

WOO-II.4242.21.2016.JS.8

### Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), dalej *ustawa o oś.*, zawiadamiam strony postępowania o wydanym dnia 23.09.2016 r. postanowieniu, którego treść podaję niżej.

Doręczenie ww. postanowienia stronom uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Art.49 k.p.a. Strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeżeli przepis szczególny tak stanowi; w tych przypadkach zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Art.74 ust. 3 ustawy o oś. Jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosują się przepisy art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego.

**Ochrony Środowiska w Poznaniu**

*Zbigniew Gotebiewski*  
Kierownik Oddziału

**Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach  
(Przedsięwzięcie LitPoznań, 2016-09-22**

WOO-II.4242.21.2016.JS.6

### POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 90 ust 1 i 8 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Kępno w ciągu drogi ekspresowej S11 (droga krajowa) – odcinek I od km 0+764,87 do km 4+382,42, w związku z wystąpieniem Wojewody Wielkopolskiego w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

uzgodniam warunki realizacji przedsięwzięcia

#### I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

1. Wykonać działania wskazane w punktach: I.2.2.1, I.2.2.2, I.2.2.5, I.2.2.8, I.2.2.10, I.2.2.16, I.3.3.6, I.2.2.11, I.2.2.12, I.2.2.13, I.2.2.14, I.2.2.15, I.3.3.4, II.3 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 22.03.2010 r., znak: RDOŚ-30-00.II-66191-81/09/Js o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S11 obwodnica Kępna, na odcinku od km 0+000 do km 12+174,65.

2. Odwodnienie trasy wykonać z wykorzystaniem obustronnych trawiastych rowów drogowych, kanalizacji deszczowej oraz zbiorników retencyjnych z przelewami awaryjnymi oraz zbiorników retencyjno-infiltracyjnych z przelewami.

3. Wykonać urządzenia podczyszczające w postaci osadników zawiesziny ogólnej, piaskowników, studni wpadowych z osadnikami, osadników na wpustach drogowych.

4. Przy wykonywaniu robót ziemnych zdjąć warstwę urodzajną gleby i odłożyć w przyłazach poza obszarem prowadzonych robót. Niezanieczyszczoną glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym wydobycie w trakcie robót budowlanych, w miarę możliwości, wykorzystywać ponownie na terenie inwestycji.

5. Miejsca wyznaczone do magazynowania substancji podanych w tabeli, na migrację wodną, stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych w bazie materiałowo-sprężawej oraz na placach i w zapleczech budowy wyłożyć materiałem izolacyjnym.

6. Zaplecze sanitarne podczas budowy zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego; wyposażyć je w przenośne toalety, a ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w szczełnych zbiornikach bezodpływowych oraz opróżniać i czyścić przez uprawnione podmioty.

7. Wszelkie wycieki substancji niebezpiecznych dla środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy niezwłocznie neutralizować z pomocą materiałów i środków sorbujących, w które należy wyposażyć plac budowy i zaplecze budowy.

8. Teren przekształcony na zaplecze budowy i drogi tymczasowe, po zakończeniu budowy uporządkować i przywrócić do pełnienia pierwotnej funkcji.

9. Na całej długości przedsięwzięcia, po obu stronach pozostawić rezerwę terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne.

10. Przed rozpoczęciem robót związanych z realizacją przedsięwzięcia w pobliżu miejsc atrakcyjnych dla ptaków, w szczególności w okolicy cieków i zbiorników wodnych, zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się w jego obręb ptaków, poprzez zastosowanie odpowiedniego, tymczasowego ogrodzenia; regularnie sprawdzać stan ogrodzenia, a w przypadku jego zniszczenia na bieżąco dokonywać napraw.

11. Na etapie budowy stosować środki minimalizujące negatywny wpływ budowy na ptaki, tj.: zakrywać wykopy i inne miejsca mogące stanowić pułapkę dla zwierząt, prowadzić regularne kontrole placu budowy pod kątem ich obecności, a w przypadku stwierdzenia ptaków, przenieść je w odpowiednie siedliska.

12. Zniszczenia zbiorników wodnych dokonywać w okresie wczesień-październik po stwierdzeniu, że w zbiornikach tych nie występują ptaki, a w przypadku konieczności zniszczenia zbiornika zasiedlonego przez ptaki, przed rozpoczęciem prac przenieść je w odpowiednie siedlisko.

13. Wybudować przejścia dla zwierząt w następujących lokalizacjach:

1) w km 1+135,00 – przepust suchy o wymiarach 150x150 cm,

2) w km 1+209,00 – przepust suchy o wymiarach 150x150 cm,

3) w km 1+045,53 – zintegrowane z ciekami przejście dla małych zwierząt, o wymiarach 3,0 m x 2,0 m, z obustronną suchą podłką o szerokości 1 m i współczynniku ścianoty względnej 0,2,

4) w km 1+280,00 – zintegrowane z ciekami przejście dla średnich zwierząt o parametrach: światło poziome 8 m, światło pionowe 3,5-3,8 m, po każdej stronie cieku pas suchego terenu o szerokości 3,0 m, współczynnik ścianoty względnej – ok. 1,2 m.

14. Wprowadzić struktury kierunkowe o charakterze naprowadzającym zwierzęta na przejścia, a powierzchnię przejść zagospodarować w sposób zachęcający zwierzęta do korzystania z przejść, m.in.:

- dno przejść dla małych zwierząt i ptaków pokryć warstwą ziemi i wyrównać powierzchnię,

- uształtować trawistą pokrywę roślinną w rejonie przejść, w tym w zasięgu strefy usłonecznionej pod powierzchnią przejść dolnych, przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju,

- w przypadku przepustów dla ptaków wprowadzić ogrodzenia ochronne (naprowadzające), wykonane w postaci plotków z prefabrykatów betonowych w kształcie zbliżonym do litery „c”, o wysokości 40-50 cm i krawędziach skierowanych

na zewnątrz drogi i umocować je wzdłuż podstawy nasypów, szczerzenie łącząc z wiatrami do przepustów.

15. Wprowadzić pas zieleni o szerokości ok. 10 m, obejmujący grupy drzew i krzewów gatunków rodzimych, na odcinku od km ok. 3+800 do km ok. 4+425, po zachodniej stronie drogi.

16. Catość drogi S11 oraz dodatkowo DK11 na odcinku ok. 160 m w kierunku północnym i południowym od skrzyżowania z drogą S11 wygrodzić stalową siatką o wysokości 240 cm ze zmniejszającą się wielkością oczek od górnej krawędzi w kierunku poziomu gruntu.

**II. Przedsięwzięcie można zrealizować pod warunkiem zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I uzgodnienia.

**III. Obowiązek sporządzenia analizy porównawczej**

Ustala się obowiązek wykonania analizy porównawczej, po roku od dnia oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. W ciągu kolejnych sześciu miesięcy należy przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska. W analizie uwzględnić w szczególności:

1. W zakresie ochrony powietrza.

Wykonać pomiary i przedstawić analizę rozprzestrzenienia dwutlenku azotu w powietrzu. Analizę rozprzestrzenienia substancji w powietrzu wykonać w oparciu o referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu, na podstawie prowadzonego monitoringu natężenia ruchu, w szczególności w rejonie skrzyżowania planowanego przedsięwzięcia z drogą ekspresową S8.

Pomiar wykonać cztery razy w ciągu roku (co kwartał), począwszy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania w stałym punkcie pomiarowym. Każdy pomiar wykonać w godzinie szczytu, w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania drogi, pobierając każdorazowo dwie próbki pomiarowe (średnia z pomiarów).

Punkt pomiarowy zlokalizować poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny, w możliwie jak najmniejszej odległości od linii rozgraniczających inwestycję. Pomiar należy wykonać od strony nawierzchni uwzględniając różę wiatrów.

Pomiary winny być wykonane przez laboratorium akredytowane.

2. W zakresie ochrony przed hałasem.  
Wykonać pomiary poziomu hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych na terenach z zabudową mieszkaniową, dla której nie przewidziano potrzeby stosowania zabezpieczeń akustycznych, co najmniej po jednym dla odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu i ukształtowania terenu. W rejonie węzła zlokalizować co najmniej 2 punkty pomiarowe. Pomiary wykonać jednorazowo, zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych.

Pomiary winny być wykonane przez laboratorium akredytowane

#### UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalny Dyrektor*, 10.05.2016 r. wpłynęło wystąpienie Wojewody Wielkopolskiego o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla budowy obwodnicy miejscowości Kępno w ciągu drogi ekspresowej S11 (droga krajowa) – odcinek I od km 0+764,87 do km 4+382,42.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych w § 2 ust. 1 pkt. 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 j.t.).

Zgodnie z art. 89 ust. 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 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), dalej *ustawa o oś*, organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, w toku ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wystąpienia o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia Wojewoda Wielkopolski dołączył m.in.: wniosek inwestora o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej z 7.03.2016 r., uzupełniony i zmieniony pismem z 15.04.2016 r. i 2.05.2016 r., decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 22.03.2010 r., znak: RDOŚ-30-OO.II-66191-81/09/js o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S11 obwodnica Kępna, na odcinku od km 0+000 do km 12+174,65; dalej *decyzja o oś* oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z marca 2016 r. wykonany przez zespół autorski pod kierownictwem Pana Daniela Marandy, dalej *raport*, a także projekt budowlany do wglądu.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, pismem z 8.07.2016 r., znak: WOO-II.4242.21.2016.JS.2 wezwano pełnomocnika do uzupełnienia raportu w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, ochrony przyrody. W dniach 3.08.2016 r. oraz 9.08.2016 r. przedstawiono stosowne uzupełnienia.

Na podstawie art. 90 ust. 2 pkt. 1 *ustawy o oś* Regionalny Dyrektor pismem z 9.08.2016 r. wystąpił do Wojewody Wielkopolskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy o oś*, a pismem znak: WOO-II.4242.21.2016.JS.5 do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii w sprawie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W piśmie z 9.08.2016 r. Wojewoda Wielkopolski poinformował m.in. o zapewnieniu udziału społeczeństwa w postępowaniu, w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy o oś* oraz o wyznaczeniu 21-dniowego terminu składania uwag i wniosków. 7.09.2016 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo Wojewody Wielkopolskiego znak: IR.III-7820.4.2016.2, w którym poinformował, iż w terminie od dnia 12.08.2016 r. do dnia 2.09.2016 r. nie zostały zgłoszone przez społeczeństwo żadne uwagi i wnioski dotyczące przedmiotowego postępowania, jak również, że nie została przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa.

Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w dniu 1.09.2016 r. wydał opinię sanitarną znak: DN-NS.9012.1225.2016 w przedmiotowej sprawie.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w województwie wielkopolskim, powiecie kępińskim, w gminie Kępno. Obwodnica przebiegać będzie po nowej trasie. Zakres inwestycji obejmuje budowę I-go etapu drogi ekspresowej S11, w którym będzie ona posiadać 2 jezdnie po 2 pasy ruchu w każdym kierunku, budowę I-go etapu węzła drogowego „Kępno-Północ”, polegającego na budowie jednego wiaduktu i ronda, stanowiącego jednopoziomowe skrzyżowanie istniejącej drogi krajowej nr 11 z projektowaną drogą ekspresową S8. Realizacja II etapu drogi ekspresowej S11, tj. do km 12+174,65 (węzła Baranów) jest planowana w latach 2018-2020. Natomiast realizacja II etapu węzła drogowego „Kępno-Północ” uwarunkowane jest realizacją drogi ekspresowej S11 na odcinku od obwodnicy Kępna do Poznania. Z powodu nieznanego terminu realizacji dalszego odcinka drogi ekspresowej S11 w kierunku Poznania, budowa w I etapie węzła w całości jest niezasadna i nieracjonalna zarówno ekonomicznie jak i funkcjonalnie. Jak wyjaśniono w uzupełnieniu do raportu rozwiązanie etapowe typu rondo umożliwiałoby budowę w następnym



W raporcie przedstawiono wyniki analizy oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia dla roku prognozy 2028 oraz przedstawiono wartości poziomu hałasu w punktach pomiarowych, także z uwzględnieniem oddziaływania skumulowanego z odcinkami dróg i ulic nie wchodzących w zakres planowanego przedsięwzięcia, a także z linią kolejową nad którą przebiegać będzie droga. Przeprowadzona analiza określiła zasięgi oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, tj. obszar pomiędzy drogą, a izolinia poziomu hałasu o wartości odpowiadającej wartości dopuszczalnej, osobno w porze dnia i w porze nocy.

Z przedstawionej analizy wynika, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na najbliższych terenach wymagających ochrony akustycznej. Nie ma zatem uzasadnienia realizacji rozwiązań przeciwhałasowych określonych w decyzji ośd dla tego odcinka. W związku z tym nie podtrzymano warunków 1.3.1 pkt a i b decyzji ośd. Brak przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu wynika wprost ze zmiany przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Podniesienie poziomów dopuszczalnych spowodowało, iż zasięgi ponadnormatywnego oddziaływania przedsięwzięcia zmniejszyły się, w stosunku do zasięgu określonego na etapie decyzji ośd, i nie objął terenów wymagających ochrony akustycznej.

Wobec powyższego stwierdza się, że na terenach wymagających ochrony akustycznej zlokalizowanych najbliższej przedmiotowego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu przyjętych parametrów ruchowych drogi, akustyczne standardy jakości środowiska zostaną zachowane.

Biorąc pod uwagę fakt, iż budowa kolejnych odcinków drogi ekspresowej S11 w kierunku Poznania i Katowic może zwiększyć natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi S11 (obwodnicy Kępna), co może doprowadzić do zwiększenia poziomu hałasu w środowisku, i tym samym wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, zobowiązano inwestora do pozostawienia na całym odcinku drogi, po obu jej stronach rezerwy terenu pod ewentualne rozwiązania przeciwhałasowe, np. w postaci ekranów akustycznych, wałów ziemnych.

Droga ekspresowa S11 krzyżować się będzie z istniejącą drogą krajową nr 11 na północ od Kępna, z linią kolejową nr 272 oraz istniejącą drogą ekspresową S8 (w miejscu skrzyżowania powstał węzeł). W miejscach tych dochodzić będzie do skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniem istniejących przedsięwzięć.

Na linii kolejowej nr 272 prowadzony jest ruch pociągów pasażerskich i towarowych w liczbie 10 składów pociągów osobowych i 22 składów pociągów towarowych w porze dnia oraz 2 składów pociągów osobowych i 11 składów pociągów towarowych w porze nocnej. Przy takim natężeniu ruchu, linia ta charakteryzuje się znaczącym zasięgiem oddziaływania hałasu. Z uwagi jednak na znaczną odległość terenu wymagającego ochrony akustycznej od linii kolejowej oraz od przedmiotowej drogi S11, w wyniku skumulowanego oddziaływania tych przedsięwzięć, nie będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na tym terenie.

W rejonie skrzyżowania istniejącej drogi krajowej nr 11 z projektowaną drogą ekspresową S11 nie występują tereny wymagające ochrony akustycznej, zatem oddziaływanie skumulowane w tym miejscu nie ma znaczenia.

Tereny chronione akustycznie występuje w rejonie wjeźła, stanowiącego skrzyżowanie projektowanej drogi S11 z drogą ekspresową S8. Z obliczeń wynika, iż oddziaływanie skumulowane nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na tych terenach.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunek 1.2.2.16 zawarty w decyzji ośd. Wymagający z niego obowiązek prowadzenia robót budowlanych w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony akustycznej wyłączenie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00 wpłynę na zmniejszenie uciążliwości związanych z robotami budowlanymi. W porze

dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą oceniane jako uciążliwe. Ponadto, oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie budowy będzie krótkotrwałe i odwracalne.

W celu weryfikacji przyjętych założeń uszczegółowiono warunek dotyczący sporządzenia analizy porównawczej z zakresu hałasu. W ramach analizy ustalono obowiązek wykonania pomiarów poziomu hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych na terenach z zabudową mieszkaniową, co najmniej po jednym dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu i ukształtowania terenu. W rejonie węzłów, należy zlokalizować co najmniej 2 punkty pomiarowe. Wskazano, aby pomiary wykonać jednorazowo, zgodnie z metodą określoną w przepisach szczegółowych, przez laboratorium akredytowane.

Zaprojektowany system odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym planowanej drogi, a także możliwością odprowadzenia oczyszczonych wód opadowych do istniejących odbiorników. Na projektowanym odcinku obwodnicy przyjęto odprowadzenie wód opadowych z drogi przez zastosowanie sztywnej kanalizacji deszczowej lub rowów przydrożnych trawiastych. Kanalizację deszczową zaprojektowano na odcinkach łuków, odcinkach przebiegających na wysokich nasypach oraz na obiektach inżynierskich. Wody opadowe z powierzchni jezdni projektowanej drogi odprowadzane będą poprzez spływ powierzchniowy do rowów drogowych, bezpośrednio lub poprzez wpusty deszczowe i przykanaliki, lub do kanalizacji deszczowej prowadzonej w pasie rozdzielu projektowanej drogi, poprzez wpusty deszczowe i przykanaliki. Dodatkowo, w miejscach, w których pozwalają na to warunki terenowe i gruntowo-wodne, lub brakuje odbiornika przewidziano 5 zbiorników retencyjno-infiltracyjnych. Poprzez rowy melioracyjne G-1, G, B-27 oraz zbiorniki retencyjno-infiltracyjne wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do ziemi. Wobec czego uszczegółowiono warunek 1.2.2.3 decyzji ośd.

Funkcję podwyższającą ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych pełnić będą zaprojektowane w systemie odwodnieniowym osadniki zawiesiny ogólnej, piaskowniki, studnie wpadowe z osadnikami, osadniki na wpustach drogowych, rowy trawiaste oraz zbiorniki retencyjne, które oprócz retencji wody pełnić będą również funkcję sedymentacyjną. System odprowadzania wód opadowych i roztopowych zaprojektowano tak, aby możliwe było zamontowanie dodatkowych urządzeń podwyższających. Przed wylotami do odbiorników zastosowano zamknięcia awaryjne takich jak zastawki kanałowe. Uwzględniając powyższe, zaktualizowano warunek 1.2.2.4. decyzji ośd.

Prognozę stężeń zanieczyszczeń z planowanej drogi opracowano dla przewidywanego ruchu pojazdów w roku 2028 uwzględniającego uruchomienie całej obwodnicy Kępna. Do analizy przyjęto metodę prognozowania stężeń zanieczyszczeń w ściekach z dróg opartej na załączniku do Zarządzenia nr 29 GDDKiA z dnia 30.10.2006 r. *Wytyczne prognozowania stężeń zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych w sprawie wprowadzenia metodyki prognozowania zanieczyszczeń w ściekach*, która umożliwia obliczenie prognozowanego stężenia zawiesin ogólnych w ściekach nieoczyszczonych z dróg jednojezdniowych dwupasowych oraz jednojezdniowych dwupasowych z szerokimi pobocznymi bitumicznymi korzystającymi ze wzoru do którego podstawia się dobowe natężenie ruchu w obu kierunkach.

W związku z tym, że planowane przedsięwzięcie dotyczy drogi ekspresowej dwujezdniowej dwupasowej z pasami awaryjnymi i szerokim pasem dzielącym, inwestor przyjął do obliczeń osobno obie jezdnie planowanej drogi ekspresowej, uwzględniając natężenia ruchu pojazdów i na tej podstawie wyliczył stężenia zanieczyszczeń powstające z każdej z jezdni osobno. Taki podział przyjęł ze względu na odprowadzanie wód z każdej jezdni do odrębnego rowu. Następnie uwzględniając planowane funkcje podwyższające urządzeń i systemu odwodnienia określił stężenia zanieczyszczeń zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych, które prowadzane będą do środowiska. Przeprowadzona

etapie wiaduktu nad rondem w ciągu DK 11 oraz realizację łącznic przysięzkiego węzła S11 z istniejącą DK 11.

Docelowo przewiduje się dobudowę trzeciej pasów ruchu do obu jezdni od strony zewnętrznej, jednak rezerwa pod te pasy znajduje się jedynie w szerokości linii rozgraniczających inwestycję, a nie w koronie drogi i obiektach inżynierskich. Obwodnica Kępna docelowo posiadać będzie 2 jezdnie po 3 pasy ruchu oraz pełny węzeł drogowy na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S11 i drogi krajowej 11 – przy zachowaniu szerokości linii rozgraniczających wskazanych w decyzji oos.

Zakres inwestycji obejmuje: budowę drogi ekspresowej S11 o długości około 3,7 km oraz odcinka włączenia drogi ekspresowej do istniejącej drogi krajowej nr 11 o dk 0,271 km, przebudowę drogi powiatowej (dojazd do wiaduktu) o łącznej długości 0,252km, przebudowę istniejącej sieci dróg gminnych, budowę dróg wewnętrznych o nawierzchni ulepszonej, nieutwardzonej (zwirowej). Powstaną także obiekty inżynierskie, m.in.: wiadukt WS-3.5 nad linią kolejową nr 272 Kluczbork-Poznań Główny, wiadukt WD-1.8 nad drogą ekspresową S11 w ciągu drogi powiatowej Torzeniec-Korzeń, przejście dla zwierząt PZS-1.2 w km 1+280 oraz przepusty skrzynkowe i rurowe, zieleni przydrożna. W związku z budową drogi przebudowane zostaną sieci rowów melioracyjnych, usunięte zostaną kolidujące z infrastrukturą techniczną: urządzeniami elektroenergetycznymi (SN i nn), teletechnicznymi, kolejowym.

W ramach przedsięwzięcia zrealizowane zostaną urządzenia towarzyszące: zasilanie elektroenergetyczne, oświetlenie, urządzenia teletechniczne, kanalizacja deszczowa, urządzenia ochrony środowiska, m.in. przejście ekologiczne dla zwierząt, zbiorniki retencyjne i zespoły oczyszczające, zieleni osłonowa i naprowadzająca, urządzenia organizacji ruchu – oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu: baterie ochronne, ogrodzenie drogowe, oświetlenie drogowe, elementy związane z zapewnieniem bezpieczeństwa w przypadku zagrożeń: przejazdy awaryjne.

Trasa główna drogi posiadać będzie następujące parametry techniczne: klasa drogi S, prędkość projektowa 100 km/h, kategoria ruchu KR7, obciążenie nawierzchni 115 kN/0.5.

W ramach inwestycji wykonana zostanie przebudowa linii napowietrznej SN między słupami nr 61 do 64. Przebudowa polegać będzie na demontażu istniejących słupów nr 62 i 63 oraz odcinka istniejącej linii napowietrznej SN, montażu projektowanych słupów kablowych – krańcowych nr 63 i 64 w trasie istniejącej linii napowietrznej SN, ułożeniu pomiędzy projektowanymi słupami linii kablowej SN o długości 130m/3x160 m (dk. trasy/dł. kabla). Przedmiotowa linia zostanie skablowana.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki, które zostały określone w punktach: 1.2.2.1, 1.2.2.2, 1.2.2.5, 1.2.2.8, 1.2.2.10, 1.2.2.16, 1.3.3.6, 1.2.2.11, 1.2.2.12, 1.2.2.13, 1.2.2.14, 1.2.2.15, 1.3.3.4, 11.3 decyzji oos. Pozostałe warunki dotyczące tego odcinka zmieniono po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Wynikają one z przyjętych rozwiązań projektowych.

Analizę oddziaływania drogi na stan jakości powietrza wykonano na podstawie prognozowanego natężenia ruchu na istniejącej drodze krajowej DK11 oraz na planowanej obwodnicy w ciągu drogi ekspresowej S11 w kolejnych latach prognozy, tj. 2018 i 2028. Jak wynika z uzupełnienia do raportu analizę wykonano na podstawie zaktualizowanych danych ruchowych. Przedstawiona w raporcie analiza rozpraszania dwutlenku azotu w powietrzu nie wykazała przekroczeń wartości odniesienia przy uwzględnieniu dopuszczalnej częstotliwości przekroczeń oraz stężeń średniorocznych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. Nr 16, poz. 87) poza pasem drogowym, dla roku prognozy 2028.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązało także etap budowy przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter lokalny i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

W celu weryfikacji zastosowanego do obliczeń modelu matematycznego rozpraszania substancji w powietrzu, przyjętych w raporcie założeń oraz oceny rzeczywistego oddziaływania drogi S11 na stan jakości powietrza, uszczegółowiono warunki dotyczące sporządzenia analizy porównawczej. Zobowiązano inwestora do wykonania w ramach analizy pomiarów w stałym punkcie pomiarowym cztery razy w ciągu roku, począwszy od oddania przedsięwzięcia do użytkowania pobierając po dwie próbki pomiaru (średnia z pomiaru), każdorazowo w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia. Zobowiązano także do zlokalizowania punktu pomiarowego poza terenem od którego inwestor posiada tytuł prawny, w możliwie jak najmniejszej odległości od granic tego terenu. W ramach analizy porównawczej zobowiązano również do wykonania analizy rozpraszania dwutlenku azotu w powietrzu w oparciu o referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu, na podstawie rzeczywistego monitoringu natężenia ruchu. Analiza porównawcza pozwoli ocenić rzeczywiste oddziaływanie drogi na stan jakości powietrza po jej wybudowaniu, w szczególności w rejonie skrzyżowania z drogą ekspresową S8.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi emisja dwutlenku węgla w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych na etapie prowadzenia robót i emisja pyłu podczas przemieszczania mas ziemnych. Wielkość emisji zależeć będzie od ilości sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Emisja ta będzie stosunkowo niewielka i stosunkowo krótkotrwała, a więc oddziaływanie etapu budowy na klimat będzie pomijalne. Na etapie eksploatacji inwestycji, źródłem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będzie głównie ruch pojazdów spalinywych. Biorąc pod uwagę, iż ruch na drodze ekspresowej będzie odbywał się płynnie, należy się spodziewać, że pojazdy jadące planowaną obwodnicą, będą spalały znacznie mniej paliwa niż gdyby musiały poruszać się obecnym przebiegiem DK 11, a tym samym emitowane będą mniejsze ilości gazu do atmosfery. Ponadto, oddziaływanie drogi ma zwykle znaczenie dla mikroklimatu najbliższego otoczenia oraz jej szczególnych elementów, takich jak stoki nasypów i wykopów, co może skutkować zwiększonym nagrzewaniem, a tym samym różnicami w lokalnej temperaturze gruntu, wielkości parowania czy długości zalegania pokrywy śnieżnej. Różnice te są jednak niewielkie i w ogólnym rozrachunku bilansują się, nie wpływając w istotny sposób na zmiany lokalnego klimatu.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane w miejscowościach: Mijomice-Leśniczówka, Mijomice, Kliny, dla których zgodnie z art. 113 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2016 r. poz. 672, z późn. zm.) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu.

Podstawowym parametrem wpływającym na wielkość emisji hałasu jest natężenie ruchu pojazdów poruszających się po projektowanej drodze oraz prędkość ruchu. W raporcie przedstawiono prognozowane natężenie ruchu, z podziałem na rodzaje pojazdów oraz porę doby, w roku prognozy 2018 oraz 2028. Jak wyjaśniono w uzupełnieniu raportu, ruch dobowy na planowanej obwodnicy w roku 2028 uwzględnia II etap budowy obwodnicy i wyniesie 11360 pojazdów na dobę. Szacuje się, że po wybudowaniu dalszego ciągu drogi ekspresowej S11 w kierunku Kotołbrzegu i Bytomia (po roku 2030) ruch na tym odcinku wzrośnie.

analiza wykazała, że spełniać one będą dopuszczalne wartości stężeń tych zanieczyszczeń określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1800). Dla tak przeprowadzonych obliczeń Marszałek Województwa Wielkopolskiego udzielił pozwolenia wodnoprawnego z 29.03.2016r. Dla porównania wyników, prognozę stężeń zanieczyszczeń w odprowadzanych ściekach w postaci wód opadowych i roztopowych obliczono również według Polskiej Normy PN-S-02204. Prognozowane stężenia zanieczyszczeń po uwzględnieniu skuteczności podczyszczania zaprojektowanych urządzeń podczyszczających również wykazały dotrzymanie norm określonych ww. rozporządzeniem.

Prawidłowe funkcjonowanie zaprojektowanego systemu odwodnienia oraz zagospodarowania ścieków wymaga dokonywania okresowego czyszczenia i konserwacji urządzeń odwadniających, dlatego podtrzymano warunek 1.2.2.5 decyzji oos.

Drugi techniczne służące do obsługi drogi głównej jak i urządzeń technicznych będą wykonane z nawierzchni kruszywowej, zapewniającej swobodną infiltrację wód opadowych do środowiska.

Droga zajmie przede wszystkim tereny leśne, a także tereny gruntów rolnych IV klas bonitacyjnych. Grunty pozyskane z wykopów wykorzystane zostaną do budowy nasypów. Wierzchnia warstwa gleby zostanie wykorzystana przy urządzaniu zieleni i przywracaniu terenów placu budowy do użytkowania. Dlatego, w związku z planowanymi wykopami i nasypami ziemnymi, zwerifikowano warunek 1.2.2.2 zawarty w decyzji oos dotyczący mas ziemnych, aby uwzględnić też gleby i inne materiały występujących w stanie naturalnym wydobyte w trakcie robót budowlanych.

Na potrzeby realizacji planowanego przedsięwzięcia, szczegółowo rozpoznano budowę hydrogeologiczną i wykształcenie litologiczne w podłożu planowanej drogi. Stwierdzono występowanie torfów, przewidzianych do wymiany, piasków różnoziarnistych, lub glin piaszczystych. Natomiast zwierciadło wód gruntowych stwierdzono na głębokości nawet 0,4 m. p.p.t. Droga w większości przebiegać będzie na nasypie o różnej wysokości, a w km około 1+986 przebiegać będzie w wykopie o głębokości około 5,7 m p.p.t. Jednak na całym odcinku woda gruntowa występuje poniżej niwelety drogi, dlatego nie przewiduje się obniżenia zwierciadła wody gruntowej. Analizowany odcinek nie znajduje się na głównych zbiornikach wód podziemnych. Nie przecina też stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Najbliższe ujęcie ze strefą ochrony bezpośredniej znajduje się w Myjomicach, około 600 m od drogi.

Maksymalna głębokość prowadzenia robót budowlanych w wykopie drogowym wyniesie około 6 m, natomiast maksymalna głębokość robót budowlanych pod obiektami wyniesie około 6,7 m. W projektowanym wykopie, niweleta drogi prowadzona będzie maksymalnie na głębokości około 5,2 m p.p.t.

W raporcie i uzupełnieniach do niego przeanalizowano również kwestie wpływu planowanego przedsięwzięcia na stosunki gruntowo-wodne w otoczeniu drogi, kierunki migracji wód gruntowych i potencjalne zmiany położenia zwierciadła podziemnego. Analiza wykazała, że w celu wzmocnienia podłoża na odcinkach występowania gruntów słabych zastosowane zostaną kolumny betonowe w rozstawie, bez użycia ścianek szczytowych. Ponadto, nie przewiduje się wpływu na stawy występujące na odcinku w km 1+000 – 1+300, bowiem jak wyjaśniono w uzupełnieniu, na odcinku w km 0-900 – 1+060 nie przewiduje się głębokiej wymiany gruntów w osłonie ścian szczytowych.

Biorąc pod uwagę zakres prac budowlanych, podtrzymano część warunków zawartych w decyzji oos dotyczących organizacji robót budowlanych, tj. warunek 1.2.2.8, a także zaktualizowano pozostałe warunki np. 1.2.2.7. Ponadto, zobowiązano inwestora do

zastosowania rozwiązań lokalizacyjnych i organizacyjnych dotyczących bazy budowy, parku maszyn oraz magazynu surowco-materiałowego, które zminimalizują ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji, a które na obecnym etapie uległy uszczegółowieniu. Dotyczą one w szczególności minimalizacji ryzyka wystąpienia jakiegokolwiek wycieku substancji niebezpiecznych do środowiska w związku z eksploatacją sprzętu budowlanego i wykorzystywaniem przy budowie substancji niebezpiecznych. Wszystkie substancje i materiały mogące zanieczyszczyć środowisko gruntowo-wodnego oraz wody powierzchniowe zobowiązano magazynować na odizolowanych powierzchniach. Wszelkie wycieki zobowiązano neutralizować i unieszkodliwiać przy pomocy m.in. sorbentów i materiałów filtracyjnych, w które należy wyposażyć plac budowy. Jednocześnie zobowiązano, aby teren przekształcony na zaplecze budowy i drogi tymczasowo uporządkować i przywrócić do pełnienia pierwotnej funkcji.

Analizowana droga ekspresowa przebiegać będzie przez jednolitą część wód powierzchniowych Niesób do Dopywu z Krażkowych o europejskim kodzie PLRW60002318424, dalej jowp. Jednocześnie, inwestycja znajduje się na jednolitej części wód podziemnych nr 77 o kodzie PLGW650077, dalej jowpd. Jowp należy do regionu wodnego Warty, w obszarze dorzecza Odry i jest naturalną częścią wód. Charakteryzuje się dobrym stanem, lecz jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na planowaną budowę zbiornika Rzetnia – Przybyszów. Natomiast jowpd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i jakościowym i nie jest zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego którym jest utrzymanie tego stanu.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy oos przeanalizowano wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Na rozpatrywanym obszarze droga ekspresowa S11 oraz inne drogi zlokalizowane w pasie drogowym przedmiotowej inwestycji przecinają istniejące w terenie rowy melioracyjne, dlatego też zaprojektowano przepusty melioracyjne: pod korpusem drogi ekspresowej z żelbetonowych elementów prefabrykowanych o przekroju prostokątnym, posadowione na ławie betonowej, a pod drogami serwisowymi żelbetowe o przekroju kołowym. Ich wymiary zapewnią niezakłócony przepływ wód w rowach. Projektowana przebudowa istniejących urządzeń melioracji szczegółowej jest wymagana ze względu na konieczność dostosowania ich trasy do lokalizacji przepustów w ciągu drogi ekspresowej oraz pod drogami serwisowymi i lokalnymi. Przebudowa wykonana zostanie w obrębie pasa inwestycji i polegać będzie na odpowiedniej korekcie trasy i wymiarów koryt pozwalających na doprowadzenie i odprowadzenie wód z przepustów. W raporcie i uzupełnieniu przeanalizowany wpływ tych prac na zachowanie ciągłości przepływu w rowach i ich skuteczne funkcjonowanie. Analiza nie wykazała utrudnień w funkcjonowaniu rowów. Zaprojektowano trapezowy kształt przekrojów poprzecznych koryt. Szerokość dna oraz spadki podłużne dobrane zostały indywidualnie w zależności od sytuacji w poszczególnych rowach. Na pozostałych odcinkach przebudowywane cieki ubezpieczone będą u podstawy skarp kieszka faszynową. Spadki dna rowów poprowadzono z zachowaniem naturalnego kierunku przepływu wód, starając się uzyskać jak najlepsze warunki hydrauliczne w korytach nie powodujące zaburzenia przepływu. Wyjoty kanałów oraz przykanalików do zbiorników, rowów i cieków przewidziano jako prefabrykowane. Zakres przebudowy i likwidacji drenarzy rolniczych obejmuje likwidację studni melioracyjnych, sączków i zbieraczy drenarskich z pasie drogowym oraz wykonanie zbieraczy zastępczych dla przejścia wód spływających z przedsięwzięcia i sączków w kierunku drogi. Zapewni to utrzymanie funkcjonalności drenażu rolniczej. Planowany system odwodnienia został tak zaprojektowany aby przejąć wszystkie zanieczyszczenia z drogi nie zanieczyszczając środowiska, a także zapewnić właściwe warunki gruntowo-wodne w otoczeniu drogi. Po szczegółowym przeanalizowaniu materiałów dotyczących budowy geologicznej, warunków hydrogeologicznych, uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia oraz planowane urządzenia ochrony środowiska przyjęte do podczyszczania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, a także pozostałe rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne oraz postępowania



z odpadami nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki dotyczące ochrony zabytków, a także warunki dotyczące gospodarowania odpadami.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w obrębie obszaru chronionego krajobrazu pn.: „Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska” (dla którego nie ma aktualnie obowiązujących zakazów). Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, z późn. zm.), obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyjątkowość krajobrazu o różnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełniąca funkcję korytarzy ekologicznych. Drożność korytarzy ekologicznych na omawianym odcinku została zapewniona poprzez zaplanowanie tu przejść dla zwierząt, poza tym powierzchnia zajęta pod inwestycję w stosunku do całej jego powierzchni będzie niewielka, w związku z tym uznano, że negatywne oddziaływanie realizacji inwestycji na cele ochrony ww. obszaru będzie mało znaczące.

Najbliższej położony obszarem Natura 2000 w stosunku do miejsca realizacji inwestycji jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Baranów PLH300035, znajdujący się w odległości ok. 6 km od projektowanej drogi, tj. poza zasięgiem jej oddziaływania. Droga przebiega w części przez tereny rolnicze, a także przez tereny podmokłe i kompleks leśny w obrębie którego dokonano już wycinki drzew pod pas drogowy. W ramach rekompensaty za wycięcie drzewa nałożono warunek nasadzenia pasa zieleni o szerokości ok. 10 m, obejmujący grupy drzew i krzewów gatunków rodzimych. Ponadto, aby zabezpieczyć drzewa nieprzeznaczone do wycinki przed zniszczeniem podtrzymano warunek l.2.2.11 decyzji oos.

Na obszarze badań stwierdzono występowanie kilkunastu pospolitych zespołów roślinnych leśnych i nieleśnych, w tym wodnych. W obszarze o szerokości 500 m w każdą stronę od pasa drogowego i w planowanym pasie drogowym nie stwierdzono siedlisk przyrodniczych z załącznika I i II dyrektywy siedliskowej, gatunków roślin z załącznika II tej dyrektywy, ani chronionych grzybów lub porostów. Z chronionych gatunków roślin odnotowano jedynie dwie kepy widliaka jłowcowatego *Lycopodium annotinum*, w km 2+350. Na badanym terenie stwierdzono występowanie kilkadziesiątu chronionych gatunków zwierząt, które zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie należą do gatunków pospolitych i o szerokiej zdolnościach przystosowawczych.

Prognozowane oddziaływanie na etapie budowy inwestycji na zwierzęta będzie polegać przede wszystkim na zahamowaniu i ograniczeniu swobodnego przemieszczania się zwierząt, czyli powstaniu bariery migracyjnej oraz na ryzyku kolizji zwierząt z pojazdami. W celu minimalizacji tego oddziaływania nałożono warunek budowy przejść dla zwierząt, w tym dwóch przejść dla zwierząt dużych, wraz z ich odpowiednim zagospodarowaniem, natomiast warunek wygrodenienia drogi na całym analizowanym odcinku odpowiednim ogrodzeniem powinien zabezpieczyć przed przedostawaniem się zwierząt na drogę. Na etapie budowy planowana inwestycja może generować zagrożenia dla ptaków, w związku z tym, aby zabezpieczyć tę grupę zwierząt przed negatywnym wpływem robót związanych z realizacją przedsięwzięcia nałożono warunek, aby przed ich rozpoczęciem, zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się w jego obręb ptaków, poprzez zastosowanie odpowiedniego, tymczasowego ogrodzenia i dodatkowo zakrywać wykopy i inne miejsca mogące stanowić pułapkę dla zwierząt, przenośnić w odpowiednie siedliska. Natomiast w przypadku obecności w nich zwierząt, przenośnić w odpowiednie siedliska. Natomiast w przypadku konieczności zniszczenia zbiorników wodnych stanowiących siedlisko ptaków nałożono warunek, aby działania to wykonać w okresie wrzesień-październik po stwierdzeniu, że zbiornikach tych nie występują ptaki, a w przypadku konieczności zniszczenia zbiornika

zasiedlonego przez ptaki, aby przed rozpoczęciem prac przenieść je w odpowiednie siedlisko.

Należy mieć na uwadze, że zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 1348), rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409) i rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408) w stosunku do zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną obowiązują szereg zakazów, o których mowa w ww. aktach prawnych. W przypadku konieczności naruszenia zakazów, o których mowa powyżej, należy zwrócić się do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o zezwolenie na odstąpienie od tych zakazów. Organy te, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody, w sytuacji braku rozwiązań alternatywnych, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla dziko występujących populacji chronionych gatunków oraz w przypadku zaistnienia jednej z przesłanek wskazanych w art. 56 ust. 4 pkt. 1-6 ustawy o ochronie przyrody, mogą wydać zgodę na odstąpienie od tych zakazów.

Na podstawie analizy raportu, uwzględniając zakres inwestycji oraz nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia i przy zachowaniu przepisów z ochrony gatunkowej uznano, że inwestycja nie powinna przyczynić się do znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, pogorszenia ich integralności lub powiązania z innymi obszarami. Nie przewiduje się również wpływu na krajobraz oraz bioróżnorodność rozumianą, jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełniących, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie zalicza się do inwestycji dla których określa się działania zapobiegające skutkom awarii przemysłowych.

W niniejszym postępowaniu nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji.

Na podstawie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, organ nie stwierdził konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualna konieczność utworzenia takiego obszaru może wynikać z analizy porównawczej, jeżeli przyjęte w raporcie założenia i prognozy okażą się niedoszacowane.

#### POUCZENIE

W związku z art. 90 ust 8 ustawy oos na niniejsze postanowienie nie przysługują zażalenia.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Poznaniu  
/.../  
Jolanta Ratajczak

Otrzymują:

1. Wojewoda Wielkopolski al. Niepodległości 16/18 61-713 Poznań
2. Pan Wojciech Dryś, Budimex S.A. ul. Stawki 40 01-040 Warszawa-pełnomocnik
3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 kpa
4. aa

Do wiadomości:

1. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny ul. Noskowskiego 23 61-705 Poznań

Sposób obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:

Data obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:  
od.....do.....

Pieczęć urzędu

Podpis i pieczęć osoby potwierdzającej