w kierunku północnym.

Rondo zaprojektowano jako jednopasowe, o szerokości pasa ruchu 6m z pierścieniem przejezdny o szerokości 1m.

Zaprojektowane wybrukowanie na wyspie centralnej ronda, umożliwia przejazd pojazdu ponadnormatywnego w ciągu drogi krajowej.

Ponadto zaplanowano rozbiórkę i budowę przepustu pod drogą powiatową 1358F w ok. km 0+103, ze względu na zły stan techniczny istniejącego obiektu oraz zmianę parametrów ul. Główniej (wcześniej ul. Armii Czerwonej) na odcinku stanowiącym wlot projektowanego ronda.

Parametry techniczne projektowanej DK92:

- a) Droga klasy GP;
- b) Dopuszczalny nacisk osi pojazdu: 115 kN;
- c) Droga jednojezdniowa, dwupasowa;
- d) Szerokość pasa ruchu: 3,5m;
- e) Szerokość poboczy: 1,5-2,3 m;
- f) Prędkość projektowa: $V_p = 80$ km/h.

Przebudowa DP1339F

Przebudowa jezdni drogi powiatowej nr 1339F od obwodnicy do istniejącego węzła „Trzciel” (z ciągu autostrady A2) polega na poszerzeniu istniejącej szerokości jezdni do 6m wraz ze wzmocnieniem jej do obciążenia ruchem kategorii KR4. Szerokość poszerzenia wynosi średnio 0,5m. Na połączeniu istniejącej nawierzchni i poszerzenia jezdni należy ułożyć siatkę z włókien węglowych o wytrzymałości na rozciąganie min. 120kN/m.

Z uwagi na wykonywane w latach ubiegłych poszerzenie lewej strony jezdni z 4m do 5,5m, siatka wzmacniająca zostanie ułożona na całej szerokości lewego pasa ruchu. Przebudowa będzie realizowana w zakresie istniejącego pasa drogowego.

Zjazdy publiczne oraz indywidualne zapewniające obsługę poszczególnych działek, będą wykonane w miejscu istniejących zjazdów. Roboty nawierzchniowe polegają na wykonaniu nawierzchni dla kategorii ruchu KR1 wraz z dowiązaniem się wysokościowym do stanu istniejącego na szerokości pasa drogowego.

Odwodnienie przebudowywanej drogi będzie się odbywało powierzchniowo za pomocą istniejących rowów odwadniających. Rowy znajdujące się w ciągu drogi powiatowej, w zakresie pasa drogowego, poddane będą renowacji. Renowacja rowów polega na regulacji skarp rowu oraz wyczyszczeniu (odmuleniu) dna rowu. Wody opadowe z drogi powiatowej będą odprowadzane powierzchniowo do istniejących rowów trawiastych.

Zaplanowano także rozbiórkę istniejącego przepustu pod DP1339F w ok. km 2+471, ze względu na zły stan techniczny obiektu i budowę w jego miejsce nowej konstrukcji przepustu.

W ciągu projektowanej przebudowy DP nr 1339F planuje się budowę przepustu w km drogi około 2+471.

Parametry techniczne projektowanej DP1339F:

- a) Droga klasy Z;
 - b) długość odcinka przeznaczanego do przebudowy: nie przekroczy 2,0 km;
 - c) Dopuszczalny nacisk osi pojazdu: 115 kN;
 - d) Szerokość pasa ruchu: 3m;
 - e) Szerokość poboczy - min. 1m;
 - f) Prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h;
- Kategoria ruchu – KR4.

Odwodnienie realizowane będzie poprzez rowy drogowe trapezowe o szerokości dna 0,4-0,5m. Skarpy ukształtowane będą w spadku 1:1,5 oraz 1:3 (wzdłuż drogi krajowej). Skarpy zostaną obsiane mieszanką traw. Dodatkowo od ok. km 0+042 do km 0+794 wzdłuż projektowanej obwodnicy skarpy zostaną umocnione geokratą komórkową.

b) powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie

W pobliżu inwestycji nie istnieją obiekty wpływające na istotne kumulowanie się oddziaływań.

Jedyna kumulacja nastąpi w miejscach skrzyżowań z drogami podporządkowanymi w tym z istniejącą DK92.

Kumulacja będzie następować w zakresie hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza.

Następująca kumulacja hałasu DK92 i obwodnicy niema żadnego wpływu, ponieważ tereny chronione akustycznie występują bardzo daleko.

Wyniki zanieczyszczeń powietrza uwzględniają oddziaływanie DK92.

Oddziaływanie autostrady A2 może się pokrywać z początkiem inwestycji DP1339F w zakresie hałasu natomiast niema to znaczenia dla sąsiedztwa drogi powiatowej w tym miejscu.

Autostrada A2 w zakresie zanieczyszczeń powietrza została uwzględniona poprzez dodanie pozyskanego tła do obliczeń.

c) przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Faza realizacji – przewiduje się, że czas realizacji będzie wynosić ok. 260 dni roboczych.

* **woda** - w czasie budowy woda używana będzie w procesach technologicznych pielęgnacji betonu, czyszczeniu sprzętu budowlanego oraz w celach socjalnych. Przewidywane przybliżone zużycie wody $0,5\text{m}^3/\text{dobę} - 0,5 \times 260$, co daje $\approx 130\text{m}^3$,

* **energia elektryczna** - zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w czasie budowy, głównie do oświetlenia i spawarek elektrycznych. Przewidywane szacunkowe średnie zużycie energii elektrycznej: $10\text{kWh}/\text{dzień} - 10 \times 260$, co daje $\approx 2600\text{kWh}$,

* **gaz** - zapotrzebowanie na gaz przewiduje się w czasie spawania elementów stalowych przy wykorzystaniu spawarek gazowych i ogrzewania barakowozów. Przewidywane szacunkowe średnie zużycie gazu: $90\text{m}^3/\text{miesiąc} - 90 \times 3$, co daje $\approx 270\text{m}^3$,

* **surowce i materiały** - etap realizacji inwestycji będzie wymagał wykorzystania surowców mineralnych, takich jak: piasek, kruszywo, cement, beton:

- Kruszywo naturalne: $94345,45\text{m}^3$
- Beton asfaltowy: $10953,69\text{m}^3$
- Beton cementowy: $181,7\text{m}^3$
- Spoiwo hydrauliczne: $1753,46\text{m}^3$
- Kostka betonowa: $1046,33\text{m}^2$

- Kostka granitowa: 721,1m²

Większość materiałów na nasyp drogowy będzie materiałem pochodzącym z wykopów pod inwestycję.

* **paliwa** - tankowanie odbywało się będzie poza obszarem budowy na bazach transportowo-sprzętowych. Przewidywana przybliżona ilość zużytego podczas realizacji budowy paliwa (nie dodawano maszyn które będą pracowały krótkookresowo):

- koparko-ladowarka – 9l/roboczo godzinę x 8h/dzień x 260(dni) x 6(sztuk) ≈ 1123200 litrów,
 - pojazdy ciężarowe – 30l/dzień x 260(dni) x 12(sztuk) ≈ 93600 litrów,
 - urządzenia i maszyny (piła, agregaty) – 2l/dzień x 200(dni) x 5(sztuk) ≈ 2000 litrów,
 - pojazdy transportujące pracowników – 10l/dzień x 260(dni) x 2(sztuk) ≈ 5200 litrów,
 - walec – 12l/roboczo godzinę x 8h/dzień x 50(dni) x 2(sztuk) ≈ 9600 litrów,
- Suma paliwa ~ 222720 litrów.

Faza eksploatacji:

*** woda**

Inwestycja nie będzie wymagała zapotrzebowania w wodę w trakcie eksploatacji.

Woda będzie jedynie potrzebna w celu okresowych konserwacji.

Ilość wody będzie uzależniona od stopnia zabrudzenia jezdni natomiast będzie racjonalnie stosowana.

*** surowce i materiały**

Droga wymaga wykorzystania piasku oraz soli w trakcie utrzymania zimowego drogi.

W czasie utrzymania zimowego substancje chemiczne tj. chlorki, będą wykorzystywane zgodnie z rozporządzeniem z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach, jednorazowo na jezdnię w celu zwalczania śliskości drogowej można użyć 30g NaCl (lub Mg CaCl₂) na każdy m² drogi lub chodnika.

W przypadku ciężkiej zimy łączna ilość wysypanej soli w okresie utrzymaniowym wynosi około 2kg/m² drogi.

*** paliwa**

Inwestycja nie będzie wymagała zapotrzebowania w paliwa w trakcie eksploatacji.

*** energia elektryczna**

Droga wymaga zapotrzebowania w energię w trakcie eksploatacji, ponieważ przewidziano odcinkowo oświetlenie w rejonie rond.

*** gaz**

Inwestycja nie będzie wymagała zapotrzebowania w gaz w trakcie eksploatacji.

d) emisja i inne uciążliwości:

*** emisja substancji do powietrza**

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne w fazie budowy będą:

- *- pył powstający przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, wycinkę, rozbiórkowe, budowlane,
- *- wtórne pylenie, szczególnie w suche dni, wynikające z użycia materiałów budowlanych o tendencji do pylenia oraz z ruchem sprzętu po nawierzchni,
- *- spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu,
- *- substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych.

Przy obliczeniu ilości emitowanych zanieczyszczeń przyjęto założenia, że:

- prace będą prowadzone w ciągu dnia w zakresie 8h, pojazdy i maszyny nie będą wykorzystywane przez cały okres pracy uzależnione będzie to od frontu robót i charakteru prac,
- pojazdy które będą dowozić pracowników oraz dowożące materiały będą pokonywać dziennie ok. 100km,
- czas realizacji zadania będzie wynosić ok. 260 dni roboczych,
- emisje jednostkowe dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego oraz tlenku węgla ze spalania 1 kg oleju napędowego podczas pracy pojazdów i maszyn roboczych,
- do obliczenia emisji siarki przyjęto maksymalną dopuszczalną zawartość siarki w oleju napędowym 350mg/kg.
- ze względu na zużycie przeważnie oleju napędowego największym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie pojazd techniczny koparko-ladowarka, która także będzie miała największy udział w pracach, ponieważ jest to urządzenie wielozadaniowe.

Emisja w/w ma charakter niski, niezorganizowany, krótkotrwały i odwracalny. Z uwagi na to nie będzie miało to znacząco wpływu na stan jakości powietrza, a pośrednio nie będzie wpływać na ludzi oraz

prawidłowy rozwój roślin znajdujących się w sąsiedztwie prowadzonych prac.

*- **emisja hałasu** - podczas prowadzonych robót wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe, związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu, przewożących ładunki. Poziomy mocy akustycznej poszczególnych maszyn wahają się od 70 do 110dB. Uciążliwość akustyczna zależna jest od oddalenia terenów mieszkalnych od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Ze względu na to, iż na obecnym etapie projektowania brak jest szczegółowego wykazu urządzeń pracujących przy budowie, czasu ich pracy, postępowania frontu robót nie można wykonać szczegółowej analizy wpływu inwestycji w fazie realizacji na klimat akustyczny otoczenia. Zaplecze budowy będzie zlokalizowane poza obszarami mieszkalnymi.

W obszarze inwestycji nie występuje zabudowa mieszkaniowa, która mogłaby być narażona na oddziaływanie hałasu pochodzącego z maszyn, urządzeń i pojazdów.

Przy DP1339F w odległości ok 20m występuje leśniczówka na którą hałas będzie oddziaływał. Nie będą to bardzo wysokie poziomy ponieważ jest to jedynie przebudowa gdzie podbudowa drogi będzie jedynie uzupełniana i nie będzie dochodziło do koncentracji dużej ilości maszyn i urządzeń.

Hałas wszystkich prac budowlanych będzie hałasem okresowym, charakteryzować go będzie duża dynamika zmian i odwracalność (zaniknie bezpośrednio po zakończeniu robót).

* - **emisja drgań i wibracji** - emisja drgań i wibracji na etapie realizacji może zachodzić z uwagi na poruszające się pojazdy ciężarowe oraz wykorzystanie walca drogowego z wibracją. Wyznaczenie zakresu drgań i wibracji nie jest możliwe, ponieważ zależy w głównej mierze od Wykonawcy robót a dokładniej od ilości maszyn, które będzie stosował oraz od jakości technicznej tych maszyn.

Najbliższym budynkiem w stosunku do prowadzonych prac przy obwodnicy jest budynek jednorodzinny w odległości ok. 250m, przez co nie przewiduje się żadnych oddziaływań.

Budynek leśniczówki również znajduje się w bezpiecznym miejscu od prowadzonej przebudowy DP1339F ok 20m. Zakres prac na tym odcinku jest nie wielki nie powodujący istotnych drgań i wibracji.

*- **emisja odpadów** - odpady w fazie eksploatacji będą powstawać z zużytych źródeł oświetlenia, urządzeń odwodnienia drogi, zimowego utrzymania oraz od użytkowników drogi (odpady komunalne). Ich ilość zależy w głównej mierze od trwałości materiałów i od poziomu edukacji ekologicznej użytkowników, na którą Inwestor nie ma wpływu.

*- **emisja ścieków** - realizacja oraz użytkowanie drogi nie będzie powodować powstawania żadnych ścieków przemysłowych,

*- **odwodnienie** – odwodnienie realizowane będzie poprzez rowy drogowe trapezowe o szerokości dna 0,4-0,5m, skarpy ukształtowane będą w spadku 1:1,5 oraz 1:3 (wzdłuż drogi krajowej). Skarpy zostaną obsiane mieszkanką traw. Dodatkowo od ok. km 0+042 do km 0+794 wzdłuż projektowanej obwodnicy skarpy zostaną umocnione geokratą komórkową.

Nie wystąpi emisja i inne uciążliwości związane z inwestycją niż w/w.

e) ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

*- inwestycja nie zalicza się do zakładów, które mogą ulec poważnej awarii, ruch na przedmiotowej inwestycji nie jest wysoki, co wskazuje, iż prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii jest nie wielkie. Wszystkie projektowane elementy spełniają normy techniczne oraz obliczenia nośności, co nie doprowadzić do katastrofy budowlanej.

Dodatkowo stwierdzono, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko ponieważ:

zastosowana inżynieria będzie standardowa i praktykowana od lat, między innymi ma być wykonane, np. zdejmowanie starej nawierzchni, kopanie wykopów, sypanie podbudowy jezdni z kruszywa, układanie nawierzchni z betonu asfaltowego, budowa/przebudowa sieci infrastruktury technicznej, budowa obiektów inżynierskich, wykonanie i montaż oznakowania poziomego i pionowego, oświetlenia, oczyszczenie i profilowanie rowów odwodniających jezdnię, plantowanie powierzchni pobocza, wycinka drzew i krzewów oraz nasadzenie nowych, zrywanie gleby, odhumusowanie korytarza projektowanej drogi. Oddziaływania powyższych technik budowy są rozpoznane i znane.

Uwzględniając uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określone w art. 63 ustawy o ooś, po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia oraz przedłożonej karty informacyjnej, stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na wodno-błotnych, na obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, na obszarach górskich, na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

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

- poza obszarami ochrony przyrody;
- granicząc na odcinku 200 m przebudowywanej drogi powiatowej z obszarami Natura 2000 Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry PLB080005 oraz Rynna Jezior Obrzańskich PLH080002;
- poza zidentyfikowanymi strefami ochrony i ostojami gatunków chronionych i siedlisk chronionych obszarów;
- głównie (na odcinku ok. 2,9 km) w obszarze antropogenicznie przekształconym obecnego pasa drogi powiatowej oraz drogi krajowej nr 92, w którym różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów najbliższego sąsiedztwa zostały ograniczone do zbiorowisk siedlisk synantropijnych, głównie ruderalnych i segetalnych, ale także upraw leśnych;
- na odcinku ok. 1,5 km nowym śladem, głównie przez grunty rolnicze (użytkowane i nieużytkowane pola uprawne, rzadko użytki zielone), przecinane rowami melioracyjnymi, w sąsiedztwie nieczynnego i zrehabilitowanego składowiska odpadów komunalnych - gdzie walory i zasoby przyrodnicze oraz relacje ekosystemowe pozostają pod silnym wpływem ludzkiej działalności;
- częściowo w sąsiedztwie obszarów objętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego z przeznaczeniem pod tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz usług.
- w otulinie Pszczewskiego Parku Krajobrazowego, [Pszczewski Park Krajobrazowy](#) – zlokalizowany ok. 1,4km od inwestycji.

Zakres wykorzystania zasobów środowiska, na etapie realizacji inwestycji, nie zakłada istotnych zmian w zasobach, tworach i składnikach miejsca oraz najbliższego sąsiedztwa przedsięwzięcia. Realizacja prac w małym stopniu, głównie w śladzie projektowanej obwodnicy i jej sąsiedztwa, zmieni dotychczasowe układy krajobrazowe i ekosystemowe. Oddziaływania budowy będą lokalne, okresowe i ustąpią po ich zakończeniu. Budowa obwodnicy będzie dodatkową przeszkodą dla migracji niektórych gatunków zwierząt, jednak nie jest planowana w obszarze ciągu doliny rzecznej, jezior czy rozległej, zwartej powierzchni leśnej tj. terenów o szczególnych uwarunkowaniach przyrodniczych dla pełnienia funkcji korytarzy ekologicznych. Zlokalizowana jest ponadto w sąsiedztwie obszaru zwartej zabudowy miasta Trzciela, gdzie relacje ekosystemowe są sterowane bądź pozostają pod silnym wpływem ludzkiej działalności. Droga nie będzie odgradzona, a bezkolizyjne przejścia dla niektórych gatunków zwierząt będą możliwe także przez skrzyżowanie z gruntową drogą gminną (w formie przepustu) oraz przez kilkanaście przepustów na rowach i kanałach budowanych bądź przebudowywanych na potrzeby inwestycji. W obszarze budowanej obwodnicy Trzciela oraz w pobliżu (co najmniej 0,5 km) nie występują zbiorniki wodne, mogące stanowić istotne miejsca rozrodu płazów, i położone w ich pobliżu powierzchnie leśne. Uwarunkowania przyrodnicze miejsca inwestycji, w oparciu o literaturę przedmiotu, nie wskazują zatem na możliwość przecinania przez planowaną obwodnicę utrwalonych szlaków migracji wiosennych oraz jesiennych płazów. Można zatem wykluczyć możliwość znaczących negatywnych oddziaływań, w skali lokalnej a tym bardziej regionalnej na powyższe gatunki zwierząt. Oddziaływania mogą być jedynie incydentalne i dotyczyć pojedynczych osobników, szczególnie występujących przy/w kanałach i rowach.

Projektowana obwodnica nie przebiega przez obszar projektowanych korytarzy ekologicznych, które opracowano na bazie rozmieszczenia wybranych gatunków wskaźnikowych dla zachowania ciągłości cennych przyrodniczo obszarów oraz różnorodności biologicznej na poziomie genetycznym i ekosystemowym a także ich szlaków migracyjnych. (źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl>). Jedynie południowa część modernizowanego odcinka drogi powiatowej DP nr 1339F objęta jest ww. projektowanym korytarzem o nazwie „Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry”. Karta informacji przedsięwzięcia (dalej KIP) przedstawia, że modernizacja ww. drogi będzie prowadzona śladem obecnie eksploatowanej drogi, utrwalonej i znanej dla zwierząt a niweleta drogi nie zostanie zmieniona oraz możliwie najbardziej zbliżona do terenu sąsiedniego. W ramach oznakowania realizowanego przedsięwzięcia za węzłem z autostradą A2 oraz od projektowanej obwodnicy będzie zastosowany drogowy znak ostrzegawczy A-18b „dzikie zwierzęta”.

W części dotyczącej opisu zasobów przyrody i ochrony przyrody, KIP charakteryzuje miejsce przedsięwzięcia jako teren o niewielkiej wartości przyrodniczej. Inwestycja będzie podjęta głównie na terenie antropogenicznie przekształconym i użytkowanym stanowiącym w zdecydowanej większości rośliny uprawne i segetalne, tereny antropogeniczne i siedliska ruderalne istniejących dróg i ich poboczy oraz sąsiedztwo zrehabilitowanego składowiska odpadów. Inwestycja realizowana będzie częściowo w obrębie łąk podmokłych wykształconych w sąsiedztwie cieków wodnych i tzw. Kanału Rybojady. Nie wykazano, że teren inwestycji jest miejscem rozrodu czy regularnego występowania gatunków zwierząt chronionych, choć może być miejscem ich okresowego pobytu podczas np. żerowania, odpoczynku, przemieszczania się. Uciążliwości dla przyrody z tytułu budowy inwestycji będą krótkotrwałe i ustępujące, rozmiar przekształcenia środowiska będzie lokalny, a teren prac

zrekultywowany. W bezpośredniej okolicy inwestycji istnieją zróżnicowane i odpowiednie siedliska dla zwierząt występujących obecnie w miejscu planowanych prac (szczególnie obwodnicy), mogących stanowić siedliska przejściowe bądź docelowe na czas prowadzenia prac czy w fazie eksploatacji przedsięwzięcia. Zmiana użytkowania terenów pod planowaną inwestycję oraz powstanie enklawy gruntów rolniczych pomiędzy Trzciem a obwodnicą z pewnością zmieni (pogorszy) warunki dla zwierząt wykorzystujących obecnie ten obszar. Stopień uszczuplenia siedlisk krajobrazu rolniczego w skali lokalnej a tym bardziej regionalnej nie będzie jednak istotny, co pokazuje mozaika użytkowania terenu okolic Trzciela. Z tego powodu jest prawie pewne, że inwestycja nie przyczyni się do eliminacji gatunków charakterystycznych (typowych) fauny i flory dla tego miejsca czy do zmniejszenia ich liczebności bądź wymusi zmiany istotnych szlaków przemieszczania się zwierząt.

W okresie eksploatacji zostanie połączona obecna sieć rowów i kanałów (na pewnych odcinkach zlikwidowanych) przez wykonane przepusty oraz trapezowe rowy odpływowe odwodnienia planowanej drogi. W ciągu projektowanej obwodnicy planuje się budowę sześciu przepustów na rowach oraz kanałach, natomiast w ciągu projektowanej przebudowy DP nr 1339F planuje się budowę przepustów. Zaprojektowano otwarte rowy odwadniające, do których powierzchniowo będzie odprowadzana woda deszczowa z drogi. Zapewniono połączenie rowów odwadniających drogowych z istniejącym układem rowów melioracyjnych. Nowe odcinki rowów, skarpy i pobocza dróg, zostaną zaadoptowane przez przyrodę w bogactwie i różnorodności, dostosowanej do uwarunkowań siedliskowych. Planowane wprowadzenie dodatkowego oświetlenia drogi będzie dotyczyło skrzyżowań typu rondo, w terenie miasta Trzciela bądź jego pobliżu.

Rozpatrywano konieczność wycinki drzew i krzewów, którą jest możliwa na odcinku rozbudowywanej drogi oraz na trasie budowanej obwodnicy, w większości w krajobrazie rolniczym, jedynie na dwóch odcinkach przy lesie w miejscach, w których nie ma możliwości ich zachowania. Drzewa nie stanowią tu przydrożnej alei bądź jej reliktu, razem z krzewami są to pojedyncze, rozdzielone skupiska i zgrupowania samosiewów, przy drogach, miedzach, rowach, wśród łąk. Konieczny ich ubytek nieznacznie i nieistotnie uszczupli tego typu biotopy, gdyż w okolicy planowanej inwestycji występuje mozaika podobnych, rozproszonych i liniowych skupisk drzew i krzewów. W ramach przedmiotowej inwestycji zaplanowano wykonanie nasadzeń zieleni (drzew i krzewów) w ciągu projektowanej obwodnicy. Działania powyższe będą stanowiły rekompensatę powstałych ww. strat, także w aspekcie krajobrazowym. Do nasadzeń wykorzystane zostaną gatunki drzew i krzewów liściastych przystosowanych do miejscowych warunków siedliskowych, gatunki rodzime. Nasadzenia drzew będą mieć charakter rzędowy w rozstawie nie większej niż 8 - 10 m w rzędzie. Nasadzenia krzewów będą mieć charakter zwartych monogatunkowych grup w rozstawie umożliwiającej szybkie pokrycie powierzchni i jednocześnie optymalny rozwój roślin. Wycinka drzew i krzewów przydrożnych oraz kolidujących z przebiegiem obwodnicy Trzciela w otwartym krajobrazie rolniczym tylko nieznacznie zmieni relacje widokowe, ponieważ teren nie jest eksponowany i ma krótkie osie widokowe. Natomiast w obszarze lasu nie dokona żadnej zmiany.

W terenie przedsięwzięcia, na obecnym etapie sprawy, nie wykazano obecności siedlisk, które współtworzyłyby taki rodzaj układów ekologicznych, z chronionymi siedliskami i gatunkami obszaru Natura 2000, których przekształcenie mogłoby przyczynić się do trwałej i nieodwracalnej zmiany kluczowych procesów, struktur, powiązań i relacji ekosystemów jego przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000, w tym najbliższych: Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry PLB080005 oraz Rynna Jezior Obrzańskich PLH080002. Place budowy oraz bazy materiałowe będą zlokalizowane na terenach już utwardzonych z wyłączeniem sąsiedztwa obszaru Natura 2000. Oddziaływania, w trakcie budowy i eksploatacji nie będą miały skali naruszenia równowagi przyrodniczej lub znaczących oddziaływań na chronione w obszarze Natura 2000 gatunki i ich siedliska a także siedliska przyrodnicze, dla których istnieje potrzeba ustalenia nietypowych działań zapobiegających bądź minimalizujących. Inwestycja nie dokona fragmentacji siedlisk chronionych oraz nie zmieni ich powierzchni, nie zakłóci relacji ekosystemowych, nie spowoduje bądź nie zintensyfikuje zagrożenia dla utrzymania właściwego stanu ochrony siedlisk i gatunków a także nie spowoduje bariery migracji. Nie zostanie naruszona integralność obszarów oraz spójność sieci obszarów Natura 2000.

Odstąpienie od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania poprzedzono także odniesieniem do łącznie traktowanych okoliczności z zakresu ochrony przyrody wskazanych w art. 63 ust. 1 ustawy o ooś, czyli rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia, jego usytuowania z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla ochrony przyrody oraz rodzaju i skali możliwego oddziaływania w odniesieniu do uwarunkowań przyrodniczych najbliższych wielkoobszarowych form ochrony przyrody.

Skutkiem logistyki przedsięwzięcia, budowy i późniejszej eksploatacji 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.

Obecność ludzi i maszyn oraz związane z tym oddziaływania będą się nieznacznie różniły od obecnego tu tła oddziaływań ruchu pojazdów, prac polowych i leśnych. Można domniemać, że nawet skumulowane nie będą zjawiskiem nowym dla zwierząt, powodującym płoszenie o skali zagrożenia dla osobników w miejscu przedsięwzięcia, a tym bardziej dla wszystkich reprezentantów gatunku.

Na obecnym etapie sprawy nie wykazano obecności reprezentantów gatunków chronionych i

stanowisk siedlisk chronionych, dla których przedsięwzięcie mogłoby stanowić zagrożenie stanu ochrony gatunków i siedlisk, a z tego tytułu konieczna byłaby ocena tego zagrożenia i formułowanie niestandardowych uwarunkowań nie ujętych przepisami prawa ochrony przyrody. W KIP jest deklaracja stwierdzająca, że aby zabezpieczyć się przed ewentualną śmiertelnością drobnych zwierząt podczas prac budowlanych inwestor zastosuje rozwiązania techniczne, tj. możliwie szybkie zasypywanie wykopów, przykrywanie wykopów (plandekami, deskami, płytami) niezasypywanych po ukończeniu pracy zmiany roboczej oraz montaż ogrodzenia zabezpieczającego przed wejściem płazów na teren budowy (w przypadku prac w okresie marzec-październik i obserwowanej wędrówki płazów) oraz przenoszenie osobników z dala od prowadzonych prac w dogodny im siedliska. Prawdopodobieństwo wystąpienia takiej sytuacji może mieć miejsce na niewielkim obszarze prac, w sąsiedztwie rowów na terenie łąk, na południe od planowego włączenia obwodnicy w drogę krajową nr 92. Podobnie w KIP znajduje się deklaracja prowadzenia przez inwestora wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym większości ptaków tj. od 16.10 do końca lutego. W przypadku konieczności jej podjęcia w okresie lęgowym ptaków od 1.III do 15.X, wycinka zostanie poprzedzona inwentaryzacją i przeprowadzona w sposób wypełniający przez inwestora przepisy prawa o ochronie gatunkowej zwierząt.

Nie istnieje ryzyko pochodzenia gatunków inwazyjnych, zagrażających fitocenozy lub zoocenozy upraw leśnych bądź rolnych sąsiedztwa drogi. Sąsiedztwo to nie będzie naruszone w skali powodującej trwałe osłabienie biocenozy, np. poprzez otwarcie nowych niszy siedliskowych, wskutek czego możliwe byłoby wniknięcie i zadomowienie gatunków inwazyjnych. Przebudowa drogi będzie prowadzona przede wszystkim w pasie drogowym. Zniszczona pokrywa roślinna będzie zabliźniona obsiewem, umacniającym rowy i skarpy, a jednocześnie utrudniającym wnikanie gatunków inwazyjnych. Podobne zabiegi będą stosowane dla nowych skarpy i rowów powstałych w wyniku budowy obwodnicy Trzciela. Plac budowy oraz bazy materiałowe będą zlokalizowane na terenach już utwardzonych z wyłączeniem sąsiedztwa cieków i zbiorników wodnych (minimalny bufor odległości 100 m). Jeżeli będzie istniała konieczność wykorzystania terenu nieutwardzonego, po wykonanych pracach zostanie on zrehabilitowany – przykryty warstwą humusu oraz obsiany mieszkanką traw.

Rozwiązania z zakresu ochrony środowiska spełnią kryteria ochrony przyrody w miejscu inwestycji i zasięgu jego oddziaływania, w tym antropogenicznie przekształconym terenie o uproszczonych bądź pozostających pod silnym wpływem ludzkiej działalności układach ekologicznych.

Uciążliwości wynikające z fazy realizacji inwestycji będą polegały głównie na emisji zanieczyszczeń do powietrza i emisji hałasu spowodowanych pracą sprzętu, a także pojazdów podczas prowadzenia prac budowlanych. W trakcie prac będą powstawały typowe odpady budowlane, których wytwórcą będzie wykonawca usług budowlanych. Odpady i materiały będą magazynowane na placu budowy w sposób posortowany, do gromadzenia wykorzystane będą kontenery metalowe lub część terenu wyraźnie oznakowana, sypanie materiały (np. piasek) i odpady (np. ziemia) będą przykryte materiałem np. folią, co zabezpieczy przed rozdmuchiwaniem przez wiatr. Na etapie budowy powstawać będą także ścieki bytowe, które będą odprowadzane do zbiorników kabin przenośnych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty, a następnie transportowana do najbliższej oczyszczalni ścieków. Wyżej wymienione uciążliwości mają charakter lokalny, chwilowy, nieciągły, krótkoterminowy i zostaną wyeliminowane po oddaniu zamierzenia inwestycyjnego do użytkowania.

Użytkowanie planowanego przedsięwzięcia będzie powodować powstawanie wód opadowych i roztopowych, 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. Ruch na przedmiotowej inwestycji nie jest wysoki, co wskazuje, iż prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii jest niewielkie. Wszystkie projektowane elementy spełniają normy techniczne oraz obliczenia nośności, co nie doprowadzi do katastrofy budowlanej. W pobliżu inwestycji nie istnieją obiekty wpływające na istotne kumulowanie się oddziaływań. Jedyna kumulacja nastąpi w miejscach skrzyżowań z drogami podporządkowanymi w tym z istniejącą DK92. Oddziaływanie autostrady A2 może się pokrywać z początkiem inwestycji DP1339F w zakresie hałasu, natomiast nie ma to znaczenia dla sąsiedztwa drogi powiatowej w tym miejscu. Jednocześnie zasięg oddziaływania inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji będzie miał charakter wyłącznie lokalny (bez ryzyka transgranicznych oddziaływań).

Odwodnienie realizowane będzie poprzez rowy drogowe trapezowe o szerokości dna 0,4 – 0,5m. Skarpy ukształtowane będą w spadku 1:1,5 oraz 1:3 (wzdłuż drogi krajowej). Skarpy zostaną obsiane mieszkanką traw. Dodatkowo od ok. km 0+042 do km 0+794 wzdłuż projektowanej obwodnicy skarpy zostaną umocnione teokratą komórkową.

Natężenie projektowanych odcinków dróg nie generuje przekroczenia stężenia zanieczyszczeń zawiesiny ogólnej 100 mg/l i węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l dlatego też odstąpiono od budowy zestawów podczyszczających.

Według aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjętej rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967) teren

planowanego przedsięwzięcia położony jest:

- w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP), Obra od Czarnej Wody do jeziora Rybojadło o kodzie RW6000251878759 w regionie wodnym Warty. Ww. JCWP to naturalna część wód, której stan określono jako dobry. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla tej JCWP jest niezagrażone;
- w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP), Obra od Kan. Dzwińskiego do Czarnej Wody o kodzie RW6000251878719 w regionie wodnym Warty. Ww. JCWP to naturalna część wód, której stan określono jako zły. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla tej JCWP jest zagrożone z odstępstwem przedłużenia terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. ze względu na brak możliwości technicznych;
- w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) w regionie wodnym Warty o kodzie GW600059, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym wód. Celem środowiskowym jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych dla tej JCWPd jest niezagrażone.

Biorąc pod uwagę skalę i charakter planowanej inwestycji oraz zaplanowane na etapie realizacji i eksploatacji działania minimalizujące, wykluczono możliwość wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne oraz ryzyko negatywnego wpływu na możliwości osiągnięcia celów środowiskowych ww. JCWP i JCWPd określonych w zaktualizowanym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Obserwowane obecnie zmiany klimatu mają charakter lokalny i związane są przede wszystkim z wprowadzanymi przez człowieka zanieczyszczeniami do środowiska oraz zmianami ukształtowania i zabudowy terenu. Bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych powodowanych przez działania towarzyszące inwestycji – ruch komunikacyjny podczas eksploatacji inwestycji, będą miały charakter lokalny i nie wpłyną na zmiany klimatu. Przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie będzie wpływało na zmiany klimatu w rejonie inwestycji, a także nie zmienią się warunki klimatu lokalnego i warunki bioklimatyczne w zakresie skutków krótko-, średnio- czy długoterminowych.

Po zapoznaniu się z przedmiotowym wnioskiem, kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz szczegółowym prześledzeniem nie tylko bezpośrednich, ale i pośrednich skutków działań, jakie miałyby się znaleźć w przedmiotowym projekcie, a także po wnikliwej analizie uwarunkowań realizacji planowanej inwestycji w przedłożonym wniosku, zważywszy na uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r., a zwłaszcza aspekt lokalizacyjny planowanego przedsięwzięcia, a także skali i charakteru przedsięwzięcia, stwierdzono brak możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, funkcjonowanie przedsięwzięcia nie spowoduje ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej mogącej wywołać niepożądane skutki w środowisku.

Ponadto z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny bez ryzyka transgranicznych oddziaływań ze względu na znaczną odległość od granicy państwa.

Mając powyższe na uwadze postanowiono jak w sentencji i odstąpiono od przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie służy stronie zażalenie.

Burmistrz Trzciela
(-) Jarosław Kaczmarek

Otrzymują: (za potwierdzeniem odbioru)

1. Zarząd Dróg Powiatowych w Międzyrzeczu, Skoki 21, 66-300 Międzyrzecz
Pełnomocnik – Marcin Dobek – Biuro Opracowywania Programów i Projektów Inżynierii Komunikacyjnej „LISPUS”, ul. J. Matejki 7, 22-100 Chełm
2. Powiat Międzyrzecz, Starosta Międzyrzecki, ul. Przemysłowa 2, 66-300 Międzyrzecz
3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Boh. Westerplatte 31, 65-950 Zielona Góra
4. Gmina Trzciel, ul. Poznańska 22, 66-320 Trzciel
5. Marszałek Województwa Lubuskiego, ul. Podgórna 7, 65-057 Zielona Góra
6. Agencja Nieruchomości Rolnych, ul. F. Walczaka 25, 66-400 Gorzów Wlkp.
7. Nadleśnictwo Trzciel, ul. Graniczna 18, 66-320 Trzciel
8. Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Lubuskiego, ul. F. Walczaka 25, 66-400 Gorzów Wlkp. – otulina PPK
9. pozostałe strony postępowania poinformowane przez obwieszczenie-zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś
10. A/a

Do wiadomości: (za potwierdzeniem odbioru)

1. *Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Jagiellończyka 13, 66-400 Gorzów Wlkp.*
2. *Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, Os. Centrum 16, 66-300 Międzyrzecz*