

Projekt

z dnia.....
Przedkładam projekt

**UCHWAŁA NR
RADY MIEJSKIEJ W KROŚNIE ODRZAŃSKIM**

z dnia 2021 r.

w sprawie uzgodnienia realizacji inwestycji celu publicznego pn. „Budowa obwodnicy miejscowości Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr 29” przez użytek ekologiczny „Grabina”.

Na podstawie art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55, 471 i 1378) uchwała się, co następuje:

§ 1. W związku z planowaną inwestycją celu publicznego pn. „Budowa obwodnicy miejscowości Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr 29” uzgadnia się jej przebieg w granicach użytku ekologicznego „Grabina” powołanego uchwałą Nr XXVIII/241/21 Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim z dnia 28 stycznia 2021 r. w sprawie użytku ekologicznego o nazwie „Grabina” (Dz. U. Woj. Lubus. z 2021 r. poz. 288), zlokalizowanego na terenie działek oznaczonych ewidencyjnie nr 293/2 i 292, obręb Kamień-Morsko, gmina Krosno Odrzańskie, będących w zarządzie Nadleśnictwa Bytnica.

§ 2. 1 Podczas realizacji inwestycji, o której mowa w § 1, dopuszcza się wykorzystywanie i przekształcanie użytku ekologicznego na obszarze ok. 1,36 ha wyłącznie w zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją planowanej budowy drogi.

2. Nakazuje się oszczędne korzystanie z terenu zarówno w trakcie przygotowywania, jak i realizacji inwestycji.

3. Zobowiązuje się inwestora realizującego niniejsze przedsięwzięcie do uwzględnienia i zapewnienia w trakcie prac ochrony pozostałej części użytku ekologicznego znajdującego się poza zakresem inwestycji.

§ 3. Realizacja inwestycji będzie wykonywana pod rygorem przestrzegania następujących warunków:

- 1)** wszelkie prace związane z realizacją inwestycji prowadzone będą z należytą dbałością i ostrożnością, w szczególności w celu niedopuszczenia do naruszenia zakazów obowiązujących na części użytku znajdującej się poza zakresem inwestycji;
- 2)** sprzęt wykorzystywany podczas prowadzenia prac budowlanych będzie w pełni sprawny (bez wycieków oleju lub płynów eksploatacyjnych);
- 3)** na obszarze użytku ekologicznego zakazane jest składowanie materiałów budowlanych i odpadów, parkowanie sprzętu, tworzenie zaplecza socjalnego.

§ 4. Położenie planowanego obiektu na terenie użytku ekologicznego „Grabina”, na gruntach Skarbu Państwa będących w zarządzie Nadleśnictwa Bytnica, należących do Leśnictwa Morsko, określone zostało na mapie stanowiącej załącznik do niniejszej uchwały.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miejskiej

Tomasz Rogowski

Załącznik do uchwały Nr
Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim
z dnia.....2021 r.



UZASADNIENIE

Realizacja inwestycji pn. „Budowa obwodnicy miejscowości Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr 29” koliduje z użytkowaniem ekologicznym „Grabina” oraz spowoduje naruszenie zakazów zawartych w art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (j. t. Dz.U. z 2020 r. poz. 55). Jednakże, zgodnie z zapisami art. 45 ust. 2 pkt. 2 ustawy o ochronie przyrody ww. zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody w przypadku braku rozwiązań alternatywnych.

Budowa przedmiotowej drogi w wariantcie przeznaczonym do realizacji będzie przecinać użytek ekologiczny „Grabina”- torfowisko o pow. 20,89 ha zlokalizowane na terenie Nadleśnictwa Bytnica, Leśnictwo Morsko (oddz.292j, 293a). Użytek stanowi obszar ekosystemów wodno-błotnych. Kolizja występuje na długości ok. 345 m. Przekształcony zostanie fragment obszaru o powierzchni ok. 1,36 ha w tym trwale na powierzchni 0,0715 ha.

Nad przecinanym użytkowaniem ekologicznym „Grabina” zaprojektowano estakadę, która przebiegać będzie nad użytkowaniem, aby maksymalnie ograniczyć zajęcie powierzchni użytku ekologicznego. Dojdzie do fragmentarycznego zniszczenia obszaru ze względu na roboty fundamentowe oraz konieczność dojazdu do obiektu (poszczególnych fundamentów, filarów) oraz w zależności od wybranej technologii budowy także do konstrukcji przęsła oraz rusztowań czy podpór tymczasowych. Przekształcenie obszaru, jeżeli będzie występowało, to tylko w obrębie podpór obiektu (przyczółki/filary). Ponadto planowane jest usunięcie krzewów i zadrzewień na terenie użytku w minimalnym zakresie niezbędnym pod realizację inwestycji. Wody opadowe z estakady odprowadzane będą poprzez szczelny system kanalizacji deszczowej do systemu odwodnienia. Wody deszczowe z projektowanej drogi krajowej po zretencjonowaniu w otwartych zbiornikach oraz podczyszczeniu zgodnie z wymaganym stopniem redukcji zanieczyszczeń poniżej stężeń dopuszczalnych – wg Rozporządzenia Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311), zostaną odprowadzone do Kanału Kamień Morsko przepływającego przez użytek ekologiczny.

Celem ochrony użytku ekologicznego jest ochrona ekosystemów mających znaczenie dla zachowania różnorodnych typów siedlisk. Na terenie użytku ekologicznego podczas najnowszej inwentaryzacji przyrodniczej z lat 2019-2020, nie stwierdzono na przecięciu drogi z użytkowaniem siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, ani chronionych gatunków roślin naczyniowych. Stwierdzono natomiast chronione gatunki mchów. Gatunki mchów oraz powierzchnia, która zostanie zniszczona: torfowiec *Sphagnum* Sp. o powierzchni ok. 1,36 ha z 20,34 ha oraz widłoząb miotłasty *Dicranum scoparium*, brodawkowiec czysty *Pseudoscleropodium purum*, bielista siwa *Leucobryum glaucum*, gajnik lśniący *Hylocomium splendens*, rokićnik pospolity *Pleurozium schreberi*, widłoząb kędzierzawy *Dicranum polysetum* o powierzchni ok. 0,58 ha z 11,41 ha. Należy mieć na uwadze, że budowa estakady pozwoli zachować odpowiednie uwodnienie torfowców i niezakłócony przepływ wody. Podstawową, a zarazem optymalną metodą ochrony siedlisk gatunków mchów jest zachowanie naturalnego poziomu wody na tym obszarze. Analizowana technologia wznoszenia ustroju nie spowoduje trwałego zaburzenia stosunków wodnych na terenie użytków. Filary obiektów będą budowane z zastosowaniem ścianek szczelnych zapobiegających zmianom stosunków wodnych na terenie użytku ekologicznego. Trwale zniszczona na potrzeby inwestycji zostanie niewielka powierzchnia użytku tj. 0,0715 ha.

W celu ochrony siedlisk mchów, w tym zależnych od wód w ramach odwodnienia, przed odprowadzeniem wód deszczowych do odbiornika ostatecznego zaprojektowane zostaną separatory związków ropopochodnych wraz z osadnikami. Takie rozwiązanie będzie spełniać dwójaką rolę – z jednej strony ewentualne zanieczyszczenia z drogi nie będą przedostawać się do środowiska, a z drugiej nie będzie dochodzić do potencjalnego spływu wód podziemnych z terenu użytków do kanalizacji.

Analizowana technologia wznoszenia ustroju nie spowoduje trwałego zaburzenia stosunków wodnych na terenie użytku. Nie wystąpi zatem negatywne oddziaływanie na występujące na terenie gatunki mchów, w tym torfowców.

Projektowana droga DK29 została zaprojektowana tak, aby w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami o różnej charakterystyce i przeznaczeniu (takimi jak ujęcia wód, obszary zawarte w MPZP, stanowiska archeologiczne, użytki ekologiczne, budynki, itd.).

Ewentualna próba przesunięcia drogi na północ względem obszaru użytku ekologicznego wiązałaby się między innymi z przejściem przez teren nieczynnego już składowiska odpadów komunalnych, co wiązałoby się koniecznością wymiany gruntów na powierzchni około 7.5 ha i o nieokreślonej na ten moment głębokości wykopów. Niemniej lokalizowanie dróg na koronie składowisk odpadów jest znacznie utrudnione zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 30 kwietnia 2013 r. w sprawie składowisk odpadów „Na koronie składowisk odpadów niebezpiecznych oraz składowisk odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne nie mogą być budowane budynki przez okres pięćdziesięciu lat od dnia zamknięcia składowiska, wykonywane wykopy, instalacje naziemne i podziemne, z wyłączeniem instalacji związanych z funkcjonowaniem składowiska.” Ponadto docelowo grunty te należałoby w odpowiedni sposób zabezpieczyć i zutilizować, a do tego pozostałe grunty w wykopie doprowadzić do odpowiedniego stanu. Dodatkowo zmiana ta spowodowałaby konieczność przejścia przez pobliską miejscowość Łochowice. Z uwagi na parametry projektowanej drogi, istnieje ogromna szansa na konieczność dokonywania rozbiórek użytkowanych już budynków mieszkalnych i o przeznaczeniu przemysłowym. Chcąc ominąć omawianą miejscowość zmiany trasowe sięgałyby odsunięć rzędu 1.5 km i również nie rozwiązałyby problemu z uwagi na jeziora i zbiorniki wodne, które wykluczyłyby możliwość wykonania tam inwestycji. Kolejnym problemem byłoby ominięcie użytku „Żurawie”, który również znajduje się stosunkowo blisko inwestycji (tj. około 1 km) i jest jednocześnie mocno zbliżone do omawianego użytku ekologicznego (tj. około 450 m względem siebie). Aby przejść pomiędzy tymi obszarami konieczna byłaby wycinka dodatkowych około 60 ha lasu. Przesuwanie drogi w stronę północną wiązałoby się także z koniecznością zajęcia stosunkowo bardzo dużego obszaru zamkniętego, który jest we władaniu Wojska. Na terenach tych zlokalizowana jest strzelnica oraz budynki, które utrudniłyby kształtowanie niwelety. Niemniej jednak Wojsko wyraziło zgodę na obecny przebieg drogi w planie tylko dlatego, że w ramach projektu zminimalizowano obszary wykupu, zapewniono odpowiednie przejazdy w postaci 2 obiektów, a także przewidziano niezbędne drogi z przeznaczeniem do celów wojskowych. Ewentualna próba przesunięcia drogi na południe względem obszaru użytku ekologicznego wiązałaby się między innymi z koniecznością zajęcia obszaru ogródków działkowych znajdujących się pomiędzy Krosnem Odrzańskim a Łochowicami. Z uwagi na pobliskie zbiorniki wodne odsunięcie mogłoby być na tyle znaczące, że inwestycja musiałaby zostać poprowadzona na terenie zabudowanym, w niedalekiej odległości od zabudowy, co wiązałoby się z koniecznością zastosowania ekranów akustycznych oraz powodowałoby sprzeczności społeczne. Przecięte zostałyby obszary zawarte w MPZP, a także powstałaby kolizja między innymi z czterema cennymi siedliskami przyrodniczymi (o łącznej powierzchni około 13.5 ha) oraz sześcioma stanowiskami archeologicznymi. Przesuwanie drogi w stronę południową wiązałoby się także z koniecznością zajęcia obszaru zamkniętego, który jest we władaniu Wojska i w konsekwencji nie możliwy do pozyskania. Szacunkowo taki przebieg powoduje także dodatkową wycinkę około 21 ha lasów.

Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzono, że przesunięcie drogi w którąkolwiek stronę nie jest w żaden sposób racjonalne i uzasadnione, a obecne przedstawione przez Inwestora rozwiązanie jest najbardziej optymalne pod kątem wyników uzyskanych podczas wykonywanej analizy wielokryterialnej (w której uwzględniono między innymi oddziaływanie na środowisko, społeczeństwo, a także koszty) oraz ustaleń zawieranych podczas spotkań na każdym dotychczasowym etapie projektu.

„Budowa obwodnicy miejscowości Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr 29” dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego. Podstawowym celem budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się na drodze krajowej nr 29, odciążenie istniejącej sieci dróg i uspokojenie ruchu w centrum miasta.

Droga krajowa nr 29 jest główną osią tranzytową przez Krosno Odrzańskie. Odcinek drogi krajowej nr 29 jest ważnym korytarzem regionalnym zachodniej części województwa lubuskiego, stanowi także jeden z ważnych korytarzy przygranicznych od granicy z Niemcami w Świecku w kierunku Zielonej Góry i dalej poprzez drogę ekspresową S3 do zachodniej i południowej Polski. Droga krajowa nr 29 jest jedyną trasą przejazdową przez Krosno Odrzańskie. Krosno Odrzańskie jest miastem powiatowym blisko 15-tysięcznym, strategicznie położonym węzłem drogowym,

przez który musi odbywać się ruch w kierunku granicy jak i wzdłuż niej z powodu posiadania jedyne go mostu przez Odrę na odcinku 100-kilometrowym od Słubice do Cigacic.

Permanente zjawisko kongestii uniemożliwia normalne życie mieszkańców oraz zwiększa zagrożenia ekologiczne. Z roku na rok czas podróży wyraźnie wydłuża się. Brak dodatkowej przeprawy przez Odrę ogranicza również rozwój gospodarczy regionu oraz utrudnia pracę tak ważnych instytucji dla bezpieczeństwa kraju jak Nadodrzański Oddział Straży Granicznej, 5 Kresowy Batalion Saperów, 44 Wojskowy Oddział Gospodarczy czy Warsztaty Techniczne obsługujące 11 Lubuską Dywizję Kawalerii Pancerniej.

Inwestycja dotyczy budowy nowego odcinka drogi krajowej nr 29 Słubice - Połupin będącego obwodnicą Krosna Odrzańskiego. Dzięki budowie obwodnicy nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego i zwiększenie przepustowości ruchu w m. Krosno Odrzańskie.

Projektowana obwodnica wyeliminuje ze śródmieścia Krosna Odrzańskiego ruch tranzytowy (obecnie ok. 15 000 poj./dobę) na kierunku Zielona Góra - Słubice, Gubin (Lubsko) - Świebodzin, Lubsko - Słubice i odciążą most na Odrze.

Podniesienie poziomu swobody ruchu na drodze przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu, poprawy komfortu jazdy oraz skrócenia czasu podróży.

Budowa obwodnicy znacząco zmieni sytuację w mieście poprzez wybudowanie nowej przeprawy przez Odrę. Obecny zabytkowy most nie jest w stanie przenieść rosnących potoków ruchu.

Budowa nowego obiektu przez rzekę Odrę przyczyni się do zwiększenia komfortu użytkowników dróg jak i mieszkańców miasta – obecnie dojazdy do istniejącego mostu w okresie powodzi są nieprzejezdne. Dodatkowym argumentem opowiadającym się za budową obwodnicy są zagrożenia powodzią. Przykłady z lat 1997 i 2010 wskazują, że droga dojazdowa do mostu jest zalewana przez wody Odry zamykając na kilka dni tę przeprawę.

Ponadto droga krajowa przebiega przez strefę zabytkową wpisaną do rejestru zabytków, co uniemożliwia konieczną rozbudowę układu komunikacyjnego miasta. W obrębie nowo projektowanej obwodnicy Krosna Odrzańskiego istniejąca DK29 przebiega w większości przez teren zabudowany.

Inwestycja znajduje się w rządowym programie budowy 100 obwodnic przyjętym przez Radę Ministrów w 13 kwietnia 2021 r. uchwałą w sprawie ustanowienia Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030.

Zadanie ma na celu usprawnienie połączeń między regionami kraju, skrócenie czasu podróży, wzrost bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem tranzytowym dla mieszkańców Krosna Odrzańskiego.

Budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego jest zgodna ze strategią rozwoju regionalnego. Inwestycja ma za zadanie pobudzić rozwój zachodnich regionów kraju oraz poprawić warunki i bezpieczeństwo ruchu na drodze.

Korzyści dla użytkowników dróg:

- podniesienie poziomu swobody ruchu na drodze,
- wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- poprawa komfortu jazdy,
- zmniejszenie zużycia paliwa,
- skrócenie czasu podróży,
- poprawa jakości obsługi ruchu.

Korzyści dla społeczeństwa i społeczności lokalnej:

- wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu istniejącej drogi na otoczenie poprzez przeniesienie ruchu tranzytowego z istniejącej drogi na obwodnicę,

- wzrost zainteresowania inwestycjami w rejonie obwodnicy.

W związku z powyższym realizacja przejścia przedmiotowej drogi w omawianym miejscu przez użytek ekologiczny wypełnia znamiona 45 ust. 2 pkt 2 ustawy o ochronie przyrody, ponieważ w tym przypadku brak jest rozwiązań alternatywnych.

Niniejsza uchwała nie rodzi skutków finansowych dla budżetu Gminy Krosno Odrzańskie.