



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI

2B+12

Wrocław, dnia 9 listopada 2006 r.

SR. III .6613-5/37/AK/06

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 46 ust. 1, art. 46a ust. 7 pkt 1 lit.a, art. 56 oraz art. 378 ust. 2 pkt II lit.a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r., Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz.U. z 2006 r., Nr 129, poz. 902), a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz.U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu, 53-139 Wrocław, ul. Powstańców Śląskich 186, z dnia 2 sierpnia 2006 r. nrGDDKiA-O/WR-12BM/A4-ZK/480/2006

określam

dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A-4 Zgorzelec - Krzyżowa, następujące warunki środowiskowe.

1. Wykorzystanie terenu w fazie realizacji

1.1 Ograniczyć do niezbędnego minimum zakres i głębokość wykopów a prace na etapie otwartych wykopów skrócić do niezbędnego minimum lub odwadniać wykonane rowy bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych.

1.2 Bazy techniczne i składy materiałów budowlanych lokalizować poza granicami kompleksu Stawy Łagowskie, poza terenami leśnymi, poza dolinami rzek i w minimalnej odległości 200 m od innych cieków, torfowisk i miejsc podmokłych oraz w miarę możliwości w dalszej odległości od zabudowy mieszkaniowej. W przypadku konieczności lokalizacji baz lub składów w obrębie obszarów Natura 2000 (wynikającej ze względów logistycznych) ich liczbę ograniczyć do niezbędnego minimum, a zasięg bazy ograniczyć do terenu przewidzianego pod budowę autostrady lub miejsc obsługi podróżnych.

1.3 Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie cieków bądź zbiorników wodnych, wprowadzić rozwiązania zabezpieczające przed ich zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi.

1.4 Nie naruszać zlokalizowanych przy trasie autostrady - poza pasem drogowym - terenów podmokłych i oczek wodnych, a prace związane z odwodnieniem na tych odcinkach prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych gwarantujących utrzymanie dotychczasowych stosunków wodnych, panujących w bezpośrednim sąsiedztwie pasa autostrady.

1.5 Przeanalizować harmonogram prac pod kątem możliwości ich prowadzenia w obrębie Stawów Łagowskich i w granicach Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 „Bory Dolnośląskie” poza okresem lęgowym ptaków, a w kortach rzek oraz ich bezpośrednim sąsiedztwie poza okresami marzec - maj i październik - listopad.

1.6 Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić w okresie jesienno - zimowym.

1.7 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.

1.8 Po obu stronach ogrodzenia autostrady dokonać - w porozumieniu ze specjalistą botanikiem - nasadzeń w postaci szpalerów rodzimych gatunków krzewów, najlepiej typowych dla siedlisk borowych. W pierwszym etapie robót nasadzić szpalery od strony terenów przylegających do autostrady. Nasadzenia od strony autostrady wprowadzić w końcowej fazie realizacji, po zamontowaniu ogrodzenia.

1.9 Regulację brzegów w sąsiedztwie przepraw prowadzić jedynie w obrębie mniejszych cieków lub rowów wymagających przeprowadzenia niezbędnej korekty ich przebiegu.

1.10 W przypadku występowania gatunków roślin chronionych na trasie autostrady uzyskać stosowne zezwolenie na zniszczenie stanowisk roślin chronionych bądź przeniesienie roślin w inne miejsce.

1.11 Prowadzić selektywną zbiórkę odpadów nadających się do odzysku lub unieszkodliwiania, a odpady niebezpieczne gromadzić w szczelnych, oznakowanych pojemnikach, w wydzielonym miejscu.

1.12 Zabezpieczyć właściwe wykorzystanie powstałego humusu.

1.13 Zorganizować plac budowy i jego zaplecza z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić rekultywację.

1.14 Zabezpieczyć wody powierzchniowe i podziemne oraz glebę przed przenikaniem zanieczyszczonych wód opadowych oraz ścieków z baz zaplecza i wykonawstwa; Miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być wyściętane materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia prac budowlanych.

1.15 Ograniczyć czas pracy urządzeń uciążliwych akustycznie w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej do pory dziennej (6.00 - 22.00).

2 Wykorzystanie terenu w fazie eksploatacji

2.1 Przekazywać powstające odpady tylko wyspecjalizowanym jednostkom posiadającym zezwolenie na odzysk, utylizację, zbieranie i transport tych odpadów.

2.2 Podjąć wszelkie działania techniczne i organizacyjne zmierzające do ograniczenia hałasu powodowanego eksploatacją drogi, mające na celu dotrzymanie standardów jakości środowiska akustycznego na terenach otaczających inwestycję.

2.3 Prowadzić okresowe pomiary poziomu hałasu co 5 lat w okresie wykonywania generalnego pomiaru ruchu.

2.4 Odprowadzać i podczyszczać wody opadowe i roztopowe w urządzeniach oczyszczających przed ich zrzutem do wód powierzchniowych.

2.5 Zapewnić racjonalne stosowanie substancji chemicznych przy pracach związanych z odładzaniem oraz odchwaszczaniem autostrady, zaś na odcinkach krzyżujących się z ciekami wodnymi, po 100 m z każdej strony mostu lub przepustu, zaniechać stosowania herbicydów na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności.

2.6 Prowadzić coroczny przegląd szczelności ogrodzeń a zaobserwowane uszkodzenia niezwłocznie usuwać.

2.7 Do czasu osiągnięcia przez nasadzone krzewy wysokości postawionych ogrodzeń stosować rozwiązania minimalizujące ryzyko zderzeń ptactwa z ogrodzeniami (umieszczać na ogrodzeniach sylwetki ptaków drapieżnych lub szerokie taśmy).

3 W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska

3.1 Na odcinku od km 2+450 do km 3+200, zbudować przejścia dla płazów o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m lub średnicy 1,5 m w przypadku przejść o przekroju okrągłym. Przejścia rozmieścić co 75 m.

3.2 Na odcinkach od km 34+200 do km 34+900 i 43+250 do km 44+000 zbudować odpowiednio 7 i 7 przejść dla płazów o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m lub średnicy 1,5 m w przypadku przejść o przekroju okrągłym. Przejścia rozmieścić odpowiednio co 100 m i 75 m.

- 3.3 Na odcinku od km 4+700 i 5+850 zbudować dodatkowo siedem dolnych przejść dla małych zwierząt.
- 3.4 Przejścia, o których mowa w pkt 3.3 oraz przepusty będą posiadały szerokość powyżej 2,0 m i wysokość powyżej 1,5 m i będą posiadały na obu ścianach uformowane ścieżki dla zwierząt o szerokości nie mniejszej niż 0,5 m.
- 3.5 Oznaczone jako PZ 38 i PZ 40 przejścia dla zwierząt (km 39+631 i 41+493) będą posiadały wysokość nie mniejszą niż 3,5 m i wydzielony i odizolowany pas szerokości co najmniej 12 m przeznaczony wyłącznie dla zwierząt.
- 3.6 Oznaczone jako PZ 28, PZ 34 i PZ 47 przejścia dla zwierząt (odpowiednio km 28+702, 35+871 i 46+800) będą posiadały oddzielony szpalerem krzewów pas szerokości co najmniej 30 m przeznaczony wyłącznie dla zwierząt lub w bliskim sąsiedztwie ww. kładek zostaną wybudowane kładki o szerokości 30 m w środkowej, najwęższej części, pełniące wyłącznie funkcję przejść dla zwierząt.
- 3.7 Mosty nad ciekami Kwisia i Bóbr zlokalizowane w km 32+116, 44+134 zaprojektować tak aby minimalne światło pionowe na szerokości minimum 10 m wynosiło nie mniej niż 4 m, a szerokość strefy od brzegu rzeki do przęsła (mierzona dla każdego brzegu) wynosiła nie mniej niż 10 m.
- 3.8 Mosty oznaczone jako MA-5, MA-15, MA-16, MA-25, MA-35 i MA-46 zlokalizowane odpowiednio w km 2+352, 14+146, 16+012, 26+724, 36+933, 45+958 zaprojektować tak aby minimalne światło pionowe na szerokości minimum 5 m wynosiło nie mniej niż 4 m, a szerokość strefy od brzegu rzeki do przęsła (mierzona dla każdego brzegu) wynosiła nie mniej niż 5 m.
- 3.9 W miejscach zlokalizowania przejść dla płazów oraz przepustów zaprojektować szczelne, stałe płotki naprowadzające zwierzęta do tuneli.
- 3.10 Zbiorniki infiltracyjne lokalizować minimum 100 m od tuneli przeznaczonych dla zwierząt.
- 3.11 Na odcinkach w km 24+000 - 25+000 i 29+450 - 32+000 zaprojektować dodatkowe górne lub dolne przejścia dla dużych zwierząt.
- 3.12 Przejścia górne i teren w rejonie wlotów do przejść dolnych i przepustów oraz teren w sąsiedztwie mostów zagospodarować odpowiednią zielenią.
- 3.13 Ustalić dokładne lokalizacje siedliska (kod 7150) oraz zebrać dane na temat gatunków roślin chronionych występujących w obrębie trasy autostrady.
- 3.14 Na odcinku od km 2+660 do km 3+720 (strona prawa), od km 2+365 do km 3+720 (strona lewa) zaprojektować nieprzezroczyste ekrany akustyczne o wysokości 3,0 m.
- 3.15 Po obu stronach autostrady zastosować grodzienie wysokości nie mniejszej niż 200 cm ze zmniejszającą się ku dołowi średnicą oczek z zabezpieczeniem z gęstej siatki do wysokości 40 cm od ziemi. Ogrodzenie wykonać w końcowym etapie inwestycji i wkopać w ziemię na głębokość co najmniej 40 cm.
- 3.16 W miejscach znajdujących się w pobliżu ostoi głuszca i cietrzewia, w uzgodnieniu z administracją Nadleśnictw Węglińiec i Bolesławiec, przewidzieć dodatkowe grodzienia wykonane z żerdzi drewnianych.
- 3.17 Rozważyć możliwość odstąpienia od realizacji miejsc obsługi podróżnych MOP Czarna Północ i MOP Czarna Południe w dolinie Czernej Wielkiej w km 26+150.
- 3.18 W porozumieniu ze specjalistą entomologiem zidentyfikować w dolinie Kwisy drzewa zasiedlone przez pachnicę dębową. W przypadku konieczności ich wycięcia pnie wraz z pozostawionymi głównymi konarami długości nie mniejszej niż 1m przetransportować po konsultacji ze specjalistą z dziedziny ochrony przyrody do odpowiedniego dla tego gatunku siedliska w dolinie Kwisy lub pozostawić jak najbliżej miejsca wycięcia i ustawić w pozycji pionowej w sposób nie stwarzający zagrożenia dla osób i mienia.
- 3.19 Wyznaczyć miejsca na gromadzenie odpadów przed ich docelowym zagospodarowaniem.
- 3.20 Wykonać urządzenia wodne zgodnie z ustaleniami pozwolenia wodnoprawnego
- 3.21 Wykonać ekrany akustyczne w następujących pikietażach:
- a). 2+000 - 2+660, strona prawa, wys. 4,0 m, miejscowość Łagów,

- b). 13+700 -14+300, strona prawa, wys. 3,0 m, miejscowość Strzelno,
- c). 14+295 -14+454, strona prawa, wys. 2,5 m, miejscowość Strzelno,
- d). 13+900 -14+350, strona lewa, wys. 3,0 m, miejscowość Strzelno,
- e). 20+950 - 21+544, strona lewa, wys. 3,5 m, miejscowość Godzieszków/Wykroty,
- f). 27+160- 27+525, strona lewa, wys. 3,0 m, miejscowość Czerna,
- g). 31+600 - 31+997, strona lewa, wys. 3,5 m, miejscowość Nowa Wieś gm. Nowogrodziec,
- h). 31+636 - 31+832, strona prawa, wys. 3,5 m, miejscowość Nowa Wieś gm. Nowogrodziec,
- i). 47+016 - 47+800, strona lewa, wys. 3,5 m, miejscowość Nowa Wieś, gm. Bolesławiec.

3.22 Zabezpieczyć miejsca na posadowienie ekranów akustycznych:

- a), w km 32+468 - 32+633, strona prawa, wys. 3,0 m, miejscowość Kierzno, b). w km 32+641 - 33+000, strona lewa, wys. 3,5 m, miejscowość Kierzno.

3.23 Zabezpieczyć skarpy przed erozją.

4 Kompensacja przyrodnicza

4.1 W przypadku konieczności zniszczenia siedlisk - obniżenia na podłożach torfowych (kod 7150) - stworzyć w bliskim sąsiedztwie zniszczonych siedlisk, w porozumieniu ze specjalistą z dziedziny ochrony przyrody i właścicielami terenu, warunki do rozwoju tego samego typu siedliska o powierzchniach nie mniejszych niż powierzchnie siedlisk zniszczonych.

4.2 Za zniszczenie 25 % jednolitego płata nizinnych i podgórskich łąk użytkowanych ekstensywnie (kod 6510) - zlokalizowanych w dolinie Czernej Wielkiej na północ od Czernej, kosić w porozumieniu z właścicielami terenu pozostałe łąki w pasie 300 m po obu stronach autostrady (ok. 30 ha). Koszenie wykonywać w sierpniu przez okres trwania realizacji przedsięwzięcia oraz w ciągu pierwszych 5 lat eksploatacji autostrady.

4.3 Za pogorszenie stanu siedlisk - nizinnych rzek ze zbiorowiskami włosieniczników (kod 3260), w porozumieniu z właściwą administracją leśną zbudować 50 drewnianych zastawek na rowach odwadniających lub wsiedlić 20 rodzin bobrowych odłowionych z terenu województwa dolnośląskiego. Miejsca lokalizacji zastawek i miejsca odłowów i wsiedlenia bobrów uzgodnić z Wojewódzkim Konserwatorem Przyrody.

4.4 Za pogorszenie stanu siedlisk bielika, bociana czarnego i puchacza, w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia, w porozumieniu z administracją Nadleśnictw Węgliniec i Bolesławiec i specjalistą ornitologiem oraz po uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Przyrody wykonać i rozwiesić 10 platform gniazdowych.

4.5 Za zniszczenie siedlisk włochatki i sóweczki w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia, w porozumieniu z administracją Nadleśnictw Węgliniec i Bolesławiec i specjalistą ornitologiem oraz po uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Przyrody wykonać i rozwiesić 80 skrzynek lęgowych dla tych gatunków.

4.6 Za pogorszenie siedlisk głąszca w porozumieniu ze specjalistą ornitologiem i z administracją Nadleśnictw Węgliniec i Bolesławiec, w wyznaczonych strefach ochrony ostoi głąszca i innych znanych tokowisk oraz w promieniu 500 m od granic tych stref i tokowisk, przeprowadzić modernizację wszystkich - wykonanych z siatki drucianej - ogrodzeń upraw leśnych poprzez zamontowanie poprzecznych żerdzi drewnianych,

4.7 Za pogorszenie siedlisk cietrzewia, w porozumieniu z administracją Nadleśnictw Węgliniec i Bolesławiec w miejscach tokowisk oraz w promieniu 500 m od tych tokowisk, należy przeprowadzić modernizację wszystkich - wykonanych z siatki drucianej - ogrodzeń upraw leśnych poprzez zamontowanie poprzecznych żerdzi drewnianych,

4.8 za pogorszenie stanu siedlisk głąszca i cietrzewia, w obrębie istniejących ostoi ochrony i w rejonie znanych tokowisk, w porozumieniu z administracją Nadleśnictw Węgliniec i Bolesławiec, dokonać nasadzeń 1000 sadzonek jarzębu pospolitego.

4.9 W przypadku konieczności wycinki krzewów odtworzyć miejsca dogodne dla rozrodu gąsiorka i jarzębatki poprzez przesadzenie kolidujących krzewów lub nasadzenie nowych. Nasadzenia przeprowadzić w formie pojedynczych szpalerów lub skupisk krzewów - głównie dzikiej róży, bzu

czarnego i tarniny, w okresie wiosennym lub jesiennym na terenach otwartych znajdujących się w sąsiedztwie planowanej inwestycji na powierzchni nie mniejszej od powierzchni, z której krzewy usunięto.

4.10 W przypadku realizacji MOP Czarna Północ i MOP Czarna Południe w dolinie Czernej Wielkiej w km 26+150, co doprowadzi do zniszczenia dalszej części nizinnych i podgórskich łąk użytkowanych ekstensywnie (kod 6510) - zlokalizowanych w dolinie Czernej Wielkiej na północ od Czernej kosić w porozumieniu z właścicielami terenu pozostałe na tym obszarze łąki. Koszenie wykonywać w sierpniu przez okres trwania realizacji przedsięwzięcia oraz w ciągu pierwszych 5 lat eksploatacji autostrady

4.11 Prace związane z realizacją kompensacji przyrodniczej zakończyć na 30 dni przed terminem oddania do użytkowania przedmiotowej inwestycji, a o terminie zakończenia prac powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody we Wrocławiu.

5 Monitoring

5.1 Zbadać, na trasie przebiegu autostrady przez obszar Natura 2000 „Bory Dolnośląskie”, śmiertelność ptaków w wyniku kolizji z pojazdami. Badania wykonać w okresie 2 lat od rozpoczęcia eksploatacji całej autostrady. W przypadku oddawania do użytkowania poszczególnych odcinków autostrady badania prowadzić także przez okres dwóch lat od rozpoczęcia eksploatacji danego odcinka.

5.2 Zbadać, na trasie przebiegu autostrady przez obszar Natura 2000 „Puszcza Zgorzelecko - Osiecznicka” oraz w obrębie dolin rzecznych, śmiertelność nietoperzy w wyniku kolizji z pojazdami. Badania wykonać w okresie 2 lat od rozpoczęcia eksploatacji całej autostrady. W przypadku oddawania do użytkowania poszczególnych odcinków autostrady badania prowadzić także przez okres dwóch lat od rozpoczęcia eksploatacji danego odcinka. Badania wykonywać w okresie pozahibernacyjnym.

6 Analiza porealizacyjna

6.1 Wykonać analizę porealizacyjną w zakresie klimatu akustycznego terenów wymagających ochrony przed hałasem i ochrony środowiska gruntowo-wodnego oraz stopnia realizacji i skuteczności zastosowanych działań minimalizujących i kompensujących negatywne oddziaływanie drogi, po upływie 1 roku od oddania drogi do użytkowania i przedstawienia jej wojewodzie w terminie 18 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.

6.2 Po upływie 3 lat od oddania drogi do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną w zakresie efektywności zastosowanych środków kompensacji przyrodniczej oraz rozwiązań minimalizujących efekt bariery tworzonej przez autostradę dla zwierząt migrujących i przedstawienia jej wojewodzie w terminie 48 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.

UZASADNIENIE

W dniu 2 sierpnia 2006 r. do Wojewody Dolnośląskiego wpłynął wniosek GDDKiA O/Wrocław o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie autostrady A-4 na odcinku od granicy Państwa w Jędrzychowicach w km 0+000 do węzła „Zgorzelec” w km 1+701, a na dalszym odcinku - budowa autostrady po nowej trasie od km 1+701 do km 51+400.

Dla przedmiotowej inwestycji Wojewoda Dolnośląski Postanowieniem z dnia 14 czerwca 2006 r. nr SR.IM.6613-3/26/AK/06 określił pełen zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko, zgodny z wszystkimi wymaganiami art. 52 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W postępowaniu zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w trybie art. 31-33 w związku z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 49 k.p.a., poprzez podanie do publicznej wiadomości informacji o toczącym się postępowaniu przez zamieszczenie jej na stronie internetowej Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego oraz wywieszenie na tablicach ogłoszeń w siedzibach następujących Urzędów: Urząd Gminy w Zgorzelcu, Urząd Miasta w Zgorzelcu, Starostwo Powiatowe w Zgorzelcu, Urząd Miasta i Gminy w Pieńsku, Urząd Miasta i Gminy w Nowogrodźcu, Urząd Gminy w Osiecznicy,

Urząd Gminy w Bolesławcu, Urząd Miasta w Bolesławcu, Starostwo Powiatowe w Bolesławcu. Nie zgłoszono uwag i wniosków w ww. sprawie.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją inwestycji. Przeprowadzone analizy pozwoliły na określenie niezbędnych sposobów zabezpieczających i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania. Prowadzone w raporcie analizy pozwoliły również na zdefiniowanie warunków realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, które mają zapewnić ochronę środowiska przed ewentualnym negatywnym wpływem inwestycji.

Projektowana autostrada na odcinku od km 20+372 do km 20+572 graniczy z obszarem górniczym „Wykroty”, a na odcinku od km 27+551 do km 28+767 przecina obszar górniczy „Zebrzydowa”.

Projektowana autostrada nie koliduje z ww. obiektami.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach potencjalnego Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 „Bory Dolnośląskie” i potencjalnego Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Puszcza Zgorzelecko-Osiecznicka”. W celu zminimalizowania negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na przedmioty ochrony w ramach sieci obszarów Natura 2000 oraz inne elementy przyrodnicze występujące w obrębie oddziaływania przedmiotowej inwestycji nakłada się warunki określone w sentencji niniejszej decyzji.

Działania minimalizujące nałożono w celu zmniejszenia efektu barierowego planowanej autostrady oraz zmniejszenia zagrożenia dla różnorodności biologicznej.

Wymogi pkt 3.1 - 3.12 związane są z koniecznością zminimalizowania efektu barierowego jaki powstanie w wyniku realizacji przedsięwzięcia oraz zapewnienia migracji zwierząt w obrębie planowanej inwestycji z utrzymaniem dotychczasowego charakteru korytarzy ekologicznych. Warunki te będą również wypełnieniem zapisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 63 poi. 735). Ponadto wypełnienie tych warunków przyczyni się do zwiększenia ekologicznej funkcji zaprojektowanych przejść dla zwierząt i poprawy skuteczności w realizacji założeń zapewnienia ciągłości korytarzy migracyjnych zlokalizowanych w obrębie inwestycji.

Warunek określony w pkt 3.13 wynika z faktu niepełnego rozpoznania, występującego w obrębie planowanej inwestycji, siedliska Natura 2000 - obniżenia na podłożach torfowych (kod 7150) oraz roślin gatunków chronionych.

Wymóg pkt 3.14 - 3.16 nałożono w celu minimalizacji śmiertelności zwierząt na skutek zderzeń z przejeżdżającymi pojazdami oraz w celu ograniczenia uciążliwości akustycznej przedsięwzięcia, w trakcie jego eksploatacji.

Warunek określony w pkt 3.17 wynika z faktu, że teren na którym planowana jest realizacja MOP-ów Czarna Północ i Czarna Południe to obszar o cennych (zarówno pod względem florystycznym jak i faunistycznym) walorach przyrodniczych. Obszar ten charakteryzuje się bogactwem podmokłych siedlisk leśnych i łąkowych oraz występujących tam rzadkich gatunków roślin i zwierząt (rosiczka okrągłolistna, gnidosz rozestany, kania ruda, włośnatka, bocian czarny). W inwentaryzacji przyrodniczej gminy Nowogrodziec, wykonanej przez specjalistów z zakresu ochrony przyrody, wskazany został jako jeden z najcenniejszych terenów w obrębie Borów Dolnośląskich, kwalifikujący się do objęcia ochroną. Za rezygnacją z realizacji planowanych miejsc obsługi podróżnych przemawia również fakt, iż część obszaru utraci swoje walory przyrodnicze w wyniku budowy samej autostrady, która doprowadzi do zniszczenia 25 % występujących tutaj łąk - stanowiących siedlisko wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej (kod 6510).

Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji Wojewody Jeleniogórskiego z dn. 23 marca 1998 r. nr PNB-86 98/P określała realizację MOPu Czarna Północ i MOPu Czarna Południe w dolinie Czernej Wielkiej w km 26+150. Zmiana w obowiązującym stanie prawnym, już po wydaniu ww. decyzji wprowadziła obszary szczególnej ochrony przyrodniczej (Natura 2000). Szczegółowe postępowanie wykazało, że w miejscu realizacji przedmiotowych MOP-ów znajduje się siedlisko nizinnych i podgórskich łąk

użytkowanych ekstensywnie (kod 6510) - wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Uzasadnia to zmiany przedmiotowego przedsięwzięcia. Organ decyzyjny w zakresie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zachowania zgodności wszystkich aktów administracyjnych wydawanych przez wojewodę i dla zachowania cennych wartości przyrodniczych zaproponował rozwiązanie zawarte w pkt 3.17 sentencji decyzji. W przypadku jednak, gdy z punktu widzenia skuteczności rozwiązań ruchu drogowego, w kontekście zapisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43, poz. 430), nie będzie możliwe odstępianie od realizacji wskazanych miejsc obsługi podróżnych, zachodzi konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej, określonej w pkt 4.10 niniejszej decyzji.

Warunek określony w pkt 3.18 związany jest z podjęciem działań mających na celu ograniczenia potencjalnego negatywnego wpływu na pachnicę dębową - gatunku priorytetowego wymienionego w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej.

Zastosowanie warunków wymienionych w pkt 1.1 - 1.5 odnoszących się ogólnie do sposobu prowadzenia robót będzie wypełnieniem art. 75 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Określone w pkt 1.5 - 1.6 terminy prowadzenia robót oraz wycinki drzew i krzewów wynikają z konieczności minimalizacji negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na gatunki zwierząt (w szczególności ptaków) w trakcie okresu rozrodczego.

Warunek określony w pkt 1.7 będzie wypełnieniem zapisu art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. Nr 92 poz. 880z późn. zm.) oraz przyczyni się do ochrony roślinności rosnącej w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót.

Realizacja warunku określonego w pkt 1.8 przyczyni się do minimalizacji ryzyka kolizji ptaków z ogrodzeniami wzdłuż trasy autostrady. Nasadzenie jednego szpaleru krzewów w pierwszej fazie realizacji przedsięwzięcia spowoduje, że w momencie instalowania ogrodzenia w końcowej fazie realizacji przedsięwzięcia rosnące krzewy będą posiadały odpowiednią formę i wysokość pozwalającą na zastąpienie większej części ogrodzenia, zatem ryzyko kolizji ptaków z ogrodzeniami zostanie zmniejszone.

Ponadto przeprowadzenie nasadzeń będzie wypełnieniem zapisu art. 75 ust 3 ustawy Prawo ochrony środowiska, jako działanie w ramach kompensacji przyrodniczej, a także spełnieniem wymagań w zakresie ochrony przyrody, o których mowa w § 188 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430), poprzez zastosowanie podstawowego środka ograniczającego zagrożenia wynikające z negatywnego wpływu drogi na przyrodę jakimi są pasy zieleni izolacyjnej. Przeprowadzenie nasadzeń, w wyniku których powstaną zwarte pasy niskich zakrzewień stanowiące osłonę zabezpieczającą od wiatru i śniegu oraz pełniące rolę naturalnych ekranów akustycznych, przyczyni się również do poprawy bezpieczeństwa ruchu na przebudowanym odcinku drogi.

Terminy określone w pkt 1.9 nałożono ze względu na okres wędrówek ryb w tym gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej oraz dla ograniczenia utrudnień dla migrujących rzeką lub wzdłuż rzeki zwierząt.

Zapisy warunku określonego w pkt 1.10 wynikają z faktu, iż w inwentaryzacji przyrodniczej gmin Zgorzelec, Nowogrodziec i Bolesławiec, prowadzonych pod koniec lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku wykazano występowanie stanowisk roślin gatunków chronionych w rejonie planowanej inwestycji. Zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody właściwy organ może zezwolić na - podlegające zakazom - czynności w stosunku do gatunków objętych ochroną.

Warunki określone w pkt 2.6 i 2.7 nałożono w celu minimalizowania ryzyka kolizji zwierząt z pojazdami oraz ogrodzeniem autostrady, a co się z tym wiąże, zwiększaniu bezpieczeństwa podróżujących.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie będzie negatywnie oddziaływać na siedliska przyrodnicze oraz objęte ochroną gatunki roślin i zwierząt a dla wielu przedmiotów podlegających ochronie nie jest możliwe zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie negatywne, na

podstawie zapisów raportu o oddziaływaniu na środowisko, nałożono wykonanie kompensacji przyrodniczej w zakresie określonym w sentencji decyzji.

Nakazane działania kompensacyjne wynikają z faktu, iż realizacja inwestycji doprowadzi do zniszczenia fragmentów siedlisk przyrodniczych, w tym również siedlisk wymienionych w załączniku nr 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. nr 94 poz. 795) i siedlisk bytowania oraz rozrodu bielika, puchacza, bociana czarnego, włośчатки, sóweczki, głuszca, cietrzewia, gąsiorka i jarzębatki - gatunków ptaków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz braku rozwiązań alternatywnych dla utrzymania tych siedlisk w stanie nienaruszonym.

Ustalone warunki realizacji kompensacji przyrodniczej stanowią wypełnienie zapisów art. 75 ust. 3 ww. ustawy Prawo ochrony środowiska, a zakres tych działań przyczyni się do zrównoważenia warunków siedliskowych, powstałych po przeprowadzeniu planowanej inwestycji i umożliwi odtworzenie zniszczonych siedlisk dla części ww. gatunków.

Ze względu na konieczność zbadania wpływu przedsięwzięcia na gatunki nietoperzy oraz ptaków chronionych na obszarach Natura 2000 „Puszcza Zgorzelecko - Osiecznicka” i „Bory Dolnośląskie” zaleca się wdrożenie badań monitorujących ich śmiertelność w wyniku kolizji z pojazdami. Wyniki monitoringu przesądzą o potrzebie podjęcia dalszych działań osłonowych.

Mając na uwadze ochronę walorów przyrodniczych terenu, ochronę mieszkańców przed uciążliwością akustyczną i wibracjami w trakcie prowadzenia prac budowlanych, ochronę środowiska gruntowo-wodnego, podstawowym działaniem na etapie realizacji inwestycji jest właściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz baz składowych i transportowych. Z tym wiąże się konieczność zachowania zasady oszczędnego wykorzystania terenu pod ww. tymczasowe przeznaczenie, a następnie jego rekultywacji. W czasie realizacji budowy i eksploatacji przedmiotowej drogi wytwarzane będą odpady, w tym odpady niebezpieczne. Sposób postępowania z odpadami wytwarzanymi na placu budowy regulują przepisy art. 17 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U.Nr 62, poz. 628 ze zm). W czasie eksploatacji autostrady odpady będą powstawały w urządzeniach oczyszczających wody opadowe oraz z lamp oświetlających drogę oraz z obiektów powiązanych technologicznie z drogą (MOP, OUA). W osadnikach będzie zatrzymywany piasek a w separatorze zatrzymywane będą substancje ropopochodne.

Prace realizacyjne wiążą się ze zdjęciem warstwy próchnicznej gleb, właściwego jej zabezpieczenia na czas budowy i wykorzystaniem do rekultywacji terenów po zakończeniu budowy.

Minimalizowanie erozji skarp i nasypów, wymagać będzie zadarnienia odsłoniętych powierzchni. Planowana droga zlokalizowana jest w obszarze o bogatej sieci hydrograficznej, wrażliwym na różnego rodzaju zaburzenia i zanieczyszczenia. Planowana droga przebiega przez Główny Zbiornik Wód Podziemnych nr 317. - Niecka zewnątrzsudecka Bolesławiec, obszary najwyższej i wysokiej ochrony. Wiąże się z tym także prowadzenie plac budowlanych aby zapobiec przenikaniu zanieczyszczonych spływów opadowych, ścieków sanitarnych i ścieków technologicznych z terenu budowy oraz terenu zaplecza technicznego do środowiska gruntowo - wodnego. O liczbie i lokalizacji oraz typie stosowanych urządzeń stanowi pozwolenie wodnoprawne.

Zminimalizowanie oddziaływania eksploatowanej drogi na środowisko jest również uzależnione od racjonalnego stosowania substancji chemicznych. Stąd zalecane jest (pkt. 2.5) zaniechanie stosowania chemicznych środków odchwaszczających w pobliżu cieków na rzecz ręcznego usuwania roślinności lub koszenia.

Z uwagi na fakt, iż planowana droga przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej, nałożono warunki w celu ochrony mieszkańców przed hałasem. Ekrany zastosowano na odcinkach autostrady w miejscowości Łagów, Strzelno, Godzieszków, Czerna, Nowa Wieś gm. Nowogrodziec, Nowa Wieś gm. Bolesławiec Po wykonaniu analizy porealizacyjnej - przeprowadzeniu pomiarów i potwierdzeniu występowania przekroczeń poziomu hałasu w środowisku, może zaistnieć potrzeba realizacji ekranów

akustycznych w miejscowości Kierzno. Tam gdzie zabudowa mieszkaniowa nie jest zwarta, mogą być stosowane indywidualne zabezpieczenia (np. wymiana stolarki okiennej, izolowanie ścian).

Z wyników obliczeń zamieszczonych w raporcie o ocenie oddziaływania na środowisko wynika, że analizowana trasa przy zakładanej prognozie ruchu nie będzie stanowić źródła oddziaływującego w sposób ponadnormatywny na najbliższe otoczenie w zakresie emisji tlenu węgla, węglowodorów alifatycznych i aromatycznych, benzenu, pyłu, dwutlenku azotu, tlenków azotu.

Projektowany zakres inwestycji pośrednio dotyczy problemów ochrony środowiska przed zagrożeniami nadzwyczajnymi i sytuacjami awaryjnymi. W sytuacjach awaryjnych drogę będą zabezpieczać jednostki Państwowej Straży Pożarnej.

W okolicach projektowanej autostrady znajdują się uznane zabytki wpisane do rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, wśród których dominują obiekty sakralne. Na omawianym obszarze znajdują się również parki zabytkowe we wsi Jędrzychowice, we wsi Łagów oraz w Dąbrowie Bolesławieckiej.

W promieniu 3 km występuje kilka skupisk (grup) lub pojedynczych drzew - pomników przyrody.

Projektowana autostrada nie koliduje z ww. obiektami.

Nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji.

Planowana budowa drogi jest kontynuacją biegu niemieckiej autostrady A-4 z kierunku Drezna.

W myśl art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, wystąpiono w dniu 4 sierpnia 2006 r. do właściwych organów o uzgodnienie przedmiotowego przedsięwzięcia, uzyskując ich pozytywne stanowiska wyrażone postanowieniami Ministra Środowiska nr DOOŚ-98d/8976/2006 z dnia 20 września 2006 r. oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu nr ZNS-621-1328/JL/06 z dnia 15 września 2006 r. Wniesione w nich zastrzeżenia uwzględniono w niniejszej decyzji.

Lokalizacja autostrady A-4 była przedmiotem prac studialnych prowadzonych w latach 1989-1997, którym towarzyszyły analizy środowiskowe. Przebieg autostrady został ustalony w latach 1997 i 1998 w wydanych przez Wojewodę Jeleniogórskiego, Wojewodę Legnickiego i Wojewodę Dolnośląskiego decyzjach o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji. Autostrada A-4 została zaprojektowana według trasy rozpoczętej przed wojną budowy i jej korytarz uwzględniono w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego właściwych gmin. Przyjęty wariant przebiegu autostrady uwzględnił zasady zrównoważonego rozwoju.

Istniejąca droga krajowa nr 4 nie jest wyposażona w żadne urządzenia ochrony środowiska. Dalsze jej wykorzystanie w obecnym stanie wobec prognozowanego wzrostu ruchu (w 2021 r. wyniesie ok. 22.000 poj./dobę) będzie stanowić wzrastającą barierę dla życia ludzi i zwierząt.

W tym stanie rzeczy orzeczono jak w sentencji.

W oparciu o art. 56 ust. 9 ustawy Prawo ochrony środowiska, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 46 ust. 4 pkt. 2-9.

Niniejsza decyzja została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym w Wydziale Środowiska i Rolnictwa Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu.

Integralną część decyzji stanowi załącznik nr 1 przedstawiający charakterystykę całego przedsięwzięcia.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Ministra Środowiska, wniesione za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI
Krzysztof Grzelczyk

Otrzymują:

1. GDDKiA O/Wrocław, 53-139 Wrocław, ul. Powstańców Śląskich 186
2. Urząd Gminy w Zgorzelcu, 59-900 Zgorzelec, ul. Kościuszki 70
3. Urząd Miasta w Zgorzelcu, 59-900 Zgorzelec, ul. Domańskiego 7
4. Starostwo Powiatowe w Zgorzelcu, 59-900 Zgorzelec, ul. Warszawska 1
5. Urząd Miasta i Gminy w Pieńsku, 59-930 Pieńsk, ul. Bolesławiecka 29
6. Urząd Miasta i Gminy w Nowogrodźcu, 59-730 Nowogrodziec, Rynek 1
7. Urząd Gminy w Osiecznicy, 59-724 Osiecznica, ul. Lubańska 43
8. Urząd Gminy w Bolesławcu, 59-700 Bolesławiec, ul. Teatralna 1a
9. Urząd Miasta w Bolesławcu, 59-700 Bolesławiec, ul. Rynek 41
10. Starostwo Powiatowe w Bolesławcu, 59-700 Bolesławiec, pl. Piłsudskiego 2
11. Wydział Rozwoju Regionalnego - w miejscu

Załącznik Nr 1 do decyzji nr SR.III.6613 - 5/ 37/AK/06

Planowanym przedsięwzięciem jest:

- przebudowa istniejącej autostrady A-4 na odcinku od granicy Państwa w Jędrzychowicach w km 0+000 do węzła „Zgorzelec” w km 1 +701;
- budowa autostrady A-4 w km 1+701 do km 51+400 w rejonie m. Krzyżowa. Długość odcinka autostrady objętego niniejszym raportem wynosi 51,4 km.

Przebudowa istniejącego odcinka polegać będzie na wzmocnieniu nawierzchni (usunięcie starej i położenie nowej), przebudowie węzła „Zgorzelec”.

Ze względu na przewidywane obciążenia ruchu na całym odcinku zaprojektowano układ dwupasmowy.

Na trasie autostrady zaprojektowano węzły drogowe:

- w km 1 +701,20 istniejący (do przebudowy) węzeł „Zgorzelec” na skrzyżowaniu z drogą Nr 4,
- w km 17+580 „Godzieszów” na skrzyżowaniu z drogą nr 296,
- w km 44 + 650 „Bolesławiec” na skrzyżowaniu z drogą nr 297,
- w km 44 + 650 „Krzyżowa” na połączeniu z autostradą A-18.

Na przecięciach autostrady z drogami krajowymi, wojewódzkimi i gminnymi przewidziano budowę dwupoziomowych, bezkolizyjnych skrzyżowań, bez dostępności do autostrady, poprzez wybudowanie obiektów nad lub pod autostradą. Utrzymano dotychczasowe kierunki tych dróg, przyłączając do nich zakładaną wzdłuż autostrady sieć dróg zbiorczych i leśnych umożliwiających obsługę przyległego terenu.

Projektowana autostrada na omawianym odcinku przecina linie kolejowe:

- WA-2 km 0+710,00 linia kolejowa Węgliniec - Zgorzelec,
- WA-20 km 20+667,38 linia kolejowa Węgliniec - Lubień,
- WA - 27 km 27+371,56 linia kolejowa Węgliniec - Bolesławiec,
- WA - 29 km 30+218,74 linia kolejowa Żagań - Zebrzydowa.

Na projektowanym odcinku autostrady zlokalizowanych jest pięć miejsc obsługi podróżnych (MOP).

Wody opadowe i ścieki bytowo - gospodarcze z obiektów podróżnych i pojazdów wymagają oczyszczania przed wprowadzaniem ich do odbiorników powierzchniowych lub do ziemi, zgodnie z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska oraz o odpadach. Projekt przewiduje, że ścieki powstające na terenie MOP-ów będą oczyszczane przez oczyszczalnie ścieków mechaniczno - biologiczne (przewiduje się lokalizację indywidualnych oczyszczalni na każdym MOPie) a następnie odprowadzane do środowiska.

Zakłada się dwie fazy realizacji MOP. Funkcje takie jak: gastronomia, handel, stacja paliw, myjnia samochodów, auto-serwis, motel, restauracja - będą realizowane w II fazie. W I fazie przewiduje się: parkingi na samochody osobowe, autobusy, ciężarowe i parking na samochody przewożące materiały niebezpieczne, punkt zrzutu ścieków z autobusów, miejsca odpoczynku (ławki, miejsca piknikowe). Przy węźle „Bolesławiec” zaprojektowano Obwód Utrzymania Autostrady „Bolesławiec”, który oprócz funkcji związanych z bieżącym utrzymaniem autostrady przez zarządcę drogi będzie posiadał wydzielony teren i odpowiednią infrastrukturę dla potrzeb: kontroli obciążeń pojazdów, policji, inspekcji drogowej. Na terenie OUA przewidziano miejsca parkingowe dla samochodów osobowych oraz 2 stanowiska na samochody przewożące materiały niebezpieczne.

Na trasie autostrady znajdować się będą wjazdy awaryjne ułatwiające i skracające czas dojazdu służb ratowniczych do zaopatrzenia wodnego lub celów ratownictwa medycznego.

Na projektowanym odcinku autostrady zainstalowana będzie łączność alarmowa, która powinna zapewnić osobom znajdującym się na autostradzie możliwość wezwania pomocy w ciągu całej doby. Do tego celu będzie służyć system kolumn alarmowych zaprojektowanych przy poboczu po obu stronach autostrady naprzeciwko siebie.

Zaprojektowano urządzenia zmniejszające negatywne oddziaływanie autostrady na środowisko:

- 1) cały odcinek autostrady odizolowany będzie od sąsiedniego terenu ciągłymi ogrodzeniami po obu stronach drogi

- 2) zaprojektowano odcinki ekranów akustycznych,
- 3) zaprojektowano system urządzeń oczyszczających te wody przed ich odprowadzeniem do środowiska,
- 4) zaprojektowano pasy zieleni,
- 5) zaprojektowano przejścia dla zwierząt dziko żyjących (pod i nad autostradą, przepusty na ciekach),
- 6) wydzielono parkingi na pojazdy przewożące materiały niebezpieczne wyposażone w odrębny system kanalizacji.

W rejonach węzła „Zgorzelec”, „Godzieszów”, „Bolesławiec” i „Krzyżowa” oraz MOP-ów na długości pasów włączeń i wyłączeń oraz wzdłuż łącznic dojazdowych zaprojektowano oświetlenie drogowe. Na projektowanym odcinku autostrady od km 0+000 do km 51+400 przewiduje się 49 obiektów inżynierskich, z czego 4 obiekty na odcinku przygranicznym autostrady, które zostały oddane do użytku w 1994 roku. Są to:

- obiekty w ciągu autostrady - sztuk 28: mosty, wiadukty autostradowe nad drogami krajowymi, wojewódzkimi, gminnymi oraz drogami łącznikowymi na węzłach, wiadukty autostradowe nad liniami PKP, przejścia dla zwierząt,
- obiekty inżynierskie przechodzące nad autostradą - sztuk 27: wiadukty drogowe występujące w ciągu dróg krajowych, wojewódzkich, gminnych i dróg łącznikowych na węzłach.

Obiekty nad autostradą mają rozpiętość przęsła umożliwiającą dostosowanie do docelowego przekroju autostrady o szerokości korony 36,0 m, tj. dla 2 jezdni po 3 pasy ruchu.

Projektowana inwestycja - autostrada A-4 na odcinku od km 0+000 do km 51+400 - położona jest w województwie dolnośląskim, powiecie zgorzeleckim i bolesławieckim, na terenie gmin: Zgorzelec, Pieńsk, Nowogrodziec, Osiecznica i Bolesławiec.

Autostrada przecina teren poszczególnych gmin na następującej długości:

- Zgorzelec - 12,2 km
- Pieńsk - 3,6 km
- Nowogrodziec - 29,3 km
- Osiecznica - 4,8 km
- Bolesławiec - 11,4 km

Autostrada przechodzi przez obszar gruntów użytkowanych rolniczo oraz grunty leśne, w niewielu miejscach przecina obszary zabudowane.

WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI
Krzysztof Grzelczyk