



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM**

RDOŚ-08-WOOS-II-66130-012/10/an

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) oraz ust. 5, art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), a także §2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. z 2004 r. Nr 257 poz. 2573 ze zm.), art. 34 ust. 1, art. 35 ust. 1 i 35a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 10 maja 2010 r. znak: GDDKiA-O/ZG-dt-4117/10/1A-18/17-1/2010r. przedłożonego przez Pana Przemysława Hamerę Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze, ul. Boh. Westerplatte 31, 65-950 Zielona Góra,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na:

budowie autostrady A-18
na odcinku węzeł „Olszyna” – węzeł „Golnice”
od km 0+633 do km 71+533,

realizowanego przez:

Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Zielonej Górze
ul. Boh. Westerplatte 31, 65-950 Zielona Góra

i jednocześnie:

I. określam:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie na odcinku od km 0+633 do km 50+113,67
zlokalizowane będzie w województwie lubuskim w powiecie żarskim w gminach:

(136)/p4/07/10

P4+P5+D12
30.07.2010

P5
02.08.2010

GDDKiA Oddział w Zielonej Górze
OTRZYMANO DNIA
Gorzów Wlkp., dnia 29 lipca 2010 r.
29.07.2010
Skierowano do:
1 ZP ☒ 30/01/2010
2 ZR ☐
3 ZZ ☐
4 ZF ☐
P4+P5
Jama

Brody, Trzebiel, Tuplice, Lipinki Łużyckie i Żary, w powiecie żagańskim w gminach: Wymiarki, Iłowa i Żagań oraz na odcinku od km 50+113,67 do km 71+533 w województwie dolnośląskim w powiecie bolesławieckim w gminach: Osiecznica i Bolesławiec. Inwestycja obejmuje przebudowę i rozbudowę południowej jezdni istniejącej drogi krajowej nr 18 wraz z budową nowej infrastruktury, co pozwoli na przystosowanie tej drogi do parametrów autostrady.

2. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:

- 2.1. zorganizować plac budowy i jego zaplecza oraz drogi techniczne w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
- 2.2. zaplecza budowy, składy materiałów budowlanych i mas ziemnych zlokalizować poza obszarami: zabudowy mieszkaniowej, dolin rzecznych i źródeł, sąsiedztwa terenów podmokłych w km 54+000 – 55+000, 59+000 – 61+000 i 69+000 – 70+000, w rejonie istniejących i projektowanych przejść dla zwierząt;
- 2.3. przed rozpoczęciem prac budowlanych zebrać wierzchnią warstwę gleby i złożyć ją w pryzmach w pobliżu pasa robót;
- 2.4. drogi dojazdowe do obsługi placu budowy, w miarę możliwości wyznaczyć w oparciu o istniejącą sieć dróg;
- 2.5. przed rozpoczęciem prac dokonać przy udziale specjalisty – botanika inwentaryzacji terenu przeznaczonego pod budowę autostrady, dróg technologicznych oraz baz technicznych i składów materiałów pod kątem występowania chronionych gatunków roślin; w przypadku stwierdzenia roślin chronionych w obrębie przedsięwzięcia, rośliny kolidujące z przebiegiem drogi – po uprzednim uzyskaniu formalnej zgody – przesadzić w miejsca o podobnych warunkach siedliskowych, zlokalizowane jak najbliżej miejsc, z których rośliny zostały usunięte;
- 2.6. przed rozpoczęciem robót budowlanych, przy udziale specjalisty – fitosocjologa, w sposób widoczny dla pracowników, oznaczyć w terenie (w km 0+300; 14+200; 15+300; 17+300; 18+500; 20+900; 25+800; 26+000; 26+100 – 27+000; 54+700 – 56+000; 56+300 – 56+500; 64+800 – 65+000; 65+500 – 65+800; 67+500 – 67+600) przylegające do placu budowy lokalizacje miejsc występowania „naturowych” siedlisk przyrodniczych w celu zabezpieczenia ich przed zniszczeniem;
- 2.7. na terenach cennych przyrodniczo dążyć do ograniczenia frontu robót budowlanych do samego pasa autostrady;
- 2.8. przed rozpoczęciem prac dokonać inwentaryzacji drzew i krzewów przewidzianych do wycinki w ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia;

- 2.9. na terenach, gdzie prace budowlane będą prowadzone w pobliżu cieków, wprowadzić rozwiązania zabezpieczające przed ich zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi;
- 2.10. nie powodować ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód;
- 2.11. przed rozpoczęciem prac związanych z przebudową mostu na rzece Kwisie oraz wiaduktów nad drogami przecinającymi trasę autostrady w granicach województwa dolnośląskiego (od km 50+113,67 do km 71+533) dokonać przy udziale specjalisty – chiropterologa przeglądu tych konstrukcji pod kątem występowania schronień nietoperzy; w przypadku stwierdzenia występowania nietoperzy prace na obiektach rozpocząć po opuszczeniu schronień przez nietoperze lub podjąć inne właściwe środki minimalizujące wpływ budowy na chiropterofaunę;
- 2.12. informacje o wynikach inwentaryzacji oraz ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzenia działań, o których mowa w punktach I.2.5., I.2.6., I.2.8. i I.2.11., a także dokumenty potwierdzające udział specjalistów (np. oświadczenie specjalisty lub podpisane przez specjalistę sprawozdanie lub opracowanie, potwierdzające właściwe wykonanie działań) przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w terminie nie dłuższym niż 60 dni od zakończenia ww. prac inwentaryzacyjnych lub dokonania ustaleń;
- 2.13. po zakończeniu prac budowlanych w obrębie obiektu mostowego na rzece Kwisie, teren poddać rekultywacji, a następnie pozostawić do spontanicznej sukcesji roślinności;
- 2.14. ograniczyć do niezbędnego minimum szerokość i głębokość wykopów, a prace na etapie otwartych wykopów skrócić do niezbędnego minimum;
- 2.15. wykopy odwadniać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych;
- 2.16. nie stosować odwodnień wykopów przy pomocy otworów wiertniczych na odcinkach w km 54+000 – 55+000, 59+000 – 61+000, 69+000 – 71+000;
- 2.17. zastosować niezbędne środki techniczne i organizacyjne w celu utrzymania dróg dojazdowych oraz placów budowy i ich zapleczy w czystości oraz ograniczające emisję pyłu w trakcie transportu materiałów budowlanych i prowadzenia prac budowlanych;
- 2.18. sprzęt wykorzystywany podczas prac budowlanych musi być w pełni sprawny oraz spełniać wymogi dopuszczającego go do użytku; rodzaj i stan techniczny sprzętu zastosowanego podczas budowy musi zapewnić ochronę gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych przed zanieczyszczeniami, ochronę przed emisją pyłów i gazów do powietrza oraz ochronę przed emisją hałasu do środowiska;

- 2.19. ograniczyć do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym oraz prędkość ruchu pojazdów w rejonie budowy, a także przestrzegać zasady wyłączania maszyn i urządzeń w czasie przerw w pracy;
- 2.20. każdego dnia po zakończeniu prac budowlanych, a szczególnie w dni wolne od pracy, samochody powinny być zaparkowane na wyznaczonym do tego celu utwardzonym i izolowanym od podłoża placu na terenie zaplecza budowy; tankowanie i naprawy samochodów mogą odbywać się tylko na ww. placu;
- 2.21. w miarę możliwości, ze względów technicznych i technologicznych, każdego dnia po zakończeniu prac budowlanych, a szczególnie w dni wolne od pracy, maszyny powinny być zaparkowane na wyznaczonym do tego celu utwardzonym i izolowanym od podłoża placu na terenie zaplecza budowy; tankowanie i naprawy maszyn powinny odbywać się tylko na ww. placu;
- 2.22. w wypadku wycieków olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te powinny zostać natychmiast zebrane i wywiezione przez firmy zajmujące się ich unieszkodliwianiem;
- 2.23. prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00);
- 2.24. podczas wykonywania prac budowlanych prowadzić obserwację elewacji zabudowy w km 5+580 autostrady, jeżeli zajdzie uzasadniona konieczność należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia w gruncie na drodze rozprzestrzeniania się drgań w kierunku zabudowy;
- 2.25. organizować roboty w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych oraz ograniczyć ich negatywne oddziaływanie na środowisko, zdrowie i życie ludzi;
- 2.26. odpady powstające podczas realizacji i eksploatacji inwestycji segregować i gromadzić w pojemnikach lub miejscach do tego przeznaczonych oraz zapewnić ich sukcesywny odbiór przez uprawnione podmioty; odpady niebezpieczne segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem;
- 2.27. odpady z rozbiórek nawierzchni drogowych i podbudowy dróg powinny być przejściowo magazynowane na terenie placu budowy, a następnie przekazywane do powtórnego wykorzystania (pod warunkiem poddania ich procesowi kruszenia) przy formowaniu wałów, nasypów, podbudów dróg itp. lub wywożone, na podstawie stosownej umowy, na składowisko odpadów;
- 2.28. odprowadzać powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy do szczelnych zbiorników i wywozić do najbliższej oczyszczalni;
- 2.29. wycinkę drzew i krzewów prowadzić w zakresie niezbędnym dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w okresie od 1 października do 15 marca, w przypadku braku możliwości przeprowadzenia wycinki w określonym terminie, przed jej wykonaniem przy udziale ornitologa i chiropterologa dokonać przeglądu przewidzianych do usunięcia drzew i krzewów pod kątem występowania gniazd ptasich i schronień nietoperzy; w przypadku stwierdzenia

- w przewidzianych do wycinki drzewach i krzewach – gniazd ptasich (w fazie budowy, składania jaj lub ich inkubacji, wychowu piskląt), schronień zasiedlonych przez nietoperze lub stwierdzenia obecności podlotów ptaków, wstrzymać wycinkę zasiedlonych drzew i krzewów oraz drzew i krzewów sąsiednich, znajdujących się w odległości co najmniej 50 m od zlokalizowanych gniazd i miejsc obecności podlotów ptaków oraz schronień nietoperzy, do czasu wyprowadzenia lęgów (uzyskania przez ptaki pełnej zdolności lotu) i opuszczenia schronień przez nietoperze;
- 2.30. zabezpieczyć przed uszkodzeniami roślinność drzewiastą i krzewiastą znajdującą się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa robót, a prace w obrębie brył korzeniowych wykonywać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom;
- 2.31. do budowy nasypów stosować surowce naturalne, z których nie będą ługowane substancje szkodliwe;
- 2.32. w trakcie wykonywania robót ziemnych należy zapobiegać wystąpieniu erozji wodnej, w tym celu po uformowaniu skarp nasypów i wykopów należy rozpocząć prace stabilizujące powierzchnie skarp;
- 2.33. nie rzadziej niż co dwa dni kontrolować wykopy, studzienki oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać przy pomocy siatek lub podbieraków i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić w dzień zasypywania wykopów; w przypadku zwierząt niebezpiecznych ww. czynności powinien wykonać doświadczony specjalista – zoolog;
- 2.34. usuniętą darninę i ziemię urodzajną z terenu objętego robotami budowlanymi użyć do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi oraz do umocnienia skarp i rowów;
- 2.35. na etapie prowadzenia prac budowlanych należy zapewnić nadzór archeologiczny;
- 2.36. jeden raz w roku na całej długości drogi i raz na pół roku na trzystumetrowych odcinkach po obu stronach przejść dla zwierząt, przepraw i przepustów oraz innych liniowych obiektów infrastrukturalnych przechodzących pod lub nad drogą prowadzić przegląd szczelności ogrodzeń, a zaobserwowane uszkodzenia niezwłocznie usuwać;
- 2.37. wykaszać roślinność rosnącą przy konstrukcjach naprowadzających do przepustów i przejść dla małych zwierząt;
- 2.38. na odcinku od km 59+000 do km 61+000 usuwać z systemu odwodnienia po obu stronach autostrady tawułę kutnerową;
- 2.39. wszystkie urządzenia oczyszczające wody opadowe i roztopowe powinny być kontrolowane co najmniej trzy razy w roku (w tym raz po okresie roztopowym) i w razie potrzeby oczyszczane;

3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- 3.1. wybudować ekran akustyczny o wysokości 6 m od km 4+250 do km 5+850 po południowej stronie drogi;
- 3.2. zrealizować odwodnienie autostrady opierające się na odprowadzaniu wód opadowych za pomocą systemu rowów trawiastych (tam gdzie umożliwią to warunki hydrogeologiczne), uszczelnionych rowów przydrożnych oraz kanalizacji deszczowej na odcinkach, gdzie wymagać tego będą względy techniczne (np. mosty, na lukach, węzłach, pod niektórymi przejściami dla zwierząt);
- 3.3. zastosować system szczelnych rowów do odprowadzania spływów opadowych, na następujących odcinkach drogi w km:
0+633-1+200, 14+918-15+258, 15+850-17+564, 31+700-32+350, 37+000-38+600, 41+000-71+533;
- 3.4. zaprojektować przed wylotami rowów i kanalizacji do odbiorników zespoły oczyszczające zgodnie z tabelami nr 1 i nr 2:

Tabela nr 1. Lokalizacja urządzeń oczyszczających spływy powierzchniowe, z wyłączeniem terenu MOP-ów:

Nr urządzenia	Lokalizacja wg km drogi	Odbiornik	Wylot
ZO-01	0+700	zbiornik ZE-1	WK-01/01 WK-01/02
SW-01a/01	0+974	rów	WK-01a/01
ZO-02	1+175	zbiornik ZE-2	WK-02/01 WK-02/02
ZO-03	1+525	rów	WK-03/01
ZO-04	1+555	rów	WK-04/01
ZO-05	1+900	rów	WK-05/01
ZO-06	2+250	zbiornik ZE-3	WK-06/01 WK-06/02
ZO-07	2+950	zbiornik ZE-4	WK-07/01 WK-07/02
ZO-08	3+820	zbiornik ZE-5	WK-08/01 WK-08/02
ZO-09	5+150	zbiornik ZE-7	WK-10/01 WK-10/02
ZO-10	5+420	studnia chłonna SCH-12/01	SCH-12/01
ZO-11	5+710	zbiornik ZE-9	WK-15/01 WK-15/02
ZO-12	6+720	zbiornik ZE-10	WK-17/01
ZO-13	6+810	rów	WK-18/01
ZO-14	7+260	rów	WK-19/01
ZO-15 (SW-20/01)	7+290	rów	WK-20/01
ZO-16 (SW-21/01)	7+500	rów	WK-21/01
ZO-18	7+680	rów	WK-23/01
ZO-19	7+700	rów	WK-24/01

Nr urzędzenia	Lokalizacja wg km drogi	Odbiornik	Wylot
ZO-20	8+800	zbiornik ZE-11	WK-25/01
ZO-21	8+890	rów	WK-26/01
ZO-22	9+060	rzeka Trzebną	WK-27/01 WK-27/02
ZO-23	9+090	zbiornik ZE-12	WK-28/01
ZO-24	10+460	zbiornik ZE-13	WK-29/01
ZO-25 (SW 30/01)	10+600	rów	WK-30/01
ZO-26	11+570	rzeka Bielec	WK-31/01
ZO-27	11+600	rzeka Bielec	WK-32/02
ZO-27a	11+860	zbiornik ZE-14	WK-32a/01
ZO-28	12+460	rów	WK-33/01
ZO-29 (SW 34/01)	12+480	rów	WK-34/01
ZO-30	12+890	rów	WK-35/01
ZO-31 (SW 37/01)	13+030	rów	WK-34/01
ZO-33	13+050	zbiornik ZE-15	WK-38/01 WK-39/01
ZO-34	14+110	zbiornik ZE-16 z przelewem do rzeki Pluskawy	WK-40/01 WK-40/02
ZO-35	14+715	rów	WK-41/01
ZO-36 (SW 42/01)	14+735	rów	WK-42/01
ZO-37	14+910	rów	WK-43/01
ZO-38	15+250	zbiornik ZE-17	WK-44/01 WK-44/02
ZO-39 (SW 45/01)	16+115	rów	WK-45/01
ZO-40	16+140	rów	WK-46/01
ZO-41 (SW 47/01)	16+460	rów	WK-47/01
ZO-42	16+480	rów	WK-48/01
ZO-43	16+770	rów	WK-49/01
ZO-44	17+800	zbiornik ZE-18	WK-50/01 WK-50/02
ZO-45	18+360	rów	WK-51/01
ZO-45a	18+400	rów	WK-51a/01
ZO-46	18+430	zbiornik ZE-19	WK-52/01
ZO-48	18+980	rów	WK-54/01
ZO-49	19+400	rów	WK-55/01
ZO-50	19+990	zbiornik ZE-20	WK-58/01 WK-58/02
ZO-51	20+600	rów	WK-59/01
ZO-52	20+660	zbiornik ZE-21	WK-60/01 WK-60/02
ZO-53	21+400	rów	WK-61/01
ZO-54	21+460	zbiornik ZE-22	WK-62/01 WK-62/02
ZO-56	21+680	zbiornik ZE-23	WK-64/01 WK-64/02
ZO-58	22+020	zbiornik ZE-24	WK-66/01 WK-66/02

Nr urządzenia	Lokalizacja wg km drogi	Odbiornik	Wylot
ZO-59	22+720	rów	WK-67/01
ZO-59a	22+740	rów	WK-67a/01
ZO-OUA	23+330	rów	W1
ZO-60	23+530	zbiornik ZE-25 przelew do dopływu rzeki Kościelnej	WK-68/01 WK-68/02
ZO-61	23+580	zbiornik ZE-26 przelew do dopływu rzeki Kościelnej	WK-69/01 WK-69/02
ZO-61a	24+655	zbiornik ZE-27a przelew do rowu	WK-69/01 WK-69/02
ZO-62	25+070	zbiornik ZE-28	WK-70/01 WK-70/02
ZO-63	26+000	zbiornik ZE-29 z przelewem do rzeki Otwiernicy	WK-73/01 WK-73/02
ZO-64a	26+040	zbiornik ZE-30z przelewem do rzeki Otwiernicy	WK-74a/01
ZO-64	26+060	zbiornik ZE-30z przelewem do rzeki Otwiernicy	WK-73/01 WK-73/02
ZO-65	28+585	rów	WK-78/01
ZO-66	28+600	rów	WK-79/01
ZO-67 (SW 81/01)	28+720	rów	WK-81/01
ZO-68	28+740	rów	WK-82/01
ZO-69 (SW 83/01)	28+720	rów	WK-83/01
ZO-70	29+000	rów	WK-84/01
ZO-71 (SW 85/01)	29+100	rów	WK-85/01
ZO-72	29+330	zbiornik ZE-31	WK-86/01 WK-86/02
ZO-73	29+380	zbiornik ZE-31	WK-87/01 WK-87/02
ZO-74	29+600	zbiornik ZE-32	WK-89/01
ZO-75 (SW 90/01)	29+650	rów	WK-90/01
ZO-76 (SW 91/01)	29+830	rów	WK-91/01
ZO-77	29+850	rów	WK-92/01
ZO-77a	30+680	zbiornik ZE-33	WK-92a/01
ZO-78	30+890	rów	WK-93/01
SW 94/01	30+915	rów	WK-94/01
ZO-79	31+360	rów	WK-95a/01
ZO-80	31+462	rów	WK-96/01
SW 96a/01	31+502	rów	WK-96a/01
ZO-81	31+880	rów	WK-97/01
ZO-82	31+910	rów	WK-98/01
ZO-83	32+880	zbiornik ZE-34	WK-99/01 WK-99/02
ZO-84 (SW 100/01)	32+920	rów	WK-100/01

Nr urządzenia	Lokalizacja wg km drogi	Odbiornik	Wylot
ZO-85	33+740	zbiornik ZE-35	WK-101/01 WK-101/02
ZO-86	35+460	zbiornik ZE-36	WK-103/01 WK-103/02
ZO-87	35+700	zbiornik ZE-37	WK-106/01 WK-106/02
ZO-88	36+300	zbiornik ZE-38	WK-109/01 WK-109/02
ZO-89	37+780	zbiornik ZE-39, przelew do rzeki Czernej	WK-110/01
ZO-90	37+920	zbiornik ZE-40 przelew do rzeki Czernej	WK-113/01 WK-113/02
ZO-91	38+530	zbiornik ZE-41	WK-114/01 WK-114/02
ZO-92	38+900	zbiornik ZE-42	WK-115/01 WK-115/02
ZO-93	39+340	zbiornik ZE-43	WK-116/01 WK-116/02
ZO-94	40+120	rów	WK-117/01
ZO-95	40+150	rów	WK-118/01 WK-118/02
ZO-96	40+980	rów	WK-119/01
ZO-97	41+300	zbiornik ZE-44	WK-120/01 WK-120/02
ZO-98 (SW 121/01)	42+010	rów	WK-121/01
ZO-99	42+100	zbiornik ZE-45	WK-122/01 WK-122/02
ZO-99a	43+600	rów	WK-123a/01
ZO-100	44+700	zbiornik ZE-46	WK-125/01
ZO-101	45+580	rów dopływ rzeki Olszy	WK-126/01
ZO-102	45+940	zbiornik ZE-47	WK-127/01 WK-127/02
ZO-103	46+260	rów	WK-128/01
ZO-104	46+300	rów	WK-129/01 WK-129/02
ZO-106	47+240	zbiornik ZE-48	WK-131/01 WK-131/02
ZO-107	47+460	rów	WK-132/01
ZO-108 (SW 133/01)	48+010	rów	WK-133/01
ZO-109 (SW 134/01)	48+230	rów	WK-134/01
ZO-110	48+330	rów	WK-135/01
ZO-111	48+410	zbiornik ZE-49	WK-136/01 WK-136/02
ZO-112 (SW 137/01)	48+800	rów	WK-137/01
ZO-113	48+830	rów	WK-138/01

Nr urządzenia	Lokalizacja wg km drogi	Odbiornik	Wylot
ZO-114	49+000	zbiornik ZE-50	WK-139/01 WK-139/02
ZO-115	50+135	zbiornik ZE-51	WK-140/01 WK-140/02
ZO-116	51+650	zbiornik ZE-52	WK-141/01
ZO-117	54+430	rzeka Kwisa	WK-144/01
ZO-118	54+600	rzeka Kwisa	WK-146/01
ZO-119	55+350	zbiornik ZE-53	WK-147/01 WK-147/02
ZO-120	55+835	zbiornik ZE-54	WK-148/01 WK-148/02
ZO-121	56+645	zbiornik ZE-55	WK-149/01 WK-149/02
ZO-122	58+505	zbiornik ZE-56	WK-150/01
ZO-122a	58+710	rów	WK-150a/01
ZO-123	58+730	rów	WK-151/01
ZO-124	59+470	zbiornik ZE-57	WK-152/01 WK-152/02
ZO-125	60+980	zbiornik ZE-58	WK-153/01
ZO-126	61+040	zbiornik ZE-58	WK-154/01
ZO-127	61+400	zbiornik ZE-59	WK-155/01 WK-155/02
ZO-128	62+500	zbiornik ZE-60	WK-156/01 WK-156/02
ZO-129	63+465	zbiornik ZE-61	WK-157/01 WK-157/02
ZO-130	64+300	zbiornik ZE-62	WK-158/01 WK-158/02
ZO-131	64+360	zbiornik ZE-63	WK-159/01 WK-159/02
ZO-132	65+640	zbiornik ZE-64	WK-160/01
ZO-134	66+178	zbiornik ZE-65	WK-162/01
ZO-135	66+277	zbiornik ZE-65	WK-163/01
ZO-136	66+900	zbiornik ZE-66	WK-164/01 WK-164/02
ZO-137	68+100	zbiornik ZE-67	WK-165/01 WK-165/02
ZO-138	69+000	zbiornik ZE-68	WK-166/01 WK-166/02

Tabela nr 2. Lokalizacja oraz rodzaj zbiorników retencyjnych:

Numer zbiornika [-]	Km drogi [-]	Rodzaj zbiornika
ZE-1	000+717	uszczelniony
ZE-2	001+177	uszczelniony
ZE-3	002+251	uszczelniony
ZE-4	002+945	nieuszczelniony
ZE-5	003+823	uszczelniony
ZE-6	004+956	uszczelniony
ZE-7	005+145	nieuszczelniony
ZE-8	005+591	uszczelniony
ZE-9	005+706	nieuszczelniony
ZE-10	006+755	uszczelniony
ZE-11	008+796	uszczelniony
ZE-12	009+074	uszczelniony
ZE-13	010+498	uszczelniony
ZE-14	011+841	uszczelniony
ZE-15	013+054	uszczelniony
ZE-16	014+111	uszczelniony
ZE-17	015+252	uszczelniony
ZE-18	017+822	uszczelniony
ZE-19	018+408	uszczelniony
ZE-20	019+995	uszczelniony
ZE-20a	020+009	uszczelniony
ZE-21	020+642	uszczelniony
ZE-22	021+457	uszczelniony
ZE-23	021+679	uszczelniony
ZE-24	022+016	uszczelniony
ZE-25	023+536	uszczelniony
ZE-26	023+584	uszczelniony
ZE-27	024+259	uszczelniony
ZE-27a	024+640	nieuszczelniony
ZE-28	025+051	uszczelniony
ZE-29	026+003	uszczelniony
ZE-30	026+055	uszczelniony
ZE-31	029+353	nieuszczelniony
ZE-32	029+599	nieuszczelniony
ZE-33	030+720	nieuszczelniony
ZE-34	032+866	uszczelniony
ZE-35	033+745	nieuszczelniony
ZE-36	035+468	nieuszczelniony
ZE-37	035+707	nieuszczelniony
ZE-38	036+297	nieuszczelniony
ZE-39	037+814	uszczelniony
ZE-40	037+904	uszczelniony
ZE-41	038+533	uszczelniony
ZE-42	038+904	uszczelniony
ZE-43	039+338	uszczelniony

Numer zbiornika [-]	Km drogi [-]	Rodzaj zbiornika
ZE-44	041+284	uszczelniony
ZE-45	042+113	uszczelniony
ZE-46	044+715	uszczelniony
ZE-47	045+934	uszczelniony
ZE-48	047+238	uszczelniony
ZE-49	048+408	uszczelniony
ZE-50	048+982	uszczelniony
ZE-51	050+132	uszczelniony
ZE-51a	050+080	uszczelniony
ZE-52	051+538	nieuszczelniony
ZE-53	055+361	nieuszczelniony
ZE-54	055+841	nieuszczelniony
ZE-55	056+649	nieuszczelniony
ZE-56	058+579	nieuszczelniony
ZE-57	059+462	nieuszczelniony
ZE-58	061+012	nieuszczelniony
ZE-59	061+407	nieuszczelniony
ZE-60	062+466	nieuszczelniony
ZE-61	063+455	nieuszczelniony
ZE-62	064+302	uszczelniony
ZE-63	064+359	uszczelniony
ZE-64	065+728	nieuszczelniony
ZE-65	066+228	nieuszczelniony
ZE-66	066+913	nieuszczelniony
ZE-67	068+093	nieuszczelniony
ZE-68	068+998	nieuszczelniony

- 3.5. w przypadku wystąpienia warunków pogodowych, w których parowanie będzie znikome, wody opadowe zgromadzone w zbiornikach szczelnych należy wywozić wozami asenizacyjnymi do zbiorników infiltracyjnych;
- 3.6. rowy w systemie odwodnienia zaprojektować tak, aby nie powodowały obniżenia poziomu wód gruntowych na terenach przylegających do pasa drogi i o nachyleniu skarp nie większym niż 1:1,5;
- 3.7. w systemie odwodnienia nie stosować korytek krakowskich;
- 3.8. nie lokalizować otwartych rowów odwadniających w dolinach cieków wodnych, w szczególności na odcinkach w km 54+450 – 54+570 i 69+550 – 69+740 oraz na najściach do przejść dla zwierząt, a w przypadku, gdy nie będzie to możliwe ze względów technicznych, zastosować rowy odkryte o nachyleniu skarp 1:3 – 1:5;
- 3.9. w systemie odwodnienia drogi przed zrzutem wód do odbiorników: rzek i innych cieków zaprojektować odpowiednie urządzenia podczyszczające, np.: osadniki, piaskowniki, studnie osadnikowe lub separatory substancji ropopochodnych;

- 3.10. zbiorniki retencyjne i infiltracyjne, z wyłączeniem zbiorników już istniejących, nie wymagających przebudowy, zaprojektować w sposób:
- nie stwarzający barier w ciągu korytarzy ekologicznych, w szczególności w dolinach cieków wodnych,
 - zbliżony do naturalnego, tak aby nie stwarzać dysharmonii z otaczającym terenem;
- 3.11. Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) i Obwód Utrzymania Autostrady (OUA):
- należy wyposażyć w kanalizację sanitarną, a ścieki bytowe należy odprowadzać do lokalnych oczyszczalni ścieków lub szczelnych zbiorników, z których ścieki muszą być systematycznie wywożone do oczyszczalni ścieków,
 - ewentualne stacje paliw na MOP-ach muszą posiadać szczelną nawierzchnię odpowiednio wyprofilowaną, a spływy opadowe z tych powierzchni należy oczyszczać w urządzeniach oczyszczających,
 - drogi manewrowe i parkingi na MOP-ach muszą posiadać nawierzchnię odpowiednio wyprofilowaną, a spływy opadowe z tych powierzchni należy oczyszczać w urządzeniach oczyszczających,
 - ewentualne obiekty gastronomiczne na MOP-ach wyposażyć w separatory tłuszczów usytuowane przed odprowadzeniem ścieków do kanalizacji;
 - ścieki technologiczne z budynku warsztatowo – garażowego z myjką na OUA należy oczyszczać w urządzeniach oczyszczających lub odprowadzić do szczelnych zbiorników, z których ścieki muszą być systematycznie wywożone do oczyszczalni ścieków;
- 3.12. zaprojektować przejścia górne dla zwierząt:
- w km 2+050 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwęższym miejscu i o długości 48,7 m,
 - w km 4+510 – o szerokości nie mniejszej niż 35,0 m w najwęższym miejscu i o długości 48,7 m,
 - w km 10+900 – o szerokości nie mniejszej niż 60,0 m w najwęższym miejscu i o długości 48,7 m,
 - w km 14+000 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwęższym miejscu i o długości 48,7 m,
 - w km 23+350 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwęższym miejscu i o długości 48,7 m,
 - w km 31+075 – o szerokości nie mniejszej niż 60,0 m w najwęższym miejscu i o długości 48,7 m,
 - w km 34+000 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwęższym miejscu i o długości 41,0 m,
 - w km 39+700 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwęższym miejscu i o długości 41,0 m; warunek dodatkowy: skanalizować otwarty rów na całej długości najścia do obiektu,
 - w km 42+500 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwęższym miejscu i o długości 41,0 m,
 - w km 45+775 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwęższym miejscu i o długości 41,0 m,
 - w km 48+100 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w najwęższym miejscu i o długości 41,0 m,

- w km 50+475 – o szerokości nie mniejszej niż 60,0 m w największym miejscu i o długości 41,0 m,
 - w km 53+100 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w największym miejscu i o długości 48,7 m,
 - w km 58+875 – o szerokości nie mniejszej niż 35,0 m w największym miejscu i o długości 42,0 m,
 - w km 61+700 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w największym miejscu i o długości 48,7 m,
 - w km 63+000 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w największym miejscu i o długości 48,7 m,
 - w km 64+825 – o szerokości nie mniejszej niż 50,0 m w największym miejscu i o długości 41,0 m,
 - w km 71+400 – o szerokości nie mniejszej niż 60,0 m w największym miejscu i o długości 48,7 m;
- 3.13. przejścia wymienione w pkt I.3.12. oraz obszary najść zaprojektować z uwzględnieniem następujących warunków:
- na całej długości przejść dla zwierząt, po obu ich stronach oraz na odcinkach o długości nie mniejszej niż 100 m od osi przejść (wzdłuż pasa drogi, po obu stronach przejść), zainstalować ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości nie mniejszej niż 2,0 m,
 - przejścia zaprojektować w taki sposób, aby szerokość przejść zwiększała się ku ich końcom, a nachylenie powierzchni wynosiło nie więcej niż 15°,
 - powierzchnię przejścia pokryć warstwą gleby o miąższości nie mniejszej niż 0,8 m, nasadzić kępowo i pojedynczo drzewa i krzewy rodzimego pochodzenia,
 - dodatkowo u wylotu przejścia należy poustawiać duże kamienie, karpy korzeniowe lub pnie drzew, które zabezpieczą przed niekontrolowanym użytkowaniem przez kierowców pojazdów kołowych;
- 3.14. w km 26+500 autostrady wykonać przejście dolne dla małych zwierząt jako przepust rurowy o średnicy 120 cm;
- 3.15. w km 27+775.67 autostrady przebudować przejście dla małych zwierząt: szerokość obiektu – 2,0 m i długość obiektu dla jednej jezdni – 15,3 m;
- 3.16. obiekty mostowe nad rzekami:
- Czarna Wielka w km 37+850, po obu stronach autostrady, wyposażyć w nieprzezroczyste ekrany (przegrody ekologiczne) o wysokości 4 m na długość obiektu ok. 48 m,
 - Kwisa w km 54+511.9, po obu stronach autostrady, wyposażyć w nieprzezroczyste ekrany (przegrody ekologiczne) o wysokości 4 m na długość obiektu ok. 116 m,
 - Bóbr w km 69+652, po obu stronach autostrady, wyposażyć w nieprzezroczyste ekrany (przegrody ekologiczne) o wysokości 2,5 m na długość obiektu ok. 190 m;
- 3.17. na długości nie mniejszej niż 50 m od krańców mostów nad rzekami Czarna Wielka, Kwisa i Bóbr, po obu stronach autostrady, zainstalować nieprzezroczyste ekrany o wysokości nie mniejszej niż 2,5 m;

- 3.18. na długości wiaduktów w ciągu autostrady oraz na długości nie mniejszej niż 50 m od ich krańców, po obu stronach autostrady, zainstalować nieprzezroczyste ekrany o wysokości nie mniejszej niż 2,5 m;
- 3.19. przejazd gospodarczy w km 30+499.47 wyposażyć dodatkowo w osłony antyolśnieniowe;
- 3.20. wszystkie istniejące przepusty pełniące jednocześnie funkcję przejścia dla zwierząt i prowadzące ciek wodny, wykonane w ramach realizacji jezdni północnej jako przepusty skrzynkowe o wysokości nie mniejszej niż 1,20 m i szerokości nie mniejszej niż 1,20 m wyposażyć w ścieżki lub półki dla zwierząt o szerokości nie mniejszej niż 0,5 m, umieszczone na obu ścianach przepustu i wyniesione 0,2 m ponad przewidywany średni roczny stan wody w cieku; do wykonania półek lub ścieżek nie wykorzystywać materacy ani koszy gabionowych;
- 3.21. półki lub ścieżki wraz z dojazdami do nich wykonać w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (półki lub ścieżki winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach przepustów, a dojeżdża do ścieżek lub półek powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:3);
- 3.22. na odcinkach nie krótszych niż 100 m od osi wszystkich konstrukcji pełniących funkcje dolnych przejść dla zwierząt (mostów, wiaduktów) oraz przepustów, po obu stronach wlotów tych konstrukcji i przepustów, zainstalować na stałe płotki z siatki, murki lub rampy betonowe o wysokości nie mniejszej niż 0,4 m, naprowadzające zwierzęta do przejść; w przypadku zastosowania płotków lub elementów z siatki wielkość oczek nie może być większa niż 0,5 cm; górna część konstrukcji powinna być wygięta w kierunku terenu przylegającego do pasa drogi, pod kątem nie mniejszym niż 45°, a zewnętrzne końce systemów (nie naprowadzające do przejść) powinny być uformowane w kształcie litery U w kierunku przeciwnym do pasa drogi; siatka powinna być wkopana w ziemię na głębokość nie mniejszą niż 0,1 m; konstrukcje powinny łączyć się z czołami przejść dla zwierząt i przepustów w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na pas ruchu;
- 3.23. w przypadku braku możliwości zainstalowania konstrukcji o długości wskazanej w punkcie I.3.22, ze względu na wynikające z uwarunkowań środowiskowych lub infrastrukturalnych występowanie elementów kolidujących, np. rowów, cieków wodnych, dróg, obiektów budowlanych, konstrukcję należy zainstalować na długości od wlotu przepustu do elementu kolidującego; zewnętrzne końce konstrukcji (przy elementach kolidujących) powinny być wywinięte w kształcie litery U w kierunku przeciwnym do pasa drogi, jeśli nie są sąsiednimi przejściami dla zwierząt;
- 3.24. teren w bezpośrednim sąsiedztwie dolnych przejść dla zwierząt, wiaduktów oraz przepustów i przepraw przez ciek wodny, obsiać mieszkanką traw o średnim i wysokim pokroju oraz obsadzić rodzimymi gatunkami drzew i krzewów dobranymi zgodnie z panującymi warunkami siedliskowymi;

- 3.25. przy planowaniu nasadzeń w obrębie przejść dla zwierząt, wiaduktów, przepraw i przepustów, należy wykorzystać jedynie rodzime gatunki drzew i krzewów, dostosowane do istniejących warunków siedliskowych w danym miejscu;
- 3.26. na odcinkach, gdzie zachodzi konieczność przebudowy istniejącego ogrodzenia drogi m.in. przy nowoprojektowanych przejściach dla zwierząt oraz zbiornikach retencyjnych (z wyłączeniem odcinków, na których zamontowane zostaną ekrany przeciwoślusieniowe lub ekrany akustyczne) zaprojektować ogrodzenie z siatki drucianej; siatka powinna posiadać zmienną wielkość oczek zmniejszającą się ku dołowi i być wkopana w ziemię na głębokość nie mniejszą niż 0,3 m; wysokość ogrodzenia nad powierzchnią ziemi powinna wynosić nie mniej niż 2,4 m;
- 3.27. ogrodzenie winno łączyć się z czołami przepustów oraz z ekranami przeciwoślusieniowymi w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się dużych i średnich zwierząt na pas ruchu;
- 3.28. na odcinkach, wzdłuż autostrady, na których zainstalowane zostaną ekrany przeciwoślusieniowe (z wyłączeniem ekranów zainstalowanych na mostach, wiaduktach i przejściach dla zwierząt) zastosować zabezpieczenie przed przedostaniem się zwierząt na jezdnię, poprzez wkopanie w ziemię siatki drucianej na głębokość nie mniejszą niż 0,3 m, wkopana siatka winna łączyć się ekranami przeciwoślusieniowymi;
- 3.29. furtki w ogrodzeniu wyposażać w mechanizmy samozamykające i zaprojektować tak, aby przestrzeń pomiędzy skrzydłami furty a słupkami ogrodzenia i podłożem były nie większe niż szerokość największych oczek w siatce ogrodzenia drogi; furtki winny otwierać się wyłącznie w kierunku przeciwnym do pasa drogi;
- 3.30. na wysokości zbiorników retencyjnych i infiltracyjnych zaprojektować i zainstalować na stałe plotki z siatki, murki lub rampy betonowe o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m; w przypadku zastosowania plotków lub elementów z siatki średnica oczek nie może być większa niż 0,5 cm;
- 3.31. przeprawy przez ciek zaprojektować w sposób:
- nie wymagający konieczności lokalizowania podpór w korytach cieków,
 - nie powodujący zawężania koryt i zmiany biegu cieków;
- 3.32. most nad rzeką Kwisą, zaprojektować tak, aby szerokość strefy od brzegu rzeki do podpór, a w przypadku konstrukcji jednoprzęsłowej do przyczółków (mierzona dla każdego brzegu) wynosiła nie mniej niż 5 m;
- 3.33. do wzmocnienia skarp przy przyczółkach przepraw, umocnień dna i brzegów cieków oraz systemu odwodnienia drogi nie stosować ażurowych elementów betonowych, w szczególności „ekokraty” - z wyłączeniem projektowanych zbiorników retencyjnych;
- 3.34. do zabezpieczenia dna i brzegów cieków pod przeprawami oraz w ich otoczeniu nie stosować materacy i koszy gabionowych;

3.35. wykonane w ramach modernizacji jezdni północnej zabezpieczenia z gabionów zlikwidować lub zabezpieczyć poprzez przykrycie warstwą ziemi i zadarnienie;

3.36. dokonać nasadzeń zieleni dogęszczającej w pasie 10 m, poza liniami wywłaszczenia autostrady oraz zieleni izolacyjnej o szerokości dostosowanej do szerokości dostępnego terenu, zgodnie z tabelą nr 3:

Tabela nr 3. Lokalizacja zieleni dogęszczającej i izolacyjnej:

Projektowana zieleni izolacyjna (po południowej stronie autostrady)		Projektowana zieleni dogęszczająca			
Województwo lubuskie	Województwo dolnośląskie	Województwo dolnośląskie		Województwo lubuskie	
-	-	Strona północna	Strona południowa	Strona północna	Strona południowa
7+600 ÷ 7+680	69+730÷69+870	50+113 ÷ 50+373	51+113 ÷ 52+280	1+100÷1+940	1+100÷2+000
10+530 ÷ 10+625	70+100÷70+300	50+530 ÷ 52+275	54+470 ÷ 54+520	2+230÷2+600	2+138÷2+195
12+890 ÷ 13+015	-	52+330 ÷ 53+020	54+550 ÷ 55+775	3+040÷3+760	3+040÷3+760
16+800 ÷ 17+000	-	53+175 ÷ 53+730	55+830 ÷ 56+400	3+800÷3+880	3+800÷3+880
17+600 ÷ 17+900	-	54+710 ÷ 55+320	56+700 ÷ 58+732,5	1+100÷1+940	4+300÷4+550
19+700 ÷ 19+820	-	55+380 ÷ 55+750	59+044 ÷ 61+640	5+000÷5+100	5+000÷5+100
31+330 ÷ 31+540	-	55+845 ÷ 56+400	61+740 ÷ 62+690	6+800÷7+175	6+800÷7+175
32+420 ÷ 32+520	-	56+690 ÷ 58+732,5	63+060 ÷ 64+735	7+900÷8+840	7+900÷8+840
32+550 ÷ 32+850	-	59+044 ÷ 61+100	64+930 ÷ 65+240	9+000÷9+700	9+000÷9+700
32+900 ÷ 32+960	-	61+115 ÷ 61+640	65+370 ÷ 67+720	9+830÷10+200	9+830÷10+200
36+400 ÷ 36+600	-	61+740 ÷ 62+960	67+850 ÷ 69+170	10+230÷10+610	10+270÷10+440
-	-	63+060 ÷ 64+740	69+240 ÷ 69+540	10+740÷10+800	10+660÷10+800
-	-	64+930 ÷ 65+235	70+930 ÷ 71+260	11+020÷11+490	11+000÷12+100
-	-	65+290 ÷ 67+720	-	11+860÷12+060	12+140÷10+850
-	-	67+850 ÷ 69+160	-	12+100÷12+735	13+070÷13+580
-	-	69+200 ÷ 69+530	-	13+150÷13+630	13+620÷13+915
-	-	70+900 ÷ 71+260	-	13+685÷13+880	14+090÷14+110
-	-	-	-	14+085÷14+135	14+135÷15+200
-	-	-	-	15+230÷16+485	15+230÷16+260
-	-	-	-	16+580÷17+240	16+310÷16+550
-	-	-	-	17+820÷18+180	16+580÷16+745
-	-	-	-	18+360÷19+165	18+000÷18+170
-	-	-	-	19+200÷19+610	18+360÷19+580
-	-	-	-	20+640÷21+280	20+260÷20+930
-	-	-	-	21+300÷22+890	20+970÷21+575
-	-	-	-	22+930÷23+300	22+440÷22+890
-	-	-	-	23+550÷23+880	23+150÷23+300
-	-	-	-	23+960÷24+145	23+550÷24+150
-	-	-	-	25+045÷25+665	24+800÷25+640
-	-	-	-	25+720÷27+060	25+750÷27+070
-	-	-	-	27+100÷29+560	27+300÷28+620
-	-	-	-	29+580÷29+760	29+010÷29+565
-	-	-	-	30+000÷30+490	29+740÷30+400
-	-	-	-	30+535÷30+785	30+510 ÷ 31+000
-	-	-	-	30+805÷31+010	31+170 ÷ 31+310
-	-	-	-	33+730÷33+880	31+590 ÷ 31+700
-	-	-	-	34+100÷34+480	32+980 ÷ 33+610
-	-	-	-	34+510÷35+480	34+510 ÷ 35+160
-	-	-	-	35+520÷35+730	35+240 ÷ 35+480
-	-	-	-	38+120÷38+390	35+520 ÷ 35+900
-	-	-	-	38+510÷39+555	37+220 ÷ 37+400
-	-	-	-	39+800÷39+850	38+100 ÷ 38+480
-	-	-	-	39+870÷40+770	38+510 ÷ 39+130
-	-	-	-	43+825÷45+520	39+800 ÷ 41+230
-	-	-	-	45+600÷45+650	41+260 ÷ 42+400
-	-	-	-	45+885÷47+160	42+600 ÷ 43+640

-	-	-	-	47+200÷48+000	43+800 ÷ 45+660
-	-	-	-	48+200÷49+665	45+880 ÷ 47+160
-	-	-	-	49+710÷50+113	47+180 ÷ 47+635
-	-	-	-	-	48+200 ÷ 49+340
-	-	-	-	-	48+400 ÷ 49+700
-	-	-	-	-	50+000 ÷ 50+420
-	-	-	-	-	50+530 ÷ 51+113

- 3.37. przy projektowaniu pasów zieleni dogęszczającej i izolacyjnej brać pod uwagę jedynie rodzime gatunki drzew i krzewów, w miarę możliwości odporne na suszę i mrozy, o małych wymaganiach glebowych oraz dostosowane do warunków świetlnych, panujących w miejscu ich sadzenia;
- 3.38. nie stosować oświetlenia na odcinku od km 69+000 do km 70+000;
- 3.39. do oświetlenia węzłów, MOP – ów i przepraw mostowych stosować lampy z oprawami zaprojektowanymi tak, aby snop światła ukierunkowany był bezpośrednio w stronę jezdni;
- 3.40. w przypadku konieczności zainstalowania oświetlenia przy zaprojektowanych przejściach dla zwierząt, oświetlenie zaprojektować tak, aby nie oświetlało tych przejść (np. zastosować lampy oświetleniowe o małej wysokości i jak najniższym natężeniu światła oraz zlokalizować je jak najdalej od ww. miejsc migracji zwierząt);
- 3.41. zaprojektować budowę 11 zbiorników wodnych pełniących funkcję wodopoju dla dziko występujących gatunków zwierząt wg lokalizacji zgodnej z tabelą nr 4 i następujących parametrów:
- powierzchnia min. zbiornika 6 arów,
 - głębokości min. 1 m,
 - w centralnej części zbiornika wykonać 1,5 m głęboczek,
 - kształt linii brzegowej nieregularny o łagodnym nachyleniu brzegów nie większym niż 1:6,

Tabela nr 4. Lokalizacja zbiorników wodnych pełniących funkcję wodopoju:

RDLP	Nadleśnictwo	Obręb leśny	Leśnictwo	Nr oddziału leśnego
Wrocław	Chocianów	Chocianów	Jakubowo	17f
		Wierzbowa	Pasternik	55a
	Świętoszów	Świętoszów	Lubiechów	93b; 131b;
		Ławszowa	Ławszowa	196b
	Bolesławiec	Kliczków	Bukowy las	164b
		Kliczków	Krępnica	97d
Zielona Góra	Żagań	Żagań	Czerna	264d; 269f;
		Żagań	Podlaski	317g
		Żagań	Kowalice	466b

- 3.42. zaprojektować budowę zbiorników wodnych dla plażów, wzdłuż przebiegu trasy autostrady, wg lokalizacji zgodnej z tabelą nr 5 i następujących parametrów:
- powierzchnia od 750 do 1500 m²,
 - głębokość zmienna od 0,5 m do 1,5 m,
 - kształt linii brzegowej nieregularny,
 - nachylenie skarp mniejsze niż 1:2,
 - bez użycia materiałów betonowych i gabionów,

Tabela nr 5. Lokalizacja zbiorników wodnych dla plażów:

Zbiornik	Właściciel terenu	Nadleśnictwo	Obręb ewid. lub obręb leśny	Leśnictwo	Nr ewid. działki lub oddziału leśnego
1	RDLP	Lubsko	Brody	Tuplice	470b
2	RDLP	Lipinki	Jeziory Wysockie	Olszyna	12d
3	RDLP	Lipinki	Trzebiel	Olszyna	43a, 43b, 32r, 32n
4	ANR	-	Kalki	-	162/8
5	ANR	-	Królów	-	160/4
6	ANR	-	Strzeszowice	-	229
7	ANR	-	Grotów	-	3/4
8	ANR	-	Grotów	-	238/7
9	RDLP	Lipinki	Lipinki	Grotów	212j, 212l, 212m, 212k, 212r, 212s, 212t, 212w, 212o
10	ANR	-	Bogumiłów	-	118/4
11	RDLP	Lipinki	Lipinki	Olbrachtów	265a, 265b
12	RDLP	Żagań	Ilowa	Miostowice	273b
13	RDLP	Żagań	Ilowa	Miostowice	121a
14	RDLP	Żagań	Ilowa	Ilowa	149k
15	RDLP	Żagań	Żagań	Podlaski	322g
16	RDLP	Żagań	Żagań	Podlaski	395b
17	RDLP	Żagań	Żagań	Kowalice	467c
19	RDLP	Żagań	Żagań	Łozy	425i

- 3.43. w przypadku wystąpienia zasadnej konieczności zmiany w obrębie ustanowionej w pkt I.3.41. i I.3.42. lokalizacji zaprojektowanych zbiorników, dopuszcza się ich względną alokację w obrębie oddziałów i wydziałów leśnych;

- 3.44. na odcinku przecinającym obszar Natura 2000 (OSO) PLB020005 „Bory Dolnośląskie” w km od 37+800 do 71+533 na ogrodzeniu z siatki stalowej lub przy ogrodzeniu (z wyłączeniem m.in. furtek i bram, przejść przez rowy, przejść obok obiektów inżynierskich, odcinków ogrodzenia biegnących prostopadle do osi drogi i przy przyczółkach) zastosować dodatkowe elementy oznakowania ogrodzenia w formie żerdzi drewnianych, składających się z górnych i dolnych żerdzi poziomych oraz dwóch żerdzi poprzecznych tworzących znak X na każdym przęśle ogrodzenia.

II. nakładam obowiązek:

1. wykonania kompensacji przyrodniczej polegającej na następujących działaniach:

- 1.1. Przedmiot działań kompensacyjnych: *Gluszc Tetrao urogallus* (kod Natura 2000: A108);

Cel działań kompensacyjnych:

Wzmocnienie liczebności osiadłej populacji gatunku, poprzez wzbogacenie i poprawę warunków troficznych biotopu głuszcza oraz obniżenie wskaźnika śmiertelności ptaków będącego efektem bezpośrednich kolizji z urządzeniami gospodarki leśnej;

Lokalizacja działań kompensacyjnych wg tabeli nr 6 i nr 7:

Tabela nr 6. Lokalizacja nasadzeń jarzębu:

RDLP	Nadleśnictwo	obręb leśny	leśnictwo	oddz. leśny	Lokalizacja w obszarze Natura 2000
Wrocław	Świętoszów	Lawszowa	Nowoszów	14g	OSO PLB020005 „Bory Dolnośląskie”
	Bolesławiec	Kliczków	Głuszec	40a; 49g; 60d;	
Zielona Góra	Żagań	Żagań	Kowalice	454i; 456d; 457c;	

Tabela nr 7. Modernizacja urządzeń gospodarki leśnej:

RDLP	Nadleśnictwo	obręb leśny	leśnictwo	oddz. leśny	Lokalizacja w obszarze Natura 2000
Wrocław	Świętoszów	Lawszowa	Nowoszów	30a; 21f; 17d; 32b; 20j; 30a; 18a; 20b; 11c; 21g; 19a; 10h; 22b; 35a; 10j;	OSO PLB020005 „Bory Dolnośląskie”
			Jeziory	32f	
	Bolesławiec	Kliczków	Głuszec	50a; 50d; 51f; 40g; 40j; 41d; 61c; 61n;	
Zielona Góra	Żagań	Żagań	Podlaski	295f; 315a; 317b; 320h; 320j; 321a; 321i; 321k; 321m; 322t; 322w; 322z; 344d; 344g; 346d; 344a; 344d;	
			Kowalice	411b; 412b; 414d; 452i; 460j; 466a; 468h; 473c; 474a; 474b; 474g; 475d; 475f; 475j; 475l; 475n; 479k; 480k; 481a; 481b; 481d; 481h; 482i; 484i; 485f; 485i;	

Zakres oraz harmonogram działań kompensacyjnych:

Zaprojektowane środki kompensacyjne, polegające na wzmocnieniu bazy pokarmowej przedmiotu kompensacji, obejmują działania polegające na wykonaniu nasadzeń jarzębu pospolitego *Sorbus aucuparia* w liczbie 1000 szt. sadzonek w wieku 3 lat, na każde Nadleśnictwo zgodnie z przyjętą lokalizacją określoną w tabeli nr 6. Natomiast działanie polegające na obniżeniu wskaźnika śmiertelności ptaków w skutek kolizji z urządzeniami gospodarki leśnej, obejmuje modernizację ogrodzeń istniejących i/lub nowopowstałych upraw leśnych wykonanych z siatki, poprzez dodatkowe zastosowanie elementów oznakowania ogrodzenia, składających się z górnych i dolnych żerdzi poziomych oraz dwóch żerdzi poprzecznych tworzących znak X na każdym przęśle ogrodzenia; zgodnie z tabelą nr 7;

Tabela nr 8. Harmonogram działań kompensacyjnych:

Działanie	Termin	Zadania
Wzbogacenie i poprawa warunków troficznych biotopu głuszca	Wrzesień 2010r.	Ostateczne uzgodnienie z Nadleśnictwami lokalizacji nasadzeń
	Grudzień 2010r.	Wykonanie projektu nasadzeń w uzgodnieniu z poszczególnymi Nadleśnictwami
	Marzec - Maj 2011r.	Podpisanie umowy z wykonawcą i realizacja prac terenowych związanych z nasadzeniami jarzębu
	Marzec - Sierpień od 2012r. do 2014r.	Monitoring udatności nasadzeń wraz z ewentualnymi uzupełnieniami braków w sadzonkach
Modernizacja urządzeń gospodarki leśnej	Wrzesień 2010r.	Ostateczne uzgodnienie z Nadleśnictwami lokalizacji aktualnie istniejących i zaplanowanych ogrodzeń upraw leśnych
	Marzec 2011r.	Podpisanie umowy z wykonawcą i realizacja prac terenowych związanych z modernizacją ogrodzeń upraw leśnych
	Kwiecień - Czerwiec 2011r.	Wykonanie modernizacji ogrodzeń w uzgodnieniu z poszczególnymi Nadleśnictwami
	Do marca 2012r.	Zawarcie porozumienia z poszczególnymi Nadleśnictwami na terenie których wykonano kompensację, celem przejęcia przez Nadleśnictwo obowiązku kontroli i nadzoru nad wykonanymi modernizacjami ogrodzeń i utrzymania ich we właściwym stanie technicznym

1.2. Przedmiot działań kompensacyjnych: *Cietrzew Tetrao tetrix* (kod Natura 2000: A409);

Cel działań kompensacyjnych:

Wzmocnienie liczebności osiadłej populacji gatunku, poprzez wzbogacenie i poprawę warunków troficznych biotopu cietrzewia oraz obniżenie wskaźnika śmiertelności ptaków będącego efektem bezpośrednich kolizji z urządzeniami gospodarki leśnej.

Lokalizacja działań kompensacyjnych wg tabeli nr 9 i 10:

Tabela nr 9. Lokalizacja nasadzeń jarzębu:

RDLP	Nadleśnictwo	obręb leśny	leśnictwo	oddz. leśny	Lokalizacja w obszarze Natura 2000
Wrocław	Świętoszów	Lawszowa	Nowoszów	51a	OSO PLB020005 „Bory Dolnośląskie”
Zielona Góra	Żagań	Żagań	Łozy	380b; 381b;	

Tabela nr 10. Modernizacja urządzeń gospodarki leśnej:

RDLP	Nadleśnictwo	obręb leśny	leśnictwo	oddz. leśny	Lokalizacja w obszarze Natura 2000
Zielona Góra	Żagań	Żagań	Podlaski	295f; 315a; 317b; 320h; 320j; 321a; 321i; 321k; 321m; 322t; 322w; 322z; 344d; 344g; 346d; 344a; 344d;	OSO PLB020005 „Bory Dolnośląskie”
			Kowalice	411b; 412b; 414d; 452i; 460j; 466a; 468h; 473c; 474a; 474b; 474g; 475d; 475f; 475j; 475l; 475n; 479k; 480k; 481a; 481b; 481d; 481h; 482i; 484i; 485f; 485i;	

Zakres oraz harmonogram działań kompensacyjnych:

Zaprojektowane środki kompensacyjne, polegające na wzmocnieniu bazy pokarmowej przedmiotu kompensacji, obejmują działania polegające na wykonaniu nasadzeń jarzębu pospolitego *Sorbus aucuparia* w liczbie 1000 szt. sadzonek w wieku 3 lat, na każde Nadleśnictwo zgodnie z przyjętą lokalizacją określoną w tabeli nr 9; Natomiast działanie polegające na obniżeniu wskaźnika śmiertelności ptaków w skutek kolizji z urządzeniami gospodarki leśnej, obejmują modernizację ogrodzeń istniejących i/lub nowopowstałych upraw leśnych wykonanych z siatki, poprzez dodatkowe zastosowanie elementów oznakowania ogrodzenia, składających się z górnych i dolnych żerdzi poziomych oraz dwóch żerdzi poprzecznych tworzących znak X na każdym prześle ogrodzenia, zgodnie z tabelą nr 10;

Tabela nr 11. Harmonogram działań kompensacyjnych:

Działanie	Termin	Zadania
Wzbogacenie i poprawa warunków troficznych biotopu cietrzewia	Wrzesień 2010r.	Ostateczne uzgodnienie z Nadleśnictwami lokalizacji nasadzeń
	Grudzień 2010r.	Wykonanie projektu nasadzeń w uzgodnieniu z poszczególnymi Nadleśnictwami
	Marzec - Maj 2011r.	Podpisanie umowy z wykonawcą i realizacja prac terenowych związanych z nasadzeniami jarzębu
	Marzec - Sierpień od 2012r. do 2014r.	Monitoring udatności nasadzeń wraz z ewentualnymi uzupełnieniami braków w sadzonkach
Modernizacja urządzeń gospodarki leśnej	Wrzesień 2010r.	Ostateczne uzgodnienie z Nadleśnictwami lokalizacji aktualnie istniejących i zaplanowanych ogrodzeń upraw leśnych
	Marzec 2011r.	Podpisanie umowy z wykonawcą i realizacja prac terenowych związanych z modernizacją ogrodzeń upraw leśnych
	Kwiecień - Czerwiec 2011r.	Wykonanie modernizacji ogrodzeń w uzgodnieniu z poszczególnymi Nadleśnictwami
	Do marca 2012r.	Zawarcie porozumienia z poszczególnymi Nadleśnictwami na terenie których wykonano kompensację, celem przejęcia przez Nadleśnictwo obowiązku kontroli i nadzoru nad wykonanymi modernizacjami ogrodzeń i utrzymania ich we właściwym stanie technicznym

1.3. Przedmiot działań kompensacyjnych: **Sóweczka** *Glaucidium passerinum* (kod Natura 2000: A217);

Cel działań kompensacyjnych:

Wzmocnienie liczebności osiadłej populacji gatunku metodą stymulacji gniazdowej w zamian za oddziaływanie związane z pogorszeniem funkcjonowania trzech par tego gatunku, w Obszarze Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 PLB020005 „Bory Dolnośląskie”;

Lokalizacja działań kompensacyjnych wg tabeli nr 12:

Tabela nr 12. Lokalizacja skrzynek lęgowych dla sóweczki:

RDLP	Nadleśnictwo	obręb leśny	leśnictwo	oddz. leśny	Lokalizacja w obszarze Natura 2000
Wrocław	Świętoszów	Ławszowa (7 szt.)	Nowoszów	17b; 8g; 10j; 22a; 22b; 30a; 33c;	OSO PLB020005 „Bory Dolnośląskie”
	Bolesławiec	Kliczków (18 szt.)	Jezioro	19g; 19k; 19r; 26i; 27n; 27o;	
			Gluszczyce	42g; 49f; 49k; 49l; 59g; 58b; 61a;	

Zakres oraz harmonogram działań kompensacyjnych:

Zakup i rozwieszenie 25 skrzynek lęgowych w formie pnia lub walca z oklejoną korą imitującą pień drzewa, o średnicy otworu wlotowego 46-50 mm; przy zachowaniu odległości od podstawy skrzynki do otworu na poziomie ok. 500 mm.

Tabela nr 13. Harmonogram działań kompensacyjnych:

Działanie	Termin	Zadania
Rozwieszenie skrzynek lęgowych dla sóweczki w preferowanych przez ten gatunek siedliskach leśnych	Wrzesień 2010r.	Ostateczne uzgodnienie z Nadleśnictwami lokalizacji rozmieszczenia skrzynek lęgowych w ramach wyszczególnionych oddziałów leśnych
	Marzec 2011r.	Podpisanie umowy z wykonawcą na przygotowanie i wykonanie prac kompensacyjnych
	Kwiecień - Czerwiec 2011r.	Realizacja prac terenowych związanych z rozwieszeniem skrzynek lęgowych w uzgodnieniu z poszczególnymi Nadleśnictwami
	Do marca 2012r.	Zawarcie porozumienia z poszczególnymi Nadleśnictwami na terenie których wykonano kompensację, celem przejęcia przez Nadleśnictwo obowiązku kontroli i nadzoru nad rozwieszonymi skrzynkami lęgowymi z zapewnieniem utrzymania ich we właściwym stanie technicznym

1.4. Przedmiot działań kompensacyjnych: **Włochatka** *Aegolius funereus* (kod Natura 2000: A223)

Cel działań kompensacyjnych:

Wzmocnienie liczebności osiadłej populacji gatunku metodą stymulacji gniazdowej w zamian za oddziaływanie związane z pogorszeniem funkcjonowania dwóch par

tego gatunku, w Obszarze Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 PLB020005 „Bory Dolnośląskie”;

Lokalizacja działań kompensacyjnych wg tabeli nr 14:

Tabela nr 14. Lokalizacja skrzynek lęgowych dla włośchatki:

RDLP	Nadleśnictwo	obręb leśny	leśnictwo	oddz. leśny	Lokalizacja w obszarze Natura 2000
Wrocław	Świątoszów	I. awszowa (7 szt.)	Nowoszów	17b; 8g; 10j; 22a; 22b; 30a; 33c;	OSO PLB020005 „Bory Dolnośląskie”
	Bolesławiec	Kliczków (18 szt.)	Jezioro	19g; 19k; 19r; 26i; 27n; 27o;	
			Gluszec	42g; 49f; 49k; 49l; 59g; 58b; 61a;	

Zakres oraz harmonogram działań kompensacyjnych:

Zakup i rozwieszenie 25 skrzynek lęgowych o następujących wymiarach: wysokość 400 mm, szerokość 250 mm, średnica otworu wlotowego 80 mm; tak skonstruowane skrzynki lęgowe należy umieścić na wysokości 5 – 10 m, przy zachowaniu odległości 100 m od brzegu lasu.

Tabela nr 15. Harmonogram działań kompensacyjnych:

Działanie	Termin	Zadania
Rozwieszenie skrzynek lęgowych dla włośchatki w preferowanych przez ten gatunek siedliskach leśnych	Wrzesień 2010r.	Ostateczne uzgodnienie z Nadleśnictwami lokalizacji rozmieszczenia skrzynek lęgowych w ramach wyszczególnionych oddziałów leśnych
	Marzec 2011r.	Podpisanie umowy z wykonawcą na przygotowanie i wykonanie prac kompensacyjnych
	Kwiecień - Czerwiec 2011r.	Realizacja prac terenowych związanych z rozwieszeniem skrzynek lęgowych w uzgodnieniu z poszczególnymi Nadleśnictwami
	Do marca 2012r.	Zawarcie porozumienia z poszczególnymi Nadleśnictwami na terenie których wykonano kompensację, celem przejęcia przez Nadleśnictwo obowiązku kontroli i nadzoru nad rozwieszonymi skrzynkami lęgowymi z zapewnieniem utrzymania ich we właściwym stanie technicznym

- 1.5. W przypadku wystąpienia zasadnej konieczności zmiany w obrębie ustanowionej w pkt II.1.1 – II.1.4 lokalizacji zaprojektowanych środków kompensacyjnych, dopuszcza się ich względną alokację w obrębie oddziałów i wydzieleń leśnych.

2. monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- 2.1. Jeden raz w roku, przez pierwsze 5 lat użytkowania drogi, w okresie jesiennym, przeprowadzać przy udziale dendrologa kontrolę udatności dokonanych nasadzeń drzew i krzewów. W przypadku stwierdzenia ubytku w nasadzeniach, należy wprowadzić nowe rośliny w miejsce uschniętych, nasadzenia uzupełniające wykonywać w okresie marzec – kwiecień, a do nasadzeń wykorzystywać drzewa i krzewy tych samych gatunków; Wyniki monitoringu należy przedkładać

Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w formie pisemnej, raz w roku, w terminie do 30 listopada.

- 2.2. W celu zapewnienia właściwej drożności i funkcjonalności korytarzy migracji fauny, podtrzymujących ogólną spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 prowadzić monitoring zaprojektowanych środków ochronnych (tj. przejść dla zwierząt), służących rzeczywistej ocenie realizacji działań minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływanie efektu bariery antropogenicznej (wynikającej z realizacji planowanej inwestycji) na powiązanie i łączność poszczególnych obszarów sieci Natura 2000.

Monitoring powinien być tak zaprojektowany, by umożliwiał obiektywną ocenę następujących wskaźników:

- właściwy dobór lokalizacji przejść,
- odpowiednie zagęszczenie przejść,
- dobranie właściwego typu i parametrów przejść do sytuacji przestrzennej oraz ekologii gatunków zwierząt, jakim przejścia mają służyć,
- zróżnicowania rodzajów przejść, tak by wszystkie gatunki zwierząt (o różnych wymaganiach) mogły przekraczać planowaną inwestycję liniową,
- odpowiednie zagospodarowanie (aranżacja) roślinności naprowadzającej do zaprojektowanych przejść oraz ich optymalną osłonę,
- właściwy stan ogrodzenia,

oraz w sposób kompleksowy umożliwił zebranie danych, pod kątem dostarczenia informacji o skuteczności zastosowanych środków ochronnych (przejść), a także w uzasadnionym przypadku dopuszczał możliwość ich ewentualnej weryfikacji oraz ulepszenia.

Monitoring prowadzić przez okres 5 lat od dnia oddania obiektów (przejść) do użytkowania pod kątem ustalenia skuteczności oraz efektywności ich wykorzystania przez dzikie gatunki zwierząt ze szczególnym uwzględnieniem informacji o gatunkach wskaźnikowych (tj. wilka, wydry oraz bobra), a także dużych ssaków kopytnych; Wyniki monitoringu należy zinterpretować i przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w formie pisemnej, raz w roku, w terminie do 30 listopada.

- 2.3. W celu zapewnienia właściwej funkcjonalności zaprojektowanych poidel oraz zbiorników dla płazów, prowadzić monitoring zaprojektowanych środków ochronnych, służących rzeczywistej ocenie realizacji działań minimalizujących potencjalne oddziaływanie planowanej inwestycji na gatunki objęte ochroną prawną.

Monitoring powinien być tak zaprojektowany, by umożliwiał obiektywną ocenę następujących wskaźników:

- efektywność wykorzystania przez zwierzęta zaprojektowanych obiektów,
 - zmiany poziomu wód w zaprojektowanych obiektach,
- a także w uzasadnionym przypadku dopuszczał możliwość ich ewentualnej weryfikacji oraz ulepszenia.

Monitoring prowadzić przez okres 3 lat od dnia oddania obiektów (tj. poidel oraz zbiorników) do użytkowania pod kątem ustalenia skuteczności oraz efektywności ich wykorzystania przez dzikie gatunki zwierząt ze szczególnym uwzględnieniem informacji o płazach, a także dużych ssakach drapieżnych; Wyniki monitoringu należy zinterpretować i przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w formie pisemnej, raz w roku, w terminie do 30 listopada.

- 2.4. Przez pierwsze 2 lata użytkowania drogi, przy udziale ornitologa, badać na odcinku drogi przebiegającym w granicach Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 „Bory Dolnośląskie” śmiertelność ptaków w wyniku kolizji z pojazdami. Po zakończeniu monitoringu wykonać – na podstawie wyników uzyskanych w trakcie monitoringu – analizę w zakresie wpływu przedmiotowej drogi na śmiertelność ptaków. W przypadku, gdy wykonana analiza, wykaże istnienie znaczącego zagrożenia dla awifauny, inwestor opracuje i wdroży, dodatkowe rozwiązania celem uniknięcia i/lub minimalizacji niekorzystnego oddziaływania autostrady na powyższą grupę zwierząt. Wyniki monitoringu należy zinterpretować i przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w terminie 4 miesięcy od zakończenia prac monitoringowych.
- 2.5. Przez pierwsze 2 lata użytkowania drogi, przy udziale chiropterologa, badać na odcinkach drogi przebiegających w granicach i w bezpośrednim sąsiedztwie Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Dolina Dolnej Kwisy” (km 54+100 – 54+800) oraz na odcinku od km 69+300 – do km 70+600 śmiertelność nietoperzy w wyniku kolizji z pojazdami. Po zakończeniu monitoringu wykonać – na podstawie wyników uzyskanych w trakcie monitoringu – analizę w zakresie wpływu przedmiotowej drogi na śmiertelność nietoperzy. W przypadku, gdy wykonana analiza, wykaże istnienie znaczącego zagrożenia dla nietoperzy, inwestor opracuje i wdroży, dodatkowe rozwiązania celem uniknięcia i/lub minimalizacji niekorzystnego oddziaływania autostrady na powyższą grupę zwierząt. Wyniki monitoringu należy zinterpretować i przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w terminie 4 miesięcy od zakończenia prac monitoringowych;

3. przedstawienia analizy porcelizacyjnej:

Wykonać po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania analizę porcelizacyjną, w zakresie oddziaływania na klimat akustyczny i jakość wód:

- 3.1. Pomiary hałasu przeprowadzić w następujących punktach:
 - w km 4+872 po stronie południowej za ekranem w odległości 197 m od osi autostrady,
 - w km 5+030 po stronie południowej za ekranem w odległości 92 m od osi autostrady,

- w km 5+170 po stronie południowej za ekranem w odległości 152 m od osi autostrady,
 - w km 5+633 po stronie południowej za ekranem w odległości 203 m od osi autostrady,
 - w km 5+714 po stronie północnej w odległości 172 m od osi autostrady,
 - w km 6+374 po stronie północnej w odległości 199 m od osi autostrady,
 - w km 19+867 po stronie południowej w odległości 158 m od osi autostrady,
- 3.2. Pomiary jakości wód przeprowadzić w następujących punktach:
- ujęcie wód podziemnych zlokalizowane przy modernizowanej drodze krajowej nr 18 w kilometrze pasa drogowego 6+050 po stronie prawej,
 - wylot z piaskownika P24 (rejon przepustu nr 15) w kilometrze pasa drogowego 19+383 po stronie lewej;
 - wylot z piaskownika P35 (rejon przepustu nr 23) w kilometrze pasa drogowego 23+830 po stronie lewej,
 - wylot z piaskownika P2/3 (rejon przepustu nr 2) w kilometrze pasa drogowego 26+030 po stronie prawej,
 - wylot z piaskownika P3/18 (rejon przepustu nr 7) w kilometrze pasa drogowego 45+507 po stronie lewej;

III. nie nakładam obowiązku:

1. Przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
2. Przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

IV. określam, że charakterystyka całego przedsięwzięcia jest załącznikiem do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.

UZASADNIENIE

Pan Przemysław Hamera Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze, ul. Boh. Westerplatte 31, 65-950 Zielona Góra, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z wnioskiem z dnia 10 maja 2010 r. znak: GDDKiA-O/ZG-dt-4117/10/1_{A-18}/17.1/2010r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Budowa autostrady A-18 na odcinku węzeł „Olszyna” – węzeł „Golnice” od km 0+633 do km 71+533.

Do podania wnioskodawca załączył:

- 1) Raport o oddziaływaniu na środowisko autostrady A-18 odcinek węzeł „Olszyna” – węzeł „Golnice” opracowany przez Biuro Projektowo – Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o.o. w maju 2010 r. w trzech tomach: I opis, II załączniki, III streszczenie w języku niespecjalistycznym;
- 2) Zapis ww. raportu w wersji elektronicznej;
- 3) Wypisy z ewidencji gruntów;
- 4) Kopie map ewidencyjnych.

Planowana autostrada na odcinku od km 0+633 do km 50+113,67 zlokalizowana będzie w województwie lubuskim w powiecie żarskim w gminach: Brody, Trzebiel, Tuplice, Lipinki Łużyckie i Żary, w powiecie żagańskim w gminach: Wymiarki, Iłowa i Żagań oraz

na odcinku od km 50+113,67 do km 71+533 w województwie dolnośląskim w powiecie bolesławieckim w gminach: Osiecznica i Bolesławiec.

Przedsięwzięcie, na podstawie §2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 ze zm.), stanowi przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, a tym samym przedsięwzięcie o jakim mowa w art. 173 ust. 2 pkt 1 w zw. z art. 59 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla takiego przedsięwzięcia jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Ponieważ projektowana autostrada zlokalizowana jest na terenie województwa lubuskiego na odcinku o długości ok. 49,48 km i dolnośląskiego na odcinku o długości ok. 21,42 km, zgodnie z art. 75 ust. 5 decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, ponieważ na obszarze jego właściwości znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie, w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

W myśl art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, natomiast wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, wymienionych w art. 72 ust. 1. W przypadku niniejszego przedsięwzięcia decyzją tą jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wymagana wg przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 ze zm.).

Informacje o wniosku oraz załączonym do niego raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko umieszczone zostały pod numerami 2010/A/0068 i 2010/E/0080 w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym na podstawie art. 21 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Informacja o wniosku oraz możliwości składania uwag i wniosków w siedzibie tut. organu w terminie 21 dni od 14 maja 2010 r. do 03 czerwca 2010 r. została podana do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 13 maja 2010 r. znak: RDOŚ-08-WOOS-II-66130-012/10/an, zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim – www.gorzow.rdos.gov.pl, a także na tablicach ogłoszeń urzędów miast i gmin, przez które przebiega planowana autostrada A18: Urzędu Gminy w Brodach, Urzędu Gminy Trzebiel, Urzędu Gminy w Tuplicach, Urzędu Gminy w Lipinkach Łużyckich, Urzędu Gminy w Żarach, Urzędu Gminy w Wymiarkach, Urzędu Miejskiego w Iłowej, Urzędu Gminy w Żaganiu, Urzędu Gminy w Bolesławcu, Urzędu Gminy w Osiecznicy oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Przedmiotowe obwieszczenie zostało opublikowane w dniu 14 maja 2010 r. w Gazecie Wyborczej w wydaniach lokalnych Zielona Góra – Gorzów Wlkp. i Wrocław. Ponadto w niniejszym

obwieszczeniu zawiadomiono strony postępowania, zgodnie z art. 61 §1 i §4 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego, o prowadzonym postępowaniu administracyjnym oraz możliwości zapoznania się z dokumentami w sprawie. Ponieważ liczba stron w niniejszej sprawie przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 w/cyt. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie do doręczeń stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

W postępowaniu z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

W toku prowadzonego postępowania ustalono, co następuje:

Przedsięwzięcie objęte przedmiotem sprawy ma na celu przebudowę i rozbudowę jednej, południowej jezdni istniejącej drogi krajowej nr 18 wraz z budową nowej infrastruktury, dzięki której ostatecznie przedmiotowa droga uzyska status autostrady A-18. Autostrada będzie zlokalizowana na terenie dwóch województw: od km 0+633 do km 50+113,67 na terenie województwa lubuskiego i od km 50+113,67 do km 71+533 na terenie województwa dolnośląskiego.

Droga krajowa nr 18 (E36) funkcjonuje w terenie od prawie 70 lat. Została zaplanowana jako droga dwujezdniowa, w latach czterdziestych XX wieku zbudowano jednak tylko jedną (południową) jezdnię, zaś pod jezdnię północną zachowano rezerwę terenu. Pod koniec 2006 roku oddano do użytku drugą (północną) jezdnię. Obecnie droga posiada dwie jezdnie.

Przedłożony Raport o oddziaływaniu na środowisko autostrady A-18 odcinek węzeł „Olszyna” – węzeł „Golnice” opracowany przez Biuro Projektowo – Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o.o. w maju 2010 r. pod względem struktury odpowiada treści art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono analizy, określono oddziaływanie i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji drogi, zapewniające ochronę środowiska.

Projektowana autostrada prowadzi do przejścia granicznego z Niemcami w Olszynie, przy czym odcinek bezpośrednio przylegający do granicy wraz z terminalem odpraw transportowych znajdują się poza granicami niniejszego przedsięwzięcia. Zarówno droga, jak i terminal funkcjonują od lat. Na podstawie przedłożonych dokumentów organ przyjął, że przedsięwzięcie nie będzie źródłem znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko pochodzącego z terenu Polski.

Podstawowym celem realizacji inwestycji jest poprawa płynności, bezpieczeństwa ruchu oraz nośności i jakości jezdni południowej, a także wyposażenie jej w urządzenia ochrony środowiska.

W raporcie poddano analizie dwa warianty realizacji przedsięwzięcia: inwestycyjny z podwariantami technologicznymi oraz wariant bezinwestycyjny tzw. „zerowy”.

Trasa wybudowanej i zmodernizowanej drogi wpisana jest w środowisko. W chwili obecnej zaawansowanie prac polegających na dostosowaniu istniejącej drogi krajowej do parametrów autostrady wynosi około 75%. Przy tak wysokim stopniu zaawansowania poszukiwanie nowego wariantu lokalizacyjnego nie jest uzasadnione ekonomicznie. Natomiast pozostawienie drogi w stanie istniejącym stwarza zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, jak również dla warunków życia i zdrowia ludzi. Brak jest m.in. ekranu akustycznego, nieuporządkowany jest system odwadniająco – oczyszczający wody opadowe z jezdni południowej, ponadto przy braku dostatecznej ilości przejść dla zwierząt droga została całkowicie wygradzona, co ma ogromny wpływ na brak drożności korytarzy migracji zwierząt na omawianym terenie. Z uwagi na istniejący od lat czterdziestych ubiegłego wieku korytarz drogi krajowej oraz to, iż trasa przebiega w ponad 80% przez tereny leśne (w tym Bory Dolnośląskie, które należą do obszarów szczególnej ochrony), każda zmiana przebiegu

trasy wiązałyby się z efektem utraty i zmiany powierzchni obszaru Natura 2000 PLB020005 „Bory Dolnośląskie”, prowadząc do jego intensywniejszego podziału (tj. fragmentacji) niszcząc jego wewnętrzną spójność, a także prowadząc do osłabienia lub zaburzenia ekologicznych funkcji obszaru, rozważanie wariantów uwzględniających zmianę przebiegu trasy nie znajduje uzasadnienia technicznego, ekonomicznego i środowiskowego. Dlatego obecny przebieg autostrady wykorzystuje istniejący korytarz, a jezdnię północną dobudowano do istniejącej jezdni drogi krajowej nr 18. Ponadto wielkość obszaru leśnego, jaki zajmowany jest przez Bory Dolnośląskie (ok. 172 093, 3 ha) uniemożliwia poprowadzenie racjonalnych wariantów przebiegu trasy poza obszarem włączonym do sieci obszarów Natura 2000.

Biorąc pod uwagę opisaną powyżej procedurę lokalizacyjną planowanej autostrady, jak również specyfikę przedsięwzięcia oraz uwarunkowania przestrzenne i lokalizacyjne wyznaczonych obszarów sieci Natura 2000, jak również mając na względzie wynik analizy wariantowej w zakresie lokalizacji (przebiegu) przedsięwzięcia, uznano, iż przyjęcie innego (alternatywnego) rozwiązania lokalizacyjnego, niż preferowany przez inwestora wariant inwestycyjny, powodowałoby istotne szkody społeczne, gospodarcze i ekologiczne, które ze względu na swój rozmiar i skutki nie mogą być akceptowalne. Tym samym organ jednoznacznie wykluczył istnienie rozwiązań alternatywnych, w szczególności rozwiązań alternatywnego przebiegu drogi, wypełniając tym samym przesłankę o której mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody, przed wydaniem zezwolenia na jego realizację.

W przedłożonym raporcie przeanalizowano szereg wariantów technologicznych. Warianty te dotyczyły: rodzajów zaprojektowanych górnych przejść dla zwierząt, ilości i lokalizacji zaprojektowanych przejść dla zwierząt, sposobu dostosowania mostów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, rozwiązań w zakresie ochrony klimatu akustycznego i rodzaju zaprojektowanej nawierzchni jezdni.

Analizy dla wariantu inwestycyjnego przeprowadzono dla dwóch horyzontów czasowych: dla roku przewidywanego oddania inwestycji do użytkowania, tj. 2012 r. oraz dla 2025 r., przy czym przyjęto, że w początkowym okresie fazy eksploatacji autostrada A-18 będzie autostradą bezpłatną, a docelowo, w późniejszej fazie, będzie funkcjonowała jako autostrada płatna.

Projektowana droga przecina lub znajduje się w niewielkiej odległości od następujących obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 i innych obszarów objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody,:

- OSO PLB020005 „Bory Dolnośląskie” – przecięty przez autostradę od km 37+800 do km 71+533,
- OZW PLH020050 „Dolina Dolnej Kwisy” – przecięty przez autostradę od km 54+100 do km 55+000,
- OZW PLH080027 „Uroczyska Borów Dolnośląskich” – sąsiaduje na północ od km 21+000 do km 23+400 autostrady w odległości ok. 0,8 km,
- OZW PLH020063 „Wrzosowiska Świątoszowsko – Ławszowskie” – sąsiaduje na południe od km 50+100 do km 52+500 autostrady w odległości ok. 0,8 km i na północ od km 56+000 do km 59+600 autostrady w odległości ok. 0,5 km,
- OZW PLH020090 „Dąbrowy Kliczkowskie” – sąsiaduje na południe od km 60+200 do km 61+850 i od km 62+600 do km 64+900 autostrady,
- proponowany OZW PLH080064 „Skroda” – sąsiaduje na północ od km 18+500 do km 23+400 autostrady w odległości 0,8 – 1,5 km,
- proponowany OZW PLH080044 „Wilki nad Nysą” – sąsiaduje na południowy – zachód od km 29+000 do km 30+000 autostrady w odległości ok. 6 km,
- park krajobrazowy „Łuk Mużakowa” – przecięty przez autostradę od km 6+250 do km 12+000,

- obszar chronionego krajobrazu „Bory Bogumiłowskie” – przecięty przez autostradę od km 18+350 do km 24+200,
- obszar chronionego krajobrazu „Bory Dolnośląskie” – przecięty przez autostradę od km 37+570 do km 50+160.

Analiza przeprowadzona w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko wykazała, że wystąpi znaczące oddziaływanie projektowanej autostrady na cele ochrony obszaru Natura 2000 PLB020005 „Bory Dolnośląskie” w zakresie wpływu na 4 gatunki ptaków: sóweczka *Glaucidium passerinum* (A217), włośchatka *Aegolius funereus* (A223), głuszc *Tetrao urogallus* (A108), cietrzew *Tetrao tetrix* (A409).

Oddziaływanie negatywne przejawiać się będzie w następujący sposób: eksploatacja autostrady może doprowadzić do kolizji ww. gatunków z pojazdami i ogrodzeniem postawionym wzdłuż drogi, nadmierny hałas w otoczeniu autostrady może zakłócać odbywanie toków wiosennych, zwiększona koncentracja drapieżników w skutek grodu oraz odpady zalegające na poboczach drogi będą sprzyjać nadmiernemu przegęszczeniu drapieżników, które są naturalnymi wrogami głuszca i cietrzewia, hałas w trakcie budowy drogi może doprowadzić do czasowego ograniczenia występowania sóweczki i włośchatki, w ujęciu długofalowym inwestycja przyczyni się w pewnym stopniu do ograniczenia powierzchni i pogorszenia stanu siedlisk włośchatki i sóweczki, przede wszystkim ze względu na zwiększenie strefy ekotonowej i oddziaływanie hałasu.

Dlatego też, zgodnie z zapisami art. 34 w/cyt. ustawy o ochronie przyrody, na realizację takiego przedsięwzięcia można zezwolić w przypadku, gdy przemawiają za tym wymogi nadrzędnego interesu społecznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych. Analizując przedmiotowe przedsięwzięcie pod kątem nadrzędnego interesu publicznego rozważono przede wszystkim jego znaczenie dla zdrowia i życia ludzi, dla środowiska oraz dla ogólnie pojętego rozwoju gospodarczego kraju. Przeanalizowano również jego znaczenie na tle międzynarodowym.

Autostrada A-18 będzie stanowić element Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, ponieważ jest fragmentem Korytarza III Olszyna/Zgorzelec – Legnica – Bielany Wrocławskie (Wrocław) – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl – Medyka. Istniejąca droga prowadzi do przejścia granicznego z Niemcami w Olszyna – Forst, gdzie łączy się z autostradą A – 15 prowadzącą do Berlina. Projektowana autostrada A-18 stanowi element europejskiej sieci autostrad (droga międzynarodowa E-36/E-40) i razem z autostradą A-4 będzie obsługiwała tranzytowy ruch międzynarodowy pomiędzy Niemcami, Ukrainą i Rosją.

Realizowana inwestycja wpisuje się w ramy następujących dokumentów strategicznych: Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007 – 2013, Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015, Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005 oraz Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego – aktualizacja z horyzontem czasowym do 2010 r. Ponadto sposób przygotowania i realizacji przedsięwzięcia jest zgodny z polityką Unii Europejskiej określoną w dokumentach takich jak: „Wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego”, „Odnowiona strategia UE dotycząca Trwałego Rozwoju”, „Zatrzymanie procesu utraty różnorodności biologicznej do roku 2010”. Projekt wpisuje się również w cele określone przez Konferencję z 1992 r. w Rio de Janeiro „Środowisko i Rozwój” zawartych w Agendzie 21.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz w niniejszej decyzji udokumentowano, że przyjęty wariant inwestycyjny przedsięwzięcia jest jedynym wariantem racjonalnym i najkorzystniejszym dla środowiska. Przedsięwzięcie stanowi kontynuację zamierzenia inwestycyjnego, mającego na celu przystosowanie całej drogi do parametrów

autostrady i związane jest z przebudową i rozbudową południowej jezdni istniejącej drogi krajowej nr 18. Wobec powyższego analizowanie wariantów lokalizacyjnych omawianego przedsięwzięcia o przebiegu innym niż istniejący, gdzie korytarz autostradowy zarezerwowany był od lat czterdziestych XX wieku nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego ani środowiskowego.

Obecny stan techniczny nawierzchni drogi krajowej nr 18 charakteryzujący się licznymi spękaniami poprzecznymi, podłużnymi, nierównymi płytami z dużymi wykruszeniami wielokrotnie uzupełnianymi oraz zniszczoną dylatacją i opaskami po obu stronach drogi powoduje, że zachodzi zagrożenie wyłączenia z ruchu istniejącej jezdni południowej drogi krajowej nr 18. Przebudowa jezdni południowej wraz z budową nowej infrastruktury wpłynie na poprawę płynności, bezpieczeństwo ruchu oraz nośności i jakości jezdni południowej, a także wyposażenia jej w urządzenia ochrony środowiska. Ponadto inwestycja pozytywnie wpłynie na zdrowie, bezpieczeństwo ludzi (mniejszy hałas, bezpieczniejszy korytarz tranzytowy, poprawa warunków jazdy), korzystne efekty środowiskowe (mniejszy hałas, udrożnienie korytarzy migracyjnych zwierząt), a powyższe leży w interesie społecznym okolicznych mieszkańców oraz w interesie publicznym, jako ochrona dobra wspólnotowego.

Oddziaływania związane z zaniechaniem inwestycji dla istniejących obszarów Natura 2000 będą większe i w miarę upływu czasu będą się nasilać wobec wzrostu poziomu natężenia ruchu, a tym samym hałasu oraz braku należytych zabezpieczeń przed zanieczyszczeniem środowiska wodnego w obrębie cieków wodnych. Budowa drogi przewiduje budowę przejść dla zwierząt w celu zapewnienia migracji i przywrócenia całym Borom Dolnośląskim funkcji wielokierunkowego korytarza ekologicznego. Jest to kluczowy problem dla zachowania wymiany genów, przywrócenia dyspersji gatunków i odwrócenia trwającego procesu izolacji gatunków w ramach całego kompleksu leśnego. Eksploatacja autostrady nie wniesie innego oddziaływania niż występuje dotychczas. Budowa drogi w ramach już istniejącego pasa drogowego będzie co najmniej równoważyć przyszłe negatywne efekty dla środowiska przyrodniczego związane ze zwiększeniem natężenia ruchu. Przy zachowaniu działań minimalizujących i rekompensujących negatywne oddziaływanie, wpływ budowy i eksploatacji drogi będzie nieporównywalnie mniejszy na siedliska, rośliny i zwierzęta obszarów Natura 2000, niż pozostawienie drogi w aktualnym stanie bez odpowiednich zabezpieczeń ochrony środowiska i z niemal pełną izolacją kompleksu Borów Dolnośląskich. Realizacja inwestycji będzie rozwiązaniem bardziej racjonalnym, tak dla przyrody, jak i człowieka stanowiącego jej część - niż pozostawienie drogi w obecnym katastrofalnym stanie technicznym.

Wobec braku rozwiązań alternatywnych dla planowanego przedsięwzięcia, mając na uwadze przedstawione powyżej wymogi nadrzędnego interesu publicznego, niniejszą decyzją w myśl art. 35 ust. 1 i art. 35a w/cyt. ustawy o ochronie przyrody zezwolono na realizację inwestycji, zapewniając jednocześnie wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Zakres, miejsce, termin i sposób wykonania kompensacji przyrodniczej został określony w pkt II.1 niniejszej decyzji. Do najważniejszych działań kompensacyjnych należą:

- a) wykonanie modernizacji ogrodzeń istniejących i nowoprojektowanych upraw leśnych oraz wykonanie nasadzeń jarzębu pospolitego dla głuszca i cietrzewia w celu wzbogacenia bazy żerowej na terenach potencjalnego występowania i przygotowania siedlisk do ewentualnych działań zasiedleń lub samoistnej dyspersji gatunków,
- b) zakup i rozwieszenie skrzynek lęgowych dla włośчатки i sóweczki w odpowiednich biotopach w celu zminimalizowania strat związanych z wycinką drzew, wzrostu penetracji i udostępnienia siedlisk dla gatunków gnieźdzących się w dziuplach, a także oddalenia populacji od pasa drogowego.

Przyjęcie i realizacja ww. działań kompensacyjnych zapewni ogólną spójność sieci Natura 2000, wyrównując szkody dokonane przez realizację przedsięwzięcia w zasobach gatunków narażonych na negatywne skutki projektowanej autostrady w Obszarze Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 PLB020005 „Bory Dolnośląskie”.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko udokumentowano, że realizacja planowanego przedsięwzięcia ze względu na zakres robót, stan istniejący oraz projektowane zabezpieczenia środowiska nie będzie stanowić znaczącego negatywnego oddziaływania na pozostałe ww. obszary Natura 2000.

Obszary chronionego krajobrazu, przez które przebiega planowana autostrada zostały utworzone Rozporządzeniem Nr 3 Wojewody Lubuskiego z dnia 17 lutego 2005 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2005 r. Nr 9, poz. 172 ze zm.). Powyższe rozporządzenie wprowadza wiele zakazów obowiązujących w tej formie ochrony prawnej, m.in. zakaz lokalizowania przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Jednakże §4 ust. 1 pkt 7 w/cyt. rozporządzenia wskazuje, iż wprowadzony zakaz nie dotyczy realizacji przedsięwzięć służących obsłudze ruchu komunikacyjnego, jakim jest planowane przedsięwzięcie. Park krajobrazowy „Łuk Mużakowa” został utworzony Rozporządzeniem Nr 20 Wojewody Lubuskiego z dnia 27 września 2001 r. w sprawie utworzenia parku krajobrazowego o nazwie „Łuk Mużakowa” (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2001 r. Nr 96, poz. 689 ze zm.). Na jego terenie również wprowadzony został zakaz lokalizowania przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ale zapis §3 ust. 3 w/cyt. rozporządzenia określa, iż wprowadzony zakaz nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest planowane przedsięwzięcie. W związku z powyższym przewidywane oddziaływanie inwestycji na ww. park krajobrazowy i obszary chronionego krajobrazu nie będzie kolidowało z funkcjami, dla których je utworzono.

Analizowana autostrada A-18 nie zagraża obiektom i obszarom objętym ochroną na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568 ze zm.). Przeprowadzone badania wykopaliskowe wskazują na możliwość występowania stanowisk archeologicznych, w związku z powyższym w trakcie prowadzenia robót ziemnych w decyzji wskazano na konieczność prowadzenia nadzoru archeologicznego.

Ze względu na prognozowany brak przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w powietrzu nie zachodzi potrzeba podejmowania działań ograniczających oddziaływanie w tym zakresie, jednakże zgodnie z przedłożonym raportem nie można wykluczyć uciążliwości powodowanej przez oddziaływanie drogi, dlatego też w pkt I.3.36. i I.3.37. niniejszej decyzji wskazano na konieczność wykonania pasów zieleni izolacyjnej.

Mając na uwadze, że na niewielkich odcinkach droga przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, prace budowlane powinny tam być prowadzone w godzinach, w których hałas i wibracje będą najmniej uciążliwe dla mieszkańców, a więc w porze dziennej. Dla zapewnienia na etapie eksploatacji odpowiedniego klimatu akustycznego dla terenów zamieszkałych, zlokalizowanych w pobliżu projektowanej autostrady, istnieje konieczność zastosowania odpowiednich zabezpieczeń określonych w pkt I.3.1. niniejszej decyzji, które zapewnią dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach chronionych akustycznie.

Biorąc pod uwagę konieczność ochrony przed wibracjami, podczas wykonywania prac budowlanych należy prowadzić obserwację elewacji zabudowy w km 5+580 autostrady i jeżeli zajdzie uzasadniona konieczność należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia w gruncie na drodze rozprzestrzeniania się drgań w kierunku zabudowy.

W celu wyeliminowania zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczonymi spływami opadowymi z drogi niezbędne jest wprowadzenie odpowiednich rozwiązań technicznych wskazanych w pkt I.3.2. – I.3.10. niniejszej decyzji.

System odwodnienia drogi musi uwzględniać również rozwiązania, które będą minimalizować oddziaływanie na okoliczną faunę, czyli m.in. eliminację możliwości okaleczeń zwierząt kopytnych i niedopuszczenie do powstawania barier w przemieszczaniu się zwierząt, w szczególności płazów. Odprowadzanie wód opadowych z projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą systemu rowów trawiastych (tam gdzie umożliwią to warunki hydrogeologiczne), uszczelnionych rowów przydrożnych oraz kanalizacji deszczowej na odcinkach, gdzie wymagać tego będą względy techniczne (np. mosty, na łukach, węzłach, pod niektórymi przejściami dla zwierząt). Ze względu na rejony płytkiego występowania wód gruntowych oraz przebieg autostrady przez GZWP nr 315 Chocianów-Gozdnica system szczelnych rowów zastosowano na następujących odcinkach drogi w km: 0+633-1+200, 14+918-15+258, 15+850-17+564, 31+700-32+350, 37+000-38+600, 41+000-71+533. Przed wylotami rowów i kanalizacji do odbiorników zaprojektowano zespoły oczyszczające zgodnie z tabelami nr 1 i nr 2. Odbiornikami oczyszczanych spływów opadowych z projektowanej autostrady będą cieki (m.in. rzeki Trzebnia, Bielec, Pluskawa, Kościelna, Otwiernica, Czarna, Czarna Wielka, Kwisa), rowy melioracyjne, zbiorniki retencyjne uszczelnione lub nieuszczelnione. Proponowany system odprowadzania wód opadowych stanowił będzie zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniami spływającymi z drogi. Należy podkreślić, że szczegółowe rozwiązania w tym zakresie zostaną określone w pozwoleniu wodnoprawnym.

Ponadto w pkt I.3.11. decyzji określono wytyczne do projektowania gospodarki ściekowej na terenach Miejsc Obsługi Podróżnych.

Z koniecznością ochrony wrażliwego środowiska gruntowo – wodnego wiąże się również obowiązek prowadzenia gospodarki odpadami, na każdym z etapów realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, w sposób zapewniający ochronę środowiska.

Należy dążyć do wykluczenia lokalizacji zaplecza budowy, składów materiałów budowlanych oraz mas ziemnych w rejonie zabudowy mieszkaniowej, dolin rzecznych i źródeł, sąsiedztwa terenów podmokłych w km 54+000 – 55+000, 59+000 – 61+000 i 69+000 – 70+000, w rejonie istniejących i projektowanych przejść dla zwierząt. Ponadto baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno – ściekowej. Należy również uwzględnić zasadę minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni przy lokalizacji i organizacji placu budowy, jego zaplecza oraz przy wytyczaniu dróg technicznych. Drogi dojazdowe do placu budowy powinny być wytyczone w pierwszej kolejności w oparciu o sieć dróg istniejących. Teren przekształcony w wyniku prowadzonych prac budowlanych należy zrehabilitować oraz w celu zminimalizowania możliwej erozji skarp, należy je odpowiednio zabezpieczyć. Niezbędne jest również prowadzenie prawidłowej gospodarki darnią i ziemią urodzajną.

Ze względu na występowanie stanowisk roślin chronionych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji wskazano wymóg inwentaryzacji terenu przed rozpoczęciem robót budowlanych pod kątem występowania ww. stanowisk. W celu dokładnego określenia terenu przeznaczonego pod przedsięwzięcie i niedopuszczenia do nieumyślnego zniszczenia „naturowych” siedlisk przyrodniczych w niniejszej decyzji określono warunek oznaczenia tych siedlisk w sposób widoczny dla pracowników. Ponadto, na terenach cennych przyrodniczo należy dążyć do ograniczenia frontu robót budowlanych do samego pasa autostrady.

Biorąc pod uwagę prawdopodobieństwo występowania w konstrukcjach mostu na rzece Kwisie i innych konstrukcjach mostowych i wiaduktach na trasie inwestycji przebiegającej przez teren województwa dolnośląskiego schronień nietoperzy, w celu ich ochrony, należy dokonać przed rozpoczęciem robót budowlanych przeglądu istniejących obiektów.

W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na gatunki zwierząt, w szczególności ptaków, w trakcie okresu rozrodczego określono w decyzji termin oraz

sposób prowadzenia wycinki drzew i krzewów. Wskazano również wymogi związanych z realizacją prac budowlanych na terenach podmokłych.

Na terenach, gdzie prace budowlane będą prowadzone w pobliżu cieków, należy wprowadzić rozwiązania zabezpieczające przed ich zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi. Ponadto nie należy, powodować ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.

W celu ochrony powierzchni terenu, wód powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczeniem paliwami, olejami i innymi substancjami pochodzącymi od maszyn, sprzętu i materiałów budowlanych w niniejszej decyzji określono sposób oraz organizację prowadzenia prac budowlanych.

Biorąc pod uwagę, że realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z odsłonięciem wnętrza lasu i może powodować przenoszenie zanieczyszczeń w jego głąb, dla ochrony zasobów przyrodniczych Borów Dolnośląskich w pkt I.3.36. i I.3.37. niniejszej decyzji określono konieczność wykonania nasadzeń dogęszczających ścian lasu, które zminimalizują ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Podczas projektowania nasadzeń należy uwzględnić uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa.

Ponieważ analizowany odcinek autostrady A-18 przecina korytarze ekologiczne migracji zwierząt o znaczeniu krajowym, jak i międzynarodowym, w celu zmniejszenia strat w stanie zwierzyny i ograniczenia do minimum liczby wypadków drogowych, do jakich dochodzi w wyniku nagłego wtargnięcia zwierzyny na autostradę, dla zapewnienia migracji zwierząt na obszarach po obu stronach autostrady niezbędna jest budowa przejść zlokalizowanych w miejscach stwierdzonej migracji fauny i posiadających odpowiednie parametry techniczne, dostosowane do gatunków migrujących. Lokalizację przejść oraz parametry techniczno – funkcjonalne umożliwiające korzystanie z nich przez zwierzęta wskazano w pkt I.3.12. – I.3.25. niniejszej decyzji. Ponadto w celu uniemożliwienia zwierzynie wejścia na autostradę niezbędne jest jej odpowiednie wyгородzenie za pomocą siatki o zróżnicowanych parametrach średnicy oczek i innych zabezpieczeniach, zgodnie z zaleceniami zawartymi w pkt I.3.26. – I.3.30. decyzji. Należy podkreślić, że większość przepustów pełniących funkcję przejść dla małych zwierząt i płazów zlokalizowanych na ciekach, jak również suche przepusty zostały wykonane na etapie budowy jezdni północnej w układzie docelowym, tj. pod obiema jezdniami, a obecnie część z nich zostanie przeprojektowana i doposażona w dodatkowe elementy.

Dla zapewnienia swobodnego przemieszczania się zwierząt w pkt I.3.32. decyzji wskazano na konieczność zachowania odpowiedniej przestrzeni pomiędzy brzegami i podporami przeprawy na Kwisie.

Dla zabezpieczenia przed bezpośrednim zniszczeniem koryt cieków wodnych, a także dla zachowania naturalnego charakteru dolin rzecznych w obrębie przepraw i w ich najbliższym sąsiedztwie w pkt I.3.31. i I.3.33. – I.3.35. wskazano m.in. zakaz: stosowania ażurowych elementów betonowych, lokalizowania podpór w korytach cieków oraz zawężania koryt i zmiany biegu cieków.

Warunki określone w pkt I.3.38. – I.3.40. dotyczące oświetlenia autostrady nałożono w celu minimalizowania śmiertelności bezkręgowców, a także nietoperzy żerujących na owadach zwabionych światłem lamp oraz w celu niezakłóconego korzystania przez zwierzęta z przejść.

W celu poprawy warunków bytowania dzikich zwierząt, w tym wilka *Canis lupus* w pkt I.3.41. zalecono konieczność wykonania i lokalizację zbiorników wodnych pełniących funkcję wodopojów.

Teren w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia jest mozaiką siedlisk łąkowo – leśno – polnych, a zatem można przyjąć, że występują tam wszystkie gatunki niżowe płazów. Z uwagi na wysoki poziom wód gruntowych nie jest możliwe wykonanie większej ilości przepustów, w związku z powyższym w celu stworzenia lub poprawy bazy do bytowania i rozrodu płazów w oddaleniu od pasa drogowego w pkt I.3.42. decyzji określono warunek budowy zbiorników wodnych dla płazów. Zbiorniki te pełnić będą również funkcję uniwersalną dla innych zwierząt.

Mając na uwadze minimalizację ryzyka kolizji ptaków, w tym głuszca *Tetrao urogallus* i cietrzewia *Tetrao tetrix*, na odcinku przecinającym obszar Natura 2000 „Bory Dolnośląskie”, z ogrodzeniem autostrady, w pkt I.3.44. decyzji wskazano konieczność doposażenia ogrodzenia w dodatkowe elementy.

Zgodnie z zapisami raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zastosowane urządzenia i działania ochronne wyeliminują ponadnormatywne oddziaływania autostrady na środowisko, w związku z powyższym na obecnym etapie brak jest podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W ramach oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko, w tym w szczególności na klimat akustyczny i środowisko wodne, zgodnie z obowiązkiem nałożonym w pkt II.3. niniejszej decyzji, należy przedstawić analizę porealizacyjną, w ramach której ma nastąpić porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia. Wykonana analiza pozwoli na stwierdzenie, czy standardy jakości środowiska na tych terenach przy zastosowaniu rozwiązań technicznych zostaną zachowane, oraz w razie ich przekroczenia wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń bądź stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Niezależnie od obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, w celu monitorowania zmian w środowisku, powstałych na skutek realizacji i eksploatacji planowanej autostrady, konieczne jest prowadzenie monitoringu w zakresie wskazanym w II.2. niniejszej decyzji, biorąc pod uwagę zalecenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie realizowane będzie w obszarach chronionych Natura 2000, istotnym elementem monitoringu powinna być również szczegółowa ocena stopnia realizacji i skuteczności funkcjonowania działań minimalizujących negatywne oddziaływanie drogi na wrażliwe środowisko przyrodnicze oraz propozycja ich ewentualnych korekt.

W ramach ww. monitoringu należy prowadzić monitoring przejść dla zwierząt pod kątem wykorzystania przez poszczególne gatunki wraz z monitoringiem ogrodzenia autostrady, monitoring nasadzeń zieleni, monitoring poidel i zbiorników dla płazów, a także ze względu na konieczność zbadania wpływu przedsięwzięcia na gatunki nietoperzy oraz ptaków zalecono wykonanie badań monitorujących ich śmiertelność.

Monitoring hałasu w związku z eksploatacją autostrady powinien być prowadzony zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi.

Obowiązki określone w pkt II. niniejszej decyzji, czyli wykonania kompensacji przyrodniczej, prowadzenia monitoringu środowiska oraz przedłożenia analizy porealizacyjnej, nałożono na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. a), 2 lit. b) i ust. 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz zapisów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Natomiast w pkt III.1. decyzji, po rozważeniu przesłanek wynikających z art. 82 ust. 2 w/cyt. ustawy, nie wskazano na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, ponieważ:

- do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawiono dane na temat przedsięwzięcia z szczególnością projektu budowlanego, które pozwalają w sposób wyczerpujący ocenić jego oddziaływanie na środowisko,
- w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowej autostrady na środowisko przeprowadzono analizy możliwości kumulacji oddziaływań z innymi przedsięwzięciami, m.in. autostradą A-4, drogą krajową nr 12 i linią kolejową E-30 i udokumentowano, że w ramach analizowanych inwestycji liniowych, w tym także przedmiotowego przedsięwzięcia, zastosowano szereg działań ochronnych, które powinny skutecznie ograniczyć oddziaływanie na środowisko, w tym zapewnić drożność korytarzy migracyjnych zwierząt i uznano je za mało znaczące,
- w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ostatecznie przesądzono o wystąpieniu znaczącego oddziaływania na najważniejsze przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 „Bory Dolnośląskie”, dlatego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określono, przy spełnieniu wszystkich wymogów wynikających z ustawy o ochronie przyrody, obowiązek wykonania kompensacji przyrodniczej oraz szereg działań minimalizujących negatywne oddziaływanie realizacji oraz eksploatacji inwestycji na obszary cenne przyrodniczo.

W pkt III.2. niniejszej decyzji nie nałożono również obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, ponieważ na podstawie przedłożonych dokumentów przyjęto, że przedsięwzięcie nie będzie źródłem znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko pochodzącego z terenu Polski.

Działając zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 w zw. z art. 78 ust. 1 pkt 1a) ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przed wydaniem niniejszej decyzji zasięgnięto opinii:

- Lubuskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wlkp., który w piśmie znak: NS-NZ-771-14/2010 z dnia 19 maja 2010 r., pozytywnie zaopiniował przedstawione rozwiązania realizacji przedsięwzięcia na odcinku przebiegającym przez teren województwa lubuskiego,
- Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu, który w piśmie znak: ZNS-JŁ-621-587/10 z dnia 08 czerwca 2010 r., pozytywnie zaopiniował przedstawione rozwiązania realizacji przedsięwzięcia na odcinku przebiegającym przez teren województwa dolnośląskiego.

Ponieważ projektowana autostrada zlokalizowana jest na odcinku o długości ok. 21,42 km na terenie województwa dolnośląskiego, zgodnie z art. 75 ust. 5 w/cyt. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydano w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska we Wrocławiu, który w piśmie z dnia 14 czerwca 2010 r. (data wpływu: 23 czerwca 2010 r.) znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-2/91-1/10/kc uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na terenie województwa dolnośląskiego.

Zgodnie z art. 82 ust. 3 w/cyt. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie w pkt IV. określono, że charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Mając na uwadze zapis art. 10 §1 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego, poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 24 czerwca 2010 r. znak: RDOŚ-08-WOOS-II-66130-012/10/an, zamieszczone na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim – www.gorzow.rdos.gov.pl,

a także na tablicach ogłoszeń urzędów miast i gmin, przez które przebiega planowana autostrada A18 oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, poinformowano strony postępowania o zgromadzeniu całości materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla analizowanego przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów. Żadna ze stron w trakcie prowadzonego postępowania nie zapoznała się z aktami sprawy oraz nie złożyła uwag.

W związku z powyższym oraz w oparciu o cytowane na wstępie przepisy orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w terminie określonym w art. 72 ust. 3 i 4. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Informacja o decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, w terminie czternastu dni od daty doręczenia.



**Decyzja niniejsza jest ostateczna
ponieważ w terminie ustawowym
nie wniesiono odwołania.**

Gorzów Wlkp., dnia 06.09.2010

Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Jarosław Kołodziejczak

Za wydanie niniejszej decyzji nie pobrano opłaty skarbowej, zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2006 r. Nr 225, poz. 1635 ze zm.).

Otrzymują:

1. Dyrektor Oddziału
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Zielonej Górze;
2. pozostałe strony – zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego;
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Lubuski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp.;
2. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu;
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM**

**Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak:
RDOŚ-08-WOOS-II-66130-012/10/an z dnia 29 lipca 2010 r.**

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie autostrady A-18 na odcinku węzeł „Olszyna” – węzeł „Golnice” w granicach województwa lubuskiego i dolnośląskiego. Przedmiotowy odcinek autostrady o długości 70,9 km przebiegał będzie w powiatach: żarskim, żagańskim i bolesławieckim na terenie 10 gmin: Brody, Trzebiel, Tuplice, Lipinki Łużyckie, Żary, Wymiarki, Iłowa, Żagań, Osiecznica i Bolesławiec.

Analizowane przedsięwzięcie polega na przebudowie i rozbudowie jezdni południowej istniejącej drogi krajowej nr 18 na odcinku Olszyna – Golnice wraz z budową nowej infrastruktury, co pozwoli na przystosowanie tej drogi do parametrów autostrady. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się:

a) roboty drogowe:

- autostrada o długości 70,9 km – dostosowanie istniejącego układu drogowego do parametrów autostrady – rozebranie istniejącej (betonowej) i budowa nowej betonowej nawierzchni jezdni południowej o szerokości 11,00 m (jezdni północna wraz z obiektami i obiektami nad autostradą zostały wybudowane w latach 2005 – 2007 w ramach modernizacji drogi krajowej nr 18 z dostosowaniem do parametrów autostradowych),
- węzły autostradowe – w pierwszym etapie przebudowa lub rozbudowa istniejących węzłów; strony południowe węzłów do adaptacji (strony północne zostały przebudowane w ramach modernizacji drogi krajowej nr 18 w latach 2005 – 2007),
- pasy włączeń i wyłączeń dla miejsc obsługi podróżnych,
- modernizacja dojazdów do nowoprojektowanego wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 297 w węźle „Golnice”,
- przejazdy awaryjne przez pas dzielący i zjazdy awaryjne,
- drogi wewnętrzne, dojazdy do zbiorników i urządzeń podczyszczających,
- elementy bezpieczeństwa ruchu takie jak bariery ochronne, osłony przeciwoślńieniowe i oznakowanie,
- roboty drogowe na terenie Obwodu Utrzymania Autostrady - OUA „Żary”,

b) budowę i przebudowę obiektów inżynierskich,

c) budowę urządzeń ochrony środowiska:

- ekran akustyczny,
- zespoły podczyszczające wody opadowe z jezdni autostrady (w tym zbiorniki retencyjne),
- zielenią drogową, w tym zielenią dogęszczającą,
- przejścia dla zwierząt,

d) urządzenia bezpieczeństwa ruchu:

- oznakowanie poziome i pionowe,
- system informacji autostradowej,
- oświetlenie węzłów i autostrady w rejonie Miejsc Obsługi Podróżnych – MOP,
- korekta i uzupełnienie ogrodzenia autostrady,

e) przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej:

- urządzenia melioracyjne,
- linie elektroenergetyczne,
- linie teletechniczne,
- wodociągi,

f) budowę urządzeń infrastruktury drogowej:

- budowa kanalizacji telekomunikacyjnej dla łączności autostradowej,
- oświetlenie węzłów i autostrady w rejonie Miejsc Obsługi Podróżnych – MOP,
- zasilanie i zaopatrzenie w media obiektów Obwodu Utrzymania Autostrady – OUA „Żary”,

g) Obwód Utrzymania Autostrady – OUA „Żary”,

h) Miejsca Obsługi Podróżnych.

Parametry techniczne autostrady:

- klasa techniczna - A
- prędkość projektowa - $V_p=120$ km/h
- pochylenie niwelety - minimalne $i=0.01\%$; maksymalne $i=4.00\%$
- skrajnia pionowa - 4,70 m
- wymiary przekroju poprzecznego jezdni:
 - liczba pasów ruchu - 2
 - szerokość pasa ruchu - 3,75 m
 - szerokość pasa awaryjnego - 3,00 m
 - szerokość pasa dzielącego (z opaskami) - 5,00 m
 - szerokość opaski wewnętrznej - 0,50 m
 - szerokość pobocza ziemnego - 1,25 m
- pochylenie skarp - 1:3 ÷ 1:1,5
- dopuszczalne obciążenie pojazdów - 115 kN/oś
- kategoria ruchu - KR6

Połączenia zewnętrzne autostrady:

Będą zrealizowane poprzez węzły, które częściowo funkcjonują obecnie. Zaplanowano następujące węzły:

- węzeł „Olszyna” w km 0+633 – powiązanie z drogą powiatową nr 1109F,
- węzeł „Królów” w km 9+622 – powiązanie z drogą krajową nr 12,
- węzeł „Żary” w km 24+650,17 – powiązanie z drogą krajową nr 27,
- węzeł „Iłowa” w km 37+596 – powiązanie z drogą wojewódzką nr 296,
- węzeł „Luboszew” w km 53+795 – powiązanie z drogą powiatową nr 2271D,
- węzeł „Golnice” w km 70+891 – powiązanie z drogą wojewódzką nr 297.

Wśród obiektów związanych z obsługą autostrady przewiduje się budowę miejsc obsługi podróżnych oraz obwodu utrzymania autostrady:

Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) różnych typów, powstaną:

- MOP II „Jagłowice” w km 6+000,
- MOP III „Trzebień” w km 6+000,

- MOP I „Rościce Płn.” w km 20+100,
- MOP I „Rościce Płd.” w km 20+100,
- MOP III „Wymiarki Płn.” w km 32+100,
- MOP II „Wymiarki Płd.” w km 32+100,
- MOP I „Świątoszów Płn.” w km 56+500,
- MOP I „Świątoszów Płd.” w km 56+500.

Obwód Utrzymania Autostrady (OUA):

Zostanie zlokalizowany w sąsiedztwie węzła „Żary” w km 24+650. OUA wyposażony będzie w: budynek administracyjno – biurowy, budynek warsztatowo – garażowy z myjnią, wiatę magazynową, wiatę parkingową, wiatę dla pojazdów utrzymania autostrady, zbiornik ppoż., małą architekturę oraz magazyn soli ze stacją wytwarzania solanek. Dojazd do OUA będzie odbywał się poprzez węzeł „Żary” i drogę krajową nr 27.

Wybrane obiekty inżynierskie związane z większymi ciekami:

- most na rz. Czarna Wielka w km 37+850.06,
- most na rz. Kwisa w km 54+511.9,
- most na rz. Bóbr w km 69+652

Odwodnienie autostardy:

Odbiornikami wód opadowych z jezdni południowej A-18 będą przede wszystkim ciek, rowy melioracyjne, zbiorniki retencyjne: infiltracyjno-odparowujące (nieuszczelnione) oraz odparowujące (uszczelnione) z przelewem. Spływy opadowe odprowadzane będą do odbiorników przydrożnymi rowami szczelnymi oraz rowami trawiastymi, a także kolektorami na odcinkach gdzie wymagać tego będą względy techniczne i warunki hydrogeologiczne (estakady, mosty, na łukach, węzłach itp.). Przed odbiornikami zastosowane będą urządzenia oczyszczające o działaniu sedymentacyjno – flotacyjnym oraz retencjonujące przepływy.

Ogrodzenie autostrady:

Wprowadzenie ogrodzenia o wysokości nie mniejszej niż 2,4 m na odcinkach, gdzie zachodzi konieczność przebudowy istniejącego ogrodzenia drogi m.in. przy nowoprojektowanych przejściach dla zwierząt oraz zbiornikach retencyjnych (z wyłączeniem odcinków, na których zamontowane zostaną ekrany przeciwoślusieniowe lub ekrany akustyczne) w formie ogrodzenia z siatki drucianej. Siatka posiadać będzie zmienną wielkość oczek zmniejszającą się ku dołowi i będzie wkopana w ziemię na głębokość nie mniejszą niż 0,3 m.

Przejścia dla zwierząt:

- budowa 18 górnych przejść dla zwierząt (razem z istniejącym przejściem, docelowo będzie 19 przejść górnych),
- przebudowa 1 przejścia dla małych zwierząt, budowa 1 przejścia (przepustu) dla małych zwierząt,
- dostosowanie obiektów mostowych na rzekach Czarna Wielka, Kwisa i Bóbr do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt,
- dostosowanie 9 wiaduktów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt,
- zmodyfikowanie istniejących przepustów zespolonych z ciekami poprzez wyposażenie ich w dodatkową, podwieszoną półkę,
- dostosowanie istniejących przepustów na ciekach do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt poprzez wyposażenie ich w dwie, podwieszane półki;

Prognozowane natężenie ruchu:

Odcinek	Liczba pojazdów - autostrada bezpłatna Prognoza rok 2012				Liczba pojazdów - autostrada płatna Prognoza rok 2025			
	ogółem	osobowe	dostawcze	ciężarowe	ogółem	osobowe	dostawcze	ciężarowe
Olszyna-Królów	10360	6820	690	2850	15090	10030	800	4260
Królów-Żary	10400	7070	650	2670	10960	6410	540	4010
Żary-Iłowa	12640	8710	760	3170	13000	7270	570	5160
Iłowa-Luboszów	9620	5680	790	3160	10930	5290	480	5160
Luboszów - Gólnice	10020	6180	770	3060	10760	5280	480	5000



wz. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Gorzowie Wielkopolskim

Wincenty Piworun
Zastępca

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
Regionalny Konservator Przyrody
w Gorzowie Wielkopolskim

Decyzja niniejsza jest ostateczna
ponieważ w terminie ustawowym
nie wniesiono odwołania.

Gorzów Wlkp., dnia 06.09.2010.

Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Jarosław Kołodziejczak