

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA**

28 STY 2016

w Poznaniu

WOO-II.4242.2.2015.JCEL5

URZĄD MIASTA LESZNA		WPLYNEŁO KANCELARIA OGÓLNA		Poznań	
KE	01.02.2016	P	PO		
SM		PA	SK		
CR		S	FB		
SO		OW	FK		
AP		BU	ON		
		BA	RK		
		AK	MOFF		
		ZK	PUP		
		JEP	PINB		

wg rozdzielnika

Dotyczy: uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S5 Poznań – Wrocław, odcinek Radomicko – Kaczkowo.

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2016 r. poz. 23 j.t.), w związku z art. 74 ust. 3 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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), proszę o obwieszczenie lub publiczne ogłoszenie w inny zwyczajowo przyjęty w miejscowości sposób, przez okres 14 dni, załączonego zawiadomienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 28.01.2016 r. Termin 14 dni liczy się od dnia następnego po obwieszczeniu lub ogłoszeniu zawiadomienia.

Po upływie ww. terminu uprzejmie proszę o niezwłoczny zwrot zawiadomienia do Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu wraz z informacją o sposobie i datach obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia, potwierdzonych podpisem i pieczęcią zawierającą imię i nazwisko oraz stanowisko osoby potwierdzającej oraz pieczęcią urzędu.

URZĄD MIASTA LESZNA

Miejski Zarząd Dróg i Inwestycji

wpłynęło dnia ...2016-02-01...

Nr

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu

Zbigniew Gołębiowski

Kierownik Oddziału

Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
i Przedsięwzięć Liniowych

Rozdzielnik:

1. Urząd Miasta Leszna ul. Kazimierza Karasia 15 64-100 Leszno
2. Urząd Gminy Lipno ul. Powstańców Wlkp. 9 64-111 Lipno
3. Urząd Gminy Świąciechowa ul. Ułańska 4 64-115 Świąciechowa
4. Urząd Miasta i Gminy Rydzyna ul. Rynek 1, 64-130 Rydzyna
5. Wojewoda Wielkopolski, Wydział Infrastruktury i Rolnictwa, al. Niepodległości 16/18, 61-713 Poznań
6. aa

Do wiadomości:

1. Pani Danuta Hryniewiecka GDDKiA Oddział w Poznaniu ul. Siemiradzkiego 5a 60-763 Poznań

Sprawę prowadzi:

Joanna Czczcott tel. 61 639 64 30

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA**
w Poznaniu

Poznań, 28.01.2016 r.

WOO-II.4242.2.2015.JC.15

Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2016 r. poz. 23 t.j.), 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 2013 r., poz. 1235 t.j., ze zm.), dalej *ustawa o.o.s.*, zawiadamiam strony postępowania o wydaniu w dniu 27.01.2016 r. postanowienia, którego treść podaje 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 ogłoszenia, jeżeli przepis szczególny tak stanowi; w tych przypadkach zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czteremastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Art.74 ust. 3 *ustawy o.o.s.* Jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Zbigniew Grobiewski
Kierownik Oddziału
**Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
i Przedsięwzięć Liniowych**

WOO-II.4242.2.2015.JC.14

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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2016 r. poz. 23 j.t.), po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S5 Poznań – Wrocław, odcinek Radomicko - Kaczkowo, na wniosek Wojewody Wielkopolskiego złożony w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

uzgadniam warunki realizacji przedsięwzięcia:

I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

1. Wykonać działania wskazane w punktach: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.7 tiret 15, pkt. 3 i 4, 1.2.13, 1.2.14, 1.2.15, 1.2.16, 1.2.17, 1.2.18, 1.2.19, 1.3.5 pkt. 8-22, 1.3.12, VII.1 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 19.08.2011 r. nowy znak: WOO-II.4200.4.2011.EK stary znak: RDOŚ-30-00.II-66191-30/10/ek o

środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, na odcinku węzeł Gluchowo (A2 – bez węzła) węzeł Kaczkowo (bez węzła), częściowo zmienionej i częściowo utrzymanej w mocy decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z DOOS- idk.4200.143.2011.ew.26, dalej w całości *decyzja o.o.s.*

2. Odwodnienie trasy wykonać z wykorzystaniem obustronnych trawistych rowów drogowych, rowów chłonnych oraz zbiorników retencyjnych z przelewami awaryjnymi oraz zbiorników retencyjno-infiltracyjnych z przelewami.

3. Wykonać urządzenia podwyższające w postaci osadników i separatorów.

4. Szczelną kanalizację deszczową wykonać na odcinkach:

Nr odcinka	Początek odcinka w km	Koniec odcinka w km
1	0+020	0+245
2	1+985	2+036
3	2+250	3+420
4	3+505	4+693
5	5+220	5+943
6	6+033	7+060
7	7+510	7+730
8	7+770	8+058
9	8+815	9+260
10	9+800	14+635
11	14+716	17+042
12	17+060	17+672
13	17+702	20+002
14	20+022	20+986
15	23+445	24+673
16	24+745	28+640

5. Zbiorniki retencyjne i retencyjno-infiltracyjne wyposażyć w piaskowniki oraz regulatory odpływu umożliwiające zamknięcie wylotu.

6. Na terenie głównego zbiornika wód gruntowych nr 307 Sandr Leszno, na odcinkach występowania zwierciadła wód gruntowych na głębokości do 2 m od dna rowów drogowych i zbiorników retencyjnych zastosować geowłókninę. Na odcinku w km od 16+700 do 17+300 i od 18+400 do 19+800, gdzie zwierciadło wód występuje na głębokości do 1 m od powierzchni terenu wykonać kanalizację deszczową.

7. MOP I Wilkowiec Zachód i MOP III Wilkowiec Wschód zaopatrzyć w wodę z wodociągu.

8. Sieci w postaci wód opadowych i roztopowych powstające z terenów MOP-ów ująć za pomocą wpustów ulicznych w szczele systemy kanalizacyjne i odprowadzać poprzez urządzenia podwyższające, rowy przydrożne oraz zbiorniki retencyjne do odbornika.

9. Miejsce stanowisk dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne wyposażyć w żelbetowy zbiornik bezodpływowy oraz szczele system kanalizacji; zbiornik wykonać jako szczelny, o pojemności minimum 10 m³.

10. 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, wykorzystać ponownie na terenie przedsięwzięcia.

11. Miejsca wyznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną, stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych w bazie materiałowo-sprzętowej oraz na placach i w zapleczech budowy wyłożonych materiałem izolacyjnym.
12. Z wyjątkiem zaplecza przy budowie wiaduktów i mostów, zaplecze budowy i bazy materiałowo-surowcowe lokalizować poza odcinkami w km od 11+805 do 12+065 i w km od 13+505 do 25+755.
13. Zaplecze sanitarne podczas budowy zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego; wyposażyć je w przenośne toalety, a ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych oraz opróżniać i czyścić przez uprawione podmioty.
14. Wszelkie wycieki substancji niebezpiecznych dla środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy niezwłocznie neutralizować za pomocą materiałów i środków określonych w punkcie 1.2.9 *decyzji oos*.
15. Odpady niebezpieczne magazynować osobno w szczelnych pojemnikach na utwardzonym podłożu o możliwie małej przepuszczalności, dodatkowo wyszczelnionym materiałami izolacyjnymi.
16. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, zastosować następujące rozwiązania w podanych niżej lokalizacjach:
- 1) w km od 3+370 do 3+550 - ekran akustyczny EA-1 o wysokości min. 2,5 m i długości min. 180 m, zlokalizowany wzdłuż drogi S5 po jej lewej (wschodniej) stronie,
 - 2) w km od 7+600 do 8+040 - ekran akustyczny EA-2 o wysokości min. 3,0 m i długości min. 440 m, zlokalizowany wzdłuż drogi S5 po jej lewej (wschodniej) stronie z odcinkami początkowym i końcowym o długości 12 m każdy o zmniejszającej się wysokości,
 - 3) w km od 10+500 do 10+900 - ekran akustyczny EA-3 o wysokości min. 4,0 m i długości min. 400 m, zlokalizowany wzdłuż drogi S5 po jej prawej (zachodniej) stronie z odcinkami początkowym i końcowym o długości 12 m każdy o zmniejszającej się wysokości,
 - 4) w km od 14+600 do 14+800 - ekran akustyczny EA-6 o wysokości min. 4,0 m i długości min. 200 m, zlokalizowany wzdłuż drogi S5 po jej prawej (zachodniej) stronie z odcinkami początkowym i końcowym o długości 12 m każdy o zmniejszającej się wysokości,
 - 5) w km od 19+497 do 20+018 - ekran akustyczny EA-4 o wysokości min. 4,0 m i długości min. 521 m, zlokalizowany wzdłuż drogi S5 po jej lewej (wschodniej) stronie z odcinkiem końcowym o długości 12 m o zmniejszającej się wysokości.
- Strony lokalizacji ekranu określone są względem rosnącego kilometrażu. Wysokość ekranów mierzona jest względem niwelety projektowanej drogi.
17. Zapewnić szczelne, dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji.
18. Przebudować napowietrzną linię elektroenergetyczną 220 kV relacji Polkowice – Leszno Plewiska zachowując następujące parametry linii:
- 1) ilość torów – 2,
 - 2) przewody robocze typ AFL-8 525 mm²,
 - 3) trójkątny układ przewodów fazowych,
 - 4) odległość przewodów roboczych od ziemi nie mniej niż:
 - 10,76 m dla przęsła 124 - 125,
 - 14,30 m dla przęsła 125 - 126,
 - 11,16 m dla przęsła 126 - 127,

- 15,94 m dla przęsła 127 - 127A,
- 12,36 m dla przęsła 127A - 128.

19. Przebudować napowietrzną linię elektroenergetyczną 110 kV relacji Leszno Gronowo - Włoszakowice zachowując następujące parametry linii:

- 1) ilość torów – 1,
- 2) przewody robocze typ AFL-6 120 mm²,
- 3) trójkątny układ przewodów fazowych,
- 4) odległość przewodów roboczych od ziemi nie mniej niż:
 - 11,86 m dla przęsła 19 – 20,
 - 11,92 m dla przęsła 20 - 20A.

20. Wybudować przejścia dla dużych i średnich zwierząt w następujących lokalizacjach:

- 1) w km 3+462,28 przejście dolne o wysokości min. 3,5 m i szerokości min. 6,0 m,
 - 2) w km 4+510,0 przejście dolne o wysokości min. 3,0 m i szerokości min. 9,0 m,
 - 3) w km 15+426,78 przejście dolne o wysokości min. 3,5 m i szerokości min. 12,0 m,
 - 4) w km 22+921,55 przejście górne o szerokości min. 50 m nad drogą ekspresową S5 i przebiegającą do niej równoległe linią kolejową E-59,
 - 5) w km 24+705,0 przejście dolne o wysokości min. 3,5 m i szerokości min. 6,0 m.
- Teren na powierzchni przejść zagospodarować w sposób upodabniający go do obszarów sąsiednich, np. przez wprowadzenie drzew, krzewów i gazonów. Teren na dojazdach do przejść zagospodarować przez wprowadzenie zieleni naprowadzającej: do nasadzeń stosować głównie rodzime gatunki. W odległości do 300 m od osi przejść dla zwierząt nie stosować oświetlenia drogi ekspresowej, chyba że jest to podyktowane względami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na powierzchni przejść górnych wykonać osłony przeciwsłoneczne o wysokości min. 2,5 m, połączone szelnie z ogrodzeniami naprowadzającymi. Kąt nachylenia najśm na przejścia górne powinien wynosić maks. 15°, a kształt w (rzucie pionowym) powinien być lekkołukowy, płynnie rozszerzający się od środka przejścia w kierunku najśm. W świetle przejść dla zwierząt oraz w odległości do 50 m od osi przejść nie lokalizować wygradzonych zbiorników retencyjnych. Dla przejścia górnego w km 22+921,55 zastosować działania zmniejszające możliwość wykorzystywania go przez ludzi. Glazy i karpny powinny być częściowo wkopane w ziemię i na tyle duże by istotnie utrudnić ich usunięcie. Powinny być one rozmieszczone na tyle gęsto, by uniemożliwić ruch samochodów oraz znacząco utrudnić przejazd motocykli i quadów. W razie potrzeby pomiędzy karpami i glazami należy rozmieścić sterty galezi, konary, kłody.
21. Po obu stronach drogi, poza obszarami zabudowy, wykonać ogrodzenie z siatki o wysokości co najmniej 2,2 m, o odpowiedniej konstrukcji oczek: do wysokości 0,75 m z rozstawem drutów poziomych $\leq 0,05$ m, a drutów pionowych $\leq 0,15$ m. Ogrodzenie należy wkopać w ziemię na głębokość 50 cm.
22. Wybudować przejścia dla płazów i innych małych zwierząt w następujących lokalizacjach:
- 1) w km 0+070 przepust z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
 - 2) w km 1+260 przepust z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
 - 3) w km 2+230 przepust suchy wyniesiony ponad dno rowu – całą szerokością dostępną dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
 - 4) w km 3+196 przepust z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,

- 5) w km 4+710 przepust suchy wyniesiony ponad dno rowu – całą szerokością dostępną dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
- 6) w km 6+550 przepust suchy, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 2,0 m,
- 7) w km 7+740 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 8) w km 8+770 przepust suchy, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
- 9) w km 9+250 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 10) w km 9+700 przepust suchy, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
- 11) w km 10+950 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 12) w km 11+080 przepust suchy, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 2,0 m,
- 13) w km 11+200 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 14) w km 11+590 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 15) w km 11+900 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 16) w km 12+980 przepust suchy wyniesiony ponad dno rowu – całą szerokością dostępną dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
- 17) w km 14+040 przepust suchy wyniesiony ponad dno rowu – całą szerokością dostępną dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 2,0 m,
- 18) w km 15+900 przepust suchy wyniesiony ponad dno rowu – całą szerokością dostępną dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
- 19) w km 16+590 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 20) w km 16+700 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 21) w km 16+780 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 22) w km 16+900 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 23) w km 17+150 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 24) w km 17+240 przepust suchy, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 2,0 m,
- 25) w km 17+350 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 26) w km 17+450 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 27) w km 17+550 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 28) w km 17+800 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 29) w km 17+900 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 30) w km 18+000 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 31) w km 18+100 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 32) w km 18+200 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 33) w km 18+300 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 34) w km 18+380 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 35) w km 18+500 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 36) w km 18+600 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 37) w km 18+700 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 38) w km 18+815 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 39) w km 18+950 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,

- 40) w km 19+050 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 41) w km 19+150 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 42) w km 19+250 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 43) w km 19+390 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 44) w km 19+500 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 45) w km 19+600 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 46) w km 20+830 przepust suchy wyniesiony ponad dno rowu – całą szerokością dostępną dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
- 47) w km 21+330 przepust suchy wyniesiony ponad dno rowu – całą szerokością dostępną dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
- 48) w km 24+080 przepust suchy, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
- 49) w km 24+320 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 50) w km 24+800 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 51) w km 24+900 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 52) w km 25+000 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 53) w km 25+100 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 54) w km 25+200 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 55) w km 25+300 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 56) w km 25+400 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 57) w km 25+500 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 58) w km 25+700 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 59) w km 25+800 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 60) w km 25+900 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 61) w km 26+000 przepust suchy wyniesiony ponad dno rowu – całą szerokością dostępną dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 2,0 m i wysokości min. 1,5 m,
- 62) w km 26+100 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 63) w km 26+200 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 64) w km 26+300 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 65) w km 26+400 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 66) w km 26+500 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 67) w km 26+600 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 68) w km 26+700 przepust suchy, o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1,0 m,
- 69) w km 26+810 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 70) w km 28+570 przepust z suchymi półkami dla plażów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m.

Przejścia połączone z przyległym terenem w taki sposób, aby ukształtowanie terenu przy wylotach nie powodowało powstania nieprzeznaczalnych dla zwierząt barier. Wewnątrz przepustów zespolonych z ciekami wykonac suche półki o szerokości co najmniej 0,5 m. Przy przejściach należy zastosować siatkę o wysokości 0,50 m i wielkości oczek nie większej niż 0,5 x 0,5 cm lub tzw. plotki naprowadzające z elementów prefabrykowanych, na długości 150 m w obu kierunkach. Zakonczenia w planie elementów naprowadzających powinny być uformowane w kształcie litery „U”. Elementy naprowadzające muszą mieć odgiętą na zewnątrz drogi górna krawędź pod

kątem od 45 do 90 stopni (tzw. przewieszkę) zapobiegającą przechodzeniu zwierząt wspinających się.

23. Wykonać ekrany przeciłosieniowe o wysokości min. 4,5 m i konstrukcji typowej dla ekranów nieprzeźroczystych w następujących lokalizacjach:

- 1) w km od 23+500 do 25+497 po zachodniej stronie drogi,
- 2) w km od 24+818 do 25+497,5 po wschodniej stronie drogi.

24. Na drogach dojazdowych wybudować przejścia dla płazów i innych małych zwierząt w następujących lokalizacjach:

- 1) w km 0+504,4 drogi dojazdowej DIP, przepust zespolony z rowem/ciekłem z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 2) w km 0+806,65 drogi dojazdowej D8P, przepust zespolony z rowem/ciekłem z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 3) w km 1+118,9 drogi dojazdowej D18P, przepust zespolony z rowem/ciekłem z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 4) w km 1+120,45 drogi dojazdowej D16L, most zespolony z rowem/ciekłem z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 5) w km 0+478 drogi dojazdowej D24P, przepust zespolony z rowem/ciekłem z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 6) w km 0+288,0 drogi dojazdowej D24P, przepust zespolony z rowem/ciekłem z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 7) w km 0+254,11 drogi dojazdowej D28L, przepust zespolony z rowem/ciekłem z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 8) w km 1+754,0 drogi dojazdowej D25P, most zespolony z rowem/ciekłem z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- 9) w km 1+311,5 drogi dojazdowej D25P, przepust zespolony z rowem/ciekłem z suchymi półkami dla płazów i innych małych zwierząt, o szerokości min. 4,5 m i wysokości min. 1,5 m.

25. W rejonie km 3+100, po wschodniej stronie drogi, wykonać zbiornik zastępczy, który będzie służył płazom do odbicia rozrodu. Zbiornik powinien odznaczać się łagodnie opadającymi brzegami, zróżnicowaną głębokością oraz zagospodarowaniem terenu dostosowanym do naturalnych warunków siedlisk wykorzystywanych przez gatunki, dla których będą tworzone. Zbiornik powinien być zasilany jedynie wodami opadowymi i gruntowymi i budowany w części na miejscu okresowo wysychającego zbiornika. Nie powinien być powiązany z systemem odwodnienia drogi ani z żadnymi ciekami. Głębokość zbiornika powinna być zmienna, przy czym część wypłycona musi stanowić większość powierzchni zbiornika. Maksymalna głębokość zbiornika powinna się mieścić w przedziale 1- 1,5 m. Zbiornik nie powinien być umacniany i powinien być pozostawiony do naturalnej sukcesji roślinnej.

26. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy, który powinien obejmować: kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych i identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac. Podejmować na bieżąco działania zapobiegające

tym zagrożeniom (np. poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie płotków herpetologicznych).

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.

2. Przeprowadzić monitoring wykorzystania przejść dla zwierząt obejmujący wszystkie przejścia i przepusty dla zwierząt na trasie planowanego przedsięwzięcia. Monitoring rozpocząć najwcześniej po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji, ale nie później niż 6 miesięcy od dnia oddania drogi do użytku i prowadzić przez 2 lata. W ramach monitoringu należy:

- 1) w zakresie nietoperzy – kontrolować wyłącznie obiekty średnie i duże. W okresie od kwietnia do października minimum 2 kontrole detektorowe na każdym obiekcie w miesiącu. Kontrolę rozpoczynać 15 min przed zachodem słońca i kończyć 1,5 h po zachodzie słońca. Kontrola detektorowa powinna być połączona z obserwacją sposobu zachowania się nietoperzy,
- 2) w zakresie pozostałych ssaków – kontrolować wszystkie obiekty z wykorzystaniem tropienia na piaszczystych pasach (co najmniej dwóch na każdym obiekcie). Kontrole powinny mieć miejsce nie rzadziej niż 2 razy w miesiącu na każdym obiekcie. Kontrole należy prowadzić przez cały rok,

3) w zakresie płazów – kontrolować co najmniej połowę przepustów dla płazów z wykorzystaniem foto-pułapek, jak również prowadzić obserwacje bezpośrednie. Monitoring prowadzić w okresie od 1 marca do 30 maja. W tym okresie pojedyncza foto-pułapka powinna rejestrować obraz na danym obiekcie przez co najmniej 5 dni.

Po każdym roku prowadzenia monitoringu, w ciągu trzech miesięcy od jego ukończenia przesłać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu opracowanie, w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym, zawierające: opis metod przeprowadzonych badań, informacje lub analizy dotyczące wykorzystania przejść przez zwierzęta, jak również informacje o błędach wykonawczych lub konstrukcyjnych przejść i sposobach ich naprawy, a także w razie potrzeby propozycje działań mających na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia.

3. Przeprowadzić monitoring śmiertelności kręgowców, obejmujący cały odcinek drogi. Monitoring rozpocząć najwcześniej po oddaniu przedsięwzięcia do użytku, ale nie później niż 6 miesięcy od dnia oddania drogi do użytku i prowadzić przez 2 lata. W okresie od 1 marca do 30 kwietnia czterokrotnie skontrolować cały odcinek drogi, a w pozostałym okresie co najmniej raz na miesiąc. Opisywać wszystkie martwe kręgowce. Po każdym roku prowadzenia monitoringu, w ciągu trzech miesięcy od jego ukończenia przesłać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu opracowanie, w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym, zawierające: opis metod przeprowadzonych badań, informacje lub analizy dotyczące śmiertelności zwierząt na drodze, a także w razie potrzeby propozycje działań mających na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia.

4. Przeprowadzić monitoring ornitologiczny w promieniu 200m od drogi na odcinku w km od 16+340 do 19+656, a także w obrębie łąk w okolicy Rowu Polskiego w promieniu 2 km na zachód od przedsięwzięcia i 1 km na północ od Rowu Polskiego. Monitoring prowadzić przez pierwsze dwa pełne sezony lęgowe po oddaniu do użytkowania przedsięwzięcia, w sezonie lęgowym ptaków od 15 marca do 15 lipca. Monitoringiem objąć wszystkie gatunki wymienione w I Złączniku Dyrektywy Ptasiej. Po każdym roku prowadzenia monitoringu, w ciągu trzech miesięcy od jego ukończenia przesłać

Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu opracowanie, w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym, zawierające: opis metod przeprowadzonych badań, uzyskane wyniki, a także w razie potrzeby propozycję działań mających na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia.

III. Obowiązek sporządzenia analizy porcelizacyjnej:

Ustala się obowiązek wykonania analizy porcelizacyjnej, po roku od dnia oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. W ciągu kolejnych sześciu miesięcy analizę przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska. W ramach analizy wykonać pomiarowy poziom hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych po stronie zabudowy mieszkaniowej za ekranami, na terenach z zabudową mieszkaniową, dla której nie przewidziano potrzeby stosowania zabezpieczeń, co najmniej po jednym dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu i ukształtowania terenu. W rejonie węzłów, zlokalizować co najmniej 2 punkty pomiarowe. Pomiar wykonać jednorazowo, zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych. W szczególności, uwzględnić następującą lokalizację punktów pomiaru hałasu:

Lp.	Lokalizacja wg kilometrażu drogi S5	Strona drogi	Oznaczenie punktu według raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	Opis lokalizacji / miejscowość
1	0+700	Prawa (zachodnia)	P1	W miejscowości Mórkowo
2	3+560	lewa (wschodnia)	P6	Za wałem ziemnym, w miejscowości Mórkowo
3	6+016	lewa (wschodnia)	P7	W miejscowości Wilkowice
4	7+827	lewa (wschodnia)	P9	Za ekranem akustycznym w miejscowości Wilkowice
5	10+750	prawa (zachodnia)	P15	Za ekranem akustycznym w miejscowości Święciechowa
6	10+900	lewa (wschodnia)	P17	W miejscowości Święciechowa
7	14+664	Prawa (zachodnia)	P18	Za ekranem akustycznym w miejscowości Lasocice
8	19+700	lewa (wschodnia)	P19	Za ekranem akustycznym w miejscowości Henrykowo
9	19+850	Prawa (zachodnia)	P24	Na terenie ogrodu działkowego Jagódka

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, 3.03.2015 r. wpłynął wniosek Wojewody Wielkopolskiego o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla budowy drogi S5 Poznań – Wrocław, odcinek Radomicko – Kaczkowo.

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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), dalej *ustawa oos*, organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, w toku ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wniosku o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia Wojewoda Wielkopolski dołączył m.in.: wniosek inwestora o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej z 11.12.2014 r., uzupełniony i zmieniony pismami z 2.02.2015 r. 26.02.2015 r., decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 19.08.2011 r. nowy znak: WOO-II.4200.4.2011.EK, stary znak: RDOŚ-30-OO.II-66191-30/10/ek o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, na odcinku węzeł Głuchowo (A2 – bez węzła) węzeł Kaczkowo (bez węzła), decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 21.02.2013 r. znak: DOOS-ldk.4200.143.2011.ew.26 częściowo zmieniającą a częściowo utrzymującą w mocy decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z maja 2014 r. wykonany przez zespół pod kierownictwem pana Marcina Nowaka, dalej *raport*, a także projekt budowlany do wglądu. Dodatkowo, na prośbę organu, Wojewoda Wielkopolski przy piśmie z 14.05.2015 r. znak: IR-III.7820.30.2014.3 przesłał, również do wglądu, projekt budowlany dot. obiektów inżynierskich, odwodnienia, sieci wodno – kanalizacyjnych i elektroenergetyki.

W trakcie prowadzonego postępowania, na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2016 r. poz. 23 j.t.), dalej *k.p.a.*, pismem z 7.04.2015 r., znak: WOO-II.4242.2.2015.JC.1 i z 29.07.2015 r. znak: WOO-II.4242.2.2015.JC.6 wezwano inwestora do uzupełnienia *raportu*. W związku z tym, inwestor pismami z 8.06.2015 r., 24.06.2015 r., 2.10.2015 r. i 16.10.2015 r. przedstawił uzupełnienia w zakresie: gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, pól elektromagnetycznych, ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, ochrony przyrody a także informacji dotyczących lokalizacji obiektów inżynierskich i klimatu.

Ponadto, pismem z 6.11.2015 r. GDDKiA poinformowała o zmianie zakresu wniosku dotyczącym budowy ekoduktu nad linią kolejową E59 oraz zwiększenia zajętości terenu niezbędnego do przebudowy linii wysokiego napięcia 220 kV. Jednocześnie, inwestor poinformował, iż poszerzenie zajętości terenu pod linię elektroenergetyczną nie wpływa na rozwiązania techniczne linii ani na zakres oddziaływania inwestycji. Powyższe informacje przekazał również Wojewoda Wielkopolski w piśmie z 9.11.2015 r. znak: IR-III.7820.30.2014.3.

Na podstawie art. 90 ust. 2 *ustawy oos* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, pismem z 20.11.2015 r. znak: WOO-II.4242.2.2015.JC.11, wystąpił do Wojewody Wielkopolskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy oos* oraz pismem znak: WOO-II.4242.2.2015.JC.10 do Wielkopolskiego

Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii w sprawie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

29.12.2015 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo Wojewody Wielkopolskiego znak: IR.III-7820.30.2014.3, w którym poinformował, iż został zapewniony udział społeczeństwa, w terminie od 30.11.2015 r. do 21.12.2015 r. Wojewoda poinformował również iż w ww. terminie nie zostały złożone żadne uwagi i wnioski, jak również, że nie została przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa.

W opinii sanitarnej znak: DN-NS.9012.1768.2015 z 15.12.2015 r. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie warunki w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych z zastrzeżeniami, iż: baza materiałowo – surowcowa, winna być usytuowana poza obszarami gruntów dobrze przepuszczalnych, miejsca składowania substancji podanych na migrację wodną, stacje obsługi samochodów, zaplecza budowy powinny zostać odpowiednio zabezpieczone materiałami izolacyjnymi, zaplecza sanitarne podczas budowy powinno być zabezpieczone przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego oraz w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego przed substancjami ropopochodnymi winno się zaprojektować urządzenia podczyszczające. Powyższe zapisy znalazły odzwierciedlenie w warunkach niniejszego postanowienia.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w województwie wielkopolskim, powiecie leszczyńskim i przebiegać będzie przez: gminę Lipno (obręb: Targowisko, Smyczyna, Morkowo, Wilkowice) – odcinek od km 0+000 (52+095,26) do km 7+805 (59+900,26), gminę Święciechowa (obręby: Święciechowa, Lasocice, Strzyżewice, Henrykowo) – odcinek od km 7+805 (59+900,26) do km 17+388 (69+483,26) oraz odcinek od km 18+788 (70+883,26) do km 20+953 (73+048,26), miasto Leszno – odcinek od km 17+388 (69+483,26) do km 18+788 (70+883,26), gminę Rydzyna (obręby: Dąbce, Kłoda, Kaczkowo, Tarnowa Łąka) – odcinek od km 20+953 (73+048,26) do km 28+658,35 (80+753,61). Powyżej wyszczególnione kilometry odnoszą się zarówno do pikietażu przedmiotowego odcinka zgodnie z Projektem budowlanym, jak i w odniesieniu do całości projektowanego odcinka. W niniejszym postanowieniu posługiwano się pikietażem przedmiotowego odcinka tj. od km 0+000 do km 28+658,35.

Zakres inwestycji obejmuje budowę odcinka drogi ekspresowej o długości 28,658 km o przekroju 2x2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu) z poszerzonym pasem dzielącym, który uwzględnia możliwość dobudowy trzeciego pasa dla każdej jezdni, 3 węzły drogowe w ciągu trasy S5: węzeł „Święciechowa”, węzeł „Leszno Zachód” (d. „Leszno”), węzeł „Leszno Południe”, łącznik klasy GP pomiędzy węzłem „Leszno Południe” a drogą krajową nr 5, węzeł „Dąbce”, jako powiązanie ww. łącznika, z drogą krajową nr 5 i drogą powiatową nr 4801P, przebudowę dróg (klas D, Z, G, GP) w związku z budową obiektów inżynierskich zapewniających bezkolizyjny przejazd nad i pod nimi, budowę równoległych dróg dojazdowych (wewnętrznych) dla obsługi przyległego terenu oraz urządzeń związanych z utrzymaniem drogi S5 (dojazdy do zbiorników, separatorów) o łącznej długości około 32 km, budowę 2 miejsc obsługi podróżnych: MOP I „Wilkowice Zachód” po stronie zachodniej w km 7+100,0 MOP III „Wilkowice Wschód” po stronie wschodniej w km 7+100,0, budowę urządzeń ochrony środowiska, a w szczególności: przejść dla zwierząt dużych (ekodukt) nad S5 i linią kolejową E59, przejść dla zwierząt średnich pod S5, przejść dla zwierząt średnich z zespolonych z drogami lub ciekami, przejść dla zwierząt małych pod S5, przejść z półkami dla zwierząt małych pod S5 zespolonych z rowami melioracyjnymi, przejść wyłączone dla płazów, ekranów ochrony akustycznej o łącznej długości około 2,3 km, ekranów przeciwośnieźniowych dla ptaków o łącznej długości około 2,7 km, osłon na obiektach o łącznej długości około 0,9 km, zieleni osłonowej i izolacyjnej, systemu oczyszczania ścieków deszczowych i sanitarnych (m.in. osadników, separatorów i zbiorników retencyjnych przy

wylotach kanalizacji deszczowej do odbiorników), budowę oświetlenia: MOP-ów, węzłów drogowych, węzła „Dąbce”, drogi powiatowej nr 4771P na przejeździe WD7, budowę 22 obiektów inżynierskich, w tym: wiaduktów w ciągu drogi S5, mostów w ciągu drogi S5, wiaduktów drogowych (przejazdowych) nad drogą S5, kładkę dla pieszych łączącą MOP-y, przejazd pieszko – rowerowy pod DK 12, budowę przepustów, ogrodzenie drogi ekspresowej na całej długości, budowę urzędów organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, przebudowę, względnie zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia, wyciecie kolidujących drzew i krzewów, a także przebudowę dwóch linii elektroenergetycznych o napięciu 110 kV i 220 kV.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki, które zostały określone w punktach: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.7 tiret 15, pkt. 3 i 4, 1.2.13, 1.2.14, 1.2.15, 1.2.16, 1.2.17, 1.2.18, 1.2.19, 1.3.5 pkt. 8-22, 1.3.12, VIII.1 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 19.08.2011 r. nowy znak: WOO-II.4200.4.2011.EK stary znak: RDOŚ-30-00.II-66191-30/10/lek o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, na odcinku węzeł Głuchowo (A2 – bez węzła) węzeł Kaczkowo (bez węzła), częściowo zmienionej i częściowo utrzymanej w mocy decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 21.02.2013 r. znak: DOOS-1dk.4200.143.2011.ew.26, dalej w całości *decyzya 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 innych danych ruchowych, niż te które były wykorzystane w dokumentacji przygotowanej na etapie ubiegania się o *decyzyę oos*. Różnice w natężeniu ruchu są związane z wykonaniem prognozy ruchu na dokładniejszych danych ruchowych. Przedstawiona w *raporcie* opracowanym na potrzeby wystąpienia o ponowną ocenę analizę rozpraszania dwutlenku azotu w powietrzu nie wykazała przekroczeń wartości odniesienia przy uwzględnieniu dopuszczalnej częstości 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 terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał 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 niniejszym postanowieniu podtrzymano warunek określony w *decyzyi oos* dotyczący sporządzenia przez inwestora analizy porównawczej, której celem będzie weryfikacja zastosowanego do obliczeń modelu matematycznego rozpraszania substancji w powietrzu, przyjętych w *raporcie* założeń oraz oceny rzeczywistego oddziaływania drogi S5 na stan jakości powietrza.

Planowane przedsięwzięcie charakteryzować się będzie małym oddziaływaniem na klimat. W przypadku przedmiotowej inwestycji, gazem cieplarnianym emitowanym w znaczących ilościach w związku z realizacją i eksploatacją inwestycji będzie dwutlenek węgla.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi emisja dwutlenku węgla w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych na etapie prowadzenia robót. 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 spalimowych. 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 5, 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 zasięgu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane w miejscowościach: Mórkowo, Wilkowiec, Święciechowo, Lasocice, Zaborowo, dla których zgodnie z art. 113, ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2013 r. poz. 1232 j.t. ze 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 W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na ww. terenach, ustalono obowiązek zastosowania odpowiednich rozwiązań technicznych ograniczających negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko. Zainstalowane zostaną ekrany akustyczne, ograniczające emisję hałasu pochodzącego od drogi, o ścisłe określonych parametrach geometrycznych i akustycznych, tj. długości, wysokości, lokalizacji określonej kilometrażem drogi. W niniejszym postanowieniu określono minimalne parametry ekranów akustycznych, które zagwarantują dotrzymanie na terenach przez nie chronionych akustycznych standardów jakości środowiska.

Inwestor zdecydował się na przedłużenie ekranu EA-4 o 300 m, z uwagi na protesty społeczne, tak więc cały ekran zostanie wybudowany w km od 19+197 do 20+018. Część ekranu EA-4 niewskazana w warunkach realizacji przedsięwzięcia (w km od 19+197 do 19+497) będzie ochraniała teren niezagospodarowany.

Ekran EA-1 wskazany do realizacji w km od 3+370 do 3+550 z punktu widzenia dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku nie jest konieczny. Projektuje się go pomiędzy wałami ziemnymi, które stanowią będą element naprowadzający zwierzęta do przejścia. Pozostawienie przerwy w wałach ziemnych o długości 100 m, stanowiących także element przeciwhałasowy, spowodowałoby powstanie niekorzystnego efektu impulsowej emisji hałasu z drogi. Aby zapobiec takiej sytuacji, która stanowić może dużą większość uciążliwość niż brak jakiegokolwiek zabezpieczenia, konieczne jest wypełnienie tej przerwy.

Inwestor zdecydował się także na realizację ekranu akustycznego EA-5 w km od 19+656 do 19+920 o wysokości min. 4,0 m i długości min. 264 m, zlokalizowanego wzdłuż drogi S5 po jej prawej (zachodniej) stronie z odcinkami początkowym i końcowym o długości 16 m każdy o zmniejszającej się wysokości. Zgodnie z wyjaśnieniami Inwestora, ekran ten ma na celu ochronę znajdujących się w tym miejscu terenów ogródków działkowych. Teren taki kwalifikuje się zgodnie z rozporządzeniem w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku do terenów rekreacyjno – wypoczynkowych, dla których dopuszczalny poziom hałasu w porze dziennej wynosi 65 dBA. W porze nocnej, z uwagi na niewykorzystywanie tych terenów, zgodnie z ich funkcją, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy, tj. 56 dBA. Zasięg oddziaływania hałasu o poziomie 65 dBA nie obejmuje terenów ogródków działkowych, zatem nie ma obowiązku instalacji zabezpieczeń

akustycznych w postaci ekranu. Z tego powodu, ekran ten nie został wskazany w warunkach realizacji przedsięwzięcia.

W przypadku ekranów akustycznych, ważne jest, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem, oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność.

W odniesieniu do warunków określonych w decyzji oś część ekranów stała się niepotrzebna, część ekranów uległa skróceniu lub/i zmniejszeniu ich wysokości, w pojedynczych przypadkach zmieniono lokalizację początków i końca ekranów oraz zwiększono wysokość. Dokonane zmiany wynikają wprost ze zmiany przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, a także z korekty niwelety drogi. Podniesienie poziomów dopuszczalnych spowodowało, iż część ekranów stała się niepotrzebna, bowiem tereny, dla ochrony których zostały zaprojektowane, nie znajdują się w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania drogi ekspresowej. Parametry pozostałych ekranów zostały dopasowane do zmienionych poziomów dopuszczalnych – zostały określone wartości graniczne, przy których na terenach wymagających ochrony akustycznej, zachowane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska.

Droga ekspresowa S5 przecinać się będzie z drogami lokalnymi, drogą wojewódzka nr 323, drogą krajową nr 12, liniami kolejowymi: nr 359 relacji Zbąszynek – Leszno i nr 14 relacji Głogów – Leszno. Ponadto, planowana droga ekspresowa S5 przebiegać będzie równoległe do linii kolejowej nr 271 relacji Wrocław – Leszno (E-59). W tych miejscach dochodzić będzie do skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniami istniejących przedsięwzięć. Analiza skumulowanego oddziaływania wykazała, iż przedmiotowa droga S5 będzie w większości przypadków głównym źródłem hałasu, w niektórych przypadkach będzie dominującym źródłem hałasu, a hałas z dróg poprzecznych i linii kolejowych będzie miały niewielki udział w kształtowaniu klimatu akustycznego.

W miejscu skrzyżowania przedmiotowej drogi z drogą krajową nr 12 powstanie węzeł drogowy. W zasięgu oddziaływania izolacji hałasu o poziomie 56 dB w porze nocnej (maksymalny zasięg) nie znajdują się żadne tereny wymagające ochrony akustycznej. W wyniku skumulowanego oddziaływania nie będzie dochodzić zatem do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

W miejscu skrzyżowania projektowanej drogi ekspresowej S5 z drogą wojewódzka nr 323 powstanie węzeł drogowy. Węzeł zlokalizowany zostanie w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony akustycznej. Klimat akustyczny na tych terenach kształtowany będzie hałasem pochodzącym z planowanego przedsięwzięcia. W analizach akustycznych uwzględniono oddziaływanie całego obiektu wraz z odcinkami przebudowywanej drogi wojewódzkiej. Z obliczeń wynika, iż oddziaływanie węgla nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony. Z uwagi na stosunkowo niewielki ruch na drodze wojewódzkiej nr 323 oraz rodzaj terenu chronionego (teren rekreacyjno – wypoczynkowy – ogródki działkowe), dla którego dopuszczalny poziom hałasu równy 65 dBA obowiązuje wyłącznie w porze dziennej, nie będzie ona źródłem ponadnormatywnego oddziaływania hałasu. Akustyczna standardy jakości środowiska zostaną w tym miejscu dotrzymane.

Projektowana droga ekspresowa S5 w miejscu kolizji z liniami kolejowymi poprowadzona zostanie na nasypie o wysokości od 7 do 8 m. W rejonie przejścia nad linią kolejową nr 359 znajduje się teren zabudowy zagrodowej zlokalizowany w odległości ok. 250 m od drogi ekspresowej, który sąsiaduje z tą linią. Na przedmiotowej linii

prowadzony jest ruch pociągów pasażerskich i towarowych w liczbie 12 składów pociągów osobowych oraz 2-3 składów pociągów towarowych wyłącznie w porze dziennej. Prognozowany równowazny poziom hałasu w porze dziennej od drogi ekspresowej wyniesie maksymalnie 60 dBA. Dopuszczalny poziom hałasu dla tego rodzaju terenu chronionego wynosi 65 dBA. Uwzględniając niewielkie natężenie ruchu pociągów na ww. linii kolejowej, można stwierdzić, że hałas emitowany do środowiska z tej linii będzie znacznie poniżej poziomu dopuszczalnego 65 dBA, a to oznacza, iż w wyniku skumulowanego oddziaływania linii kolejowej i projektowanej drogi ekspresowej nie będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku.

W miejscu przejścia projektowanej drogi ekspresowej nad linią kolejową nr 14 relacji Głogów – Leszno, nie będzie występować oddziaływanie skumulowane, bowiem ruch na tej linii został wstrzymany i nie przewidyuje się jego wznowienia.

Przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych przedsięwzięcia, tj. natężeniu i strukturze ruchu, w wyniku realizacji zabezpieczeń akustycznych, dotrzymane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, położonych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. W przypadku terenu zabudowy zagrodowej w miejscowości Witkowice, położonego po lewej (wschodniej) stronie projektowanej drogi prognozuje się w roku prognozy 2027 niewielkie przekroczenie poziomu dopuszczalnego w porze nocej na wysokości 0,3 dB na wysokości 4 m i 0,8 dB na wysokości 6 m. W roku prognozy 2017 (przewidywanym roku oddania drogi do użytku) przekroczenia nie będą występować. W celu weryfikacji obliczeń, punkt ten wskazano do pomiaru poziomu hałasu w ramach analizy porównawczej.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunek I.2.16 zawarty w decyzji oos. Wynikający z punktu I.2.16 decyzji oos obowiązek prowadzenia robót budowlanych w rejonie przejść przez tereny wymagające ochrony akustycznej wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00 wpłynie na zmniejszenie poziomu emisji hałasu związanego z robotami budowlanymi. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą odczuwane jako uciążliwe. Ponadto, oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie budowy będzie krótkotrwałe i odwracalne.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych uszczegółowiono warunek dotyczący sporządzenia analizy porównawczej, z zakresu hałasu. W ramach analizy należy wykonać pomiar poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Pomiar powinien być wykonane tak, aby pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określiły rzeczywistą wartość równowaznego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikowały założenia przyjęte na etapie projektu. Wskazano, aby dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu oraz ukształtowania terenu zlokalizować co najmniej jeden punkt pomiarowy, przy czym określono szczegółową lokalizację 9 punktów. Pomiar hałasu w tych punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy, a także pozwolą na ocenę oddziaływania skumulowanego przedsięwzięcia planowanego i istniejących przedsięwzięć.

Odwodnienie planowanej drogi zaprojektowano powierzchniowo poprzez nadanie nawierzchni dróg odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych w kierunku obustronnych rowów i urządzeń odwadniających oraz włącznie z wykorzystaniem drenów, np. w pasie rozdzielu jezdni. Wody opadowe i roztopowe ujęte zostaną w otwarty i zamknięty system kanalizacyjny oparty na rowach drogowych, wpustach z osadnikiem, osadnikach, przykanalikach, kolektorach ściekowych z odprowadzeniem wód za pośrednictwem

otwartych rowów przydrożnych do odbiorników, tj. cieków powierzchniowych, rowów melioracyjnych oraz zbiorników retencyjnych. Kanalizację deszczową zaprojektowano w miejscach bardzo wrażliwych na zanieczyszczenie wód podziemnych, a także na odcinkach luków, wysokich nasypów i obiektów inżynierskich. W tym zakresie warunek I.3.2 decyzji oos został zaktualizowany.

Jak wynika z przeprowadzonej analizy, ostatecznymi odbiornikami ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą cieki wodne – rowy i cieki OS-51, OS-50, OS-34, OS-1, SW-5, SW-1a, SW-2, PS-20, PS-12, Rów Święciechowski, Ps-4, Rów Strzyzewicki, Rów SL, Rów SC, Rów Ściekowy, Rów SB, Rów II, Rów Ilz, Rów Ilz, Rów II, Rów Polski, PA-2-1, PA-2, Ks-2 – oraz grunt, przez rowy chłonne i zbiorniki. Rowy infiltracyjne stanowiące naturalne piaskowniki o przepływie poziomym z odpowiednio ukształtowanym spadkiem dna zapewniającym infiltrację wód opadowych bezpośrednio do gruntu zaprojektowano na odcinkach: row prawostronny w km od 21+100 do 22+130, row lewostronny w km od 21+200 do 22+230, wzdłuż projektowanego łącznika z drogą krajową nr 5. Dla wszystkich zlewni zaprojektowano łącznie 18 zbiorników o funkcji retencyjnej. Część zbiorników jest ziemna, infiltracyjna, gdzie warstwa dna będzie regularnie usuwana (9 zbiorników), a część jest zbiornikami betonowymi wyłącznie o funkcji czasowej retencyjnej, ograniczającej odpływ do odbiornika (9 zbiorników). Zbiorniki posiadające przelewy awaryjne oraz będą miały zapewniony dojazd dla ich okresowego czyszczenia. Celem zbiorników jest spowolnienie odpływu do odbiornika, umożliwiający sedymentację zawiesziny oraz ograniczenie ilości odprowadzanych do niego wód poprzez regulację odpływu oraz redukcję szczytowego natężenia przepływu. Wobec powyższego, zaktualizowano warunki: I.3.1, I.3.3 decyzji oos.

Opracowany na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko raport zawiera prognozowane wielkości stężeń zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych, wyznaczone w oparciu o metodykę zawartą w PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie drog”. Analiza dokumentacji wykazała, że mimo zastosowania metodyki wyznaczania prognozowanych stężeń zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych, dającej wyniki zawyżone, po przejściu wód opadowych i roztopowych przez szereg zaprojektowanych urządzeń podczyszczających w postaci: rowów trawiastych, zbiorników retencyjnych z przelewami awaryjnymi, rowów infiltracyjnych bezodpływowych oraz osadników i separatorów substancji ropopochodnych spełnione będą warunki określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 18.11.2014 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). Zasadniczym elementem podczyszczania ścieków w systemie odwodnienia przedmiotowej drogi są obustronne rowy drogowe trawiaste o kształcie trapezowym oraz odpływowym. Wskutek sedymentacji zawiesziny zajdzie w nich pierwsze podczyszczenie ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych spływających z drogi. Na odcinkach, które wymagają szczególnej ochrony m.in. z uwagi na wysoki poziom wód gruntowych, rowy i zbiorniki będą posiadały uszczelnienie w postaci geowłókniny zabezpieczające przed przedostaniem się zanieczyszczeń do gruntu. Odcinki, na których zastosowane zostanie do rozwiązania wskazano w uzupełnieniu raportu. Ponadto, przewidziano wykonanie na większości wylotów kanalizacji, oraz przed wylotami do zbiorników, systemów służących do podczyszczania ścieków opadowych i roztopowych (osadnik + separator).

Źródłem wody dla planowanych Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP) będzie przyłącze wodociągowe w Witkowicach. Ścieki sanitarne z MOP-ów zostaną wpięte do istniejącej kanalizacji w drodze powiatowej 4771P relacji Witkowice – Święciechowa. Ścieki z nawierzchni utwardzonych z terenów MOP-ów odprowadzane będą przy użyciu kanalizacji

deszczowej do systemu osadnik-separator. Po podczyszczeniu będą odprowadzane do rowów przydrożnych i dalej do zbiorników ziemnych, a następnie do odbiorników. Ponadto, zgodnie z § 160 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430, ze zm.) zaprojektowano odwodnienie parkingu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne poprzez żelbetowy zbiornik bezodpływowy oraz szczerły system kanalizacji. W trakcie normalnej, bezawaryjnej eksploatacji system pozwoli na odprowadzenie wód opadowych i roztopowych w taki sam sposób jak dla całego MOP, dzięki zamknięciu zasady na dopływie do zbiornika. Natomiast w przypadku wycieku substancji niebezpiecznych z pojazdu, system umożliwi odciecie odpływu do sieci kanalizacji MOP, otwarcie zasady i skierowanie ścieków do zbiornika. Zobowiązano zatem aby zbiornik wykonać jako szczelny, bezodpływowy o pojemności minimum 10 m³. Wobec powyższego, zweryfikowano brzmienie warunku I.3.4 *decyzji oos*.

Prawidłowe funkcjonowanie zaprojektowanego systemu odwodnienia oraz zagospodarowania ścieków wymaga dokonywania okresowego czyszczenia i konserwacji urządzeń odwadniających, dlatego podtrzymano warunek I.2.2 *decyzji oos*.

Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, że realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami nałożonymi w niniejszym postanowieniu oraz przy zastosowaniu przedstawionych w dokumentacji rozwiązań projektowych nie będzie stwarzać zagrożenia dla środowiska wodnego analizowanego obszaru. Wykorzystanie przez inwestora rozwiązań technicznych w zakresie odwodnienia poszczególnych elementów i obiektów, usytuowanych na odcinku planowanej drogi ekspresowej, umożliwi nie tylko efektywne odprowadzenie wód opadowych, roztopowych i drenazowych do odbiorników, ale pozwoli także ochronić te odbiorniki przed negatywnym wpływem zrzucanych ścieków, zarówno w aspekcie jakościowym, jak i ilościowym.

Odwodnienie powierzchniowe terenu realizacji przedsięwzięcia odbywa się generalnie w dwóch kierunkach: północnym oraz południowym i południowo-wschodnim. Na północ od Leszna prawie równoleżnikowo przebiega dział wodny II rzędu rozdzielający dorzecze Warty i Baryczy. Dział ten występuje w km około 5+700 analizowanego wariantu. Teren inwestycji w obrębie zlewni Warty (na północ od strefy wododziałowej) odwadniany jest do systemu Obrzy dwiema równoległymi dolinami: doliną Samicy Leszczyńskiej oraz doliną Samicy Osieckiej. Do zlewni Samicy Leszczyńskiej przynależny odcinek inwestycji od km 0+000 do km około 5+700. Droga nie przecina tu Samicy Leszczyńskiej, która położona jest na północ od km początkowego, lecz przecina kilka bezimiennych cieków powierzchniowych o przebiegu zwykle równoleżnikowym. Teren przedsięwzięcia w obrębie zlewni Baryczy odwadniany jest przez szereg dopływów Rowu Polskiego. Analizowany wariant przecina szeroką pradalinę Rowu Polskiego, w obrębie której występuje bardzo gęsta sieć rowów melioracji podstawowej i szczytowej. Najbliższe zlokalizowany zbiornik wód stojących to staw, powstały wskutek eksploatacji kruszyw. Położony jest on na północ w rejonie km 19+300 w odległości około 1200 m od przedsięwzięcia. W wyniku kolizji planowanej inwestycji z ciekami powierzchniowymi zaprojektowano obiekty mostowe na Dopływie potoku Samica w km 3+462 oraz na Rowie Polskim w km 24+705. Analizowana droga ekspresowa przebiega przez jednolite części wód powierzchniowych, dalej *j.cwp*, Samica (PLRW600017156429), Row Strzyzewicki (PLRW600017148849), Row Święciechowski (PLRW60001714886), Dopływ w Henrykowie (PLRW60001714882), Polski Row od Rowu Kaczkowskiego do Baryczy (PLRW6000191489) oraz Row Polski od źródła do Rowu Kaczkowskiego (PLRW600017148549). Jednocześnie, inwestycja znajduje się na jednolitej części wód podziemnych nr 74 o kodzie PLGW631074 i nr 71 o kodzie PLGW631071. Wszystkie one należą do regionu wodnego Warty, w obszarze dorzecza Odry. Rów

Strzyzewicki, Rów Święciechowski oraz Dopływ w Henrykowie są naturalną częścią wód. Pozostałe *j.cwp* są silnie zmienionymi częściami wód. Według Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry wszystkie mają zły stan środowiskowy, i tylko Samica nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Pozostałe *j.cwp* są zagrożone i wyznaczono im derogacje czasowe od osiągnięcia celów. Jednolite części wód podziemnych są dobrego stanu ilościowego i jakościowego, wobec czego nie są zagrożone 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. Projekt budowlany przewiduje usunięcie kolizji z ciekami i istniejącym systemem drenazowym i zapewnieniu jego dalszego funkcjonowania, budowę obiektów mostowych, przepustów, oraz regulację i przebudowę rowów melioracyjnych i przydrożnych. Wzdłuż analizowanej trasy występują kolizje zarówno z ciekami i rowami melioracji szczytowej i podstawowej, w tym z Rowem Święciechowskim, Rowem Strzyzewickim, Rowem Ściekowym i Rowem Polskim. Poza dwoma mostami o konstrukcji ramowej z prefabrykowanych żelbetowych, przewidziano wykonanie skrzynkowych przepustów prefabrykowanych żelbetowych. Koryta większości cieków przewidziano uregulować w rejonie projektowanych przejęć umożliwiających ich przeprowadzenie pod drogą ekspresową i/lub drogami podrzędny. Część rowów melioracji szczytowej przewiduje się umocnić powyżej i poniżej przepustów. W związku z przebudową odcinków cieków (rowów) melioracyjnych przewiduje się również rozbiórki istniejących przepustów oraz likwidację niektórych odcinków rowów melioracyjnych. Występujące w obrębie pasa drogowego rowy melioracyjne z uwagi na ogólnie zły stan techniczny spowodowany wieloletnimi zaniedbaniami w konserwacji przewidziano przebudować w celu dostosowania ich do odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi. Jak wynika z *raportu*, starano się przy tym zapewnić odpowiednie warunki odwodnienia dla gruntów rolnych odwadnianych tymi rowami. W tym celu odcinki rowów melioracyjnych w niezbędnym zakresie przewidziano pogłębić i odpowiednio umocnić. W przypadkach koniecznych dokonano także korekty trasy rowów w celu skrócenia długości budowli przepustowych bądź ograniczenia ilości tych budowli. Ponadto, przewidziano wykonać nowe rowy melioracyjne – rowy opaskowe, dla zachowania warunków odwodnienia gruntów rolnych. 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 podczyszczenia ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, a także pozostałe rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne oraz postępowania z odpadami nie przewiduje się negatywnego oddziaływania 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.

Na analizowanym obszarze nie występują gleby zaliczone do I i II klasy bonitacyjnej. Na terenie przez który przebiega analizowana inwestycja dominują gleby III i IV klasy, a projektowana droga ekspresowa w większości przebiega przez gleby średniej i słabej jakości IV-VI klasy bonitacyjnej. W nawiązaniu do rozwiązań projektowych należy zauważyć, iż spośród planowanych do nasadzeń drzew planuje się gatunki o właściwościach fitoremediacyjnych, których obecność przyczyni się do zmniejszenia ładunku np. metali

ciężkich sorbowanych przez glebę w otoczeniu drogi, dlatego podtrzymano warunek I.3.5 pkt. 8-22 *decyzji oos*.

W przedłożonym raporcie w sposób bardzo szczegółowy przedstawiono budowę hydrogeologiczną w otoczeniu i podłożu planowanej drogi opartą m.in. na Szczegółowej Mapie Geologicznej Polski w skali 1:50 000, profilach otworów hydrogeologicznych wykonanych na tym terenie oraz badaniach geotechnicznych. Podłoże geologiczne stanowią zróżnicowane utwory czwartorzędowe dające się usystematyzować w następujące grupy litogenetyczne: od km 0+000 do km 7+000 drogi występują piaski, żwiry, glazy i gliny plodowe i piaszczyste; dalej gliny lodowcowe zlodowacenia środkowopolskiego z piaskami i żwirami rzecznołodowcowymi; od około km 15+000 do końca opracowania piaski i żwiry pradolinne terasów dolin rzecznych oraz piaski rzeczne. W tak wykształconych osadach wody podziemne stanowią użytkowe zasobne struktury wodonośne wydzielone jako główne zbiorniki wód podziemnych, dalej *g=wp*. Z tego względu na odcinku w km od około 2+650 do 13+000 planowana droga ekspresowa przebiegać będzie przez *g=wp* nr 305 Zbiornik międzymorenowy Leszno, natomiast na odcinku w km od 14+900 do 24+100, przebiega przez *g=wp* nr 307 Sandr Leszno. W Zbiorniku międzymorenowym Leszno seria wodonośna występuje na znacznej głębokości i jest izolowana serią glin lodowcowych o miąższości 30 – 60 m, co zapewnia jej wystarczającą ochronę. Natomiast w Sandrze Leszno poziom wodonośny występuje już płytko pod powierzchnią terenu, dlatego na jego przebiegu należy zastosować rozwiązanie zapewniające ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniem. W miejscu występowania zwierciadła wód gruntowych przy wysokich stanach wód gruntowych na głębokości do 2 m od dna rowów drogowych i zbiorników retencyjnych zastosowano zabezpieczenie w postaci geowłókniny. Natomiast w miejscach, gdzie przy wysokich stanach wód gruntowych zwierciadło wód występuje na głębokości do 1 m od powierzchni terenu zaprojektowano kanalizację deszczową, tj. w km od 16+700 do 17+300 i od 18+400 do 19+800. Rozwiązania te określone zostały w warunkach niniejszego postanowienia.

Na odcinku przebiegającym przez Sandr Leszno, w kilometrze od 14+850 do 16+580 przedstawiciele przecina ujęcie Przybyszewo – Strzyżewice wraz ze strefą ochronną ustanowioną rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z dnia 15 czerwca 2005 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej Przybyszewo-Strzyżewice, powiat leszczyński, województwo wielkopolskie (Dz. U. Woj. Wilkp. nr 104, poz. 2867 z dnia 11 lipca 2005 r.), natomiast w kilometrze od 24+710 do 25+700 ujęcie Kłoda ze strefą ochronną wyznaczoną i ustanowioną na mocy decyzji nr OS. II.6223-37/2000 Starosty Leszczyńskiego z dnia 23 marca 2001 r.

Na strefie ochronnej ujęcia Przybyszewo-Strzyżewice zabroniono m.in.: wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, lokalizowania magazynów produktów ropopochodnych (również stacji paliw) oraz innych substancji, a także rurociągów do ich transportu, budowy dróg tranzytowych i ponadlokalnych. W związku z powyższym, inwestor zwrócił się do Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Lesznie, aby wystąpiło o zmianę rozporządzenia w zakresie zapisu dotyczącego zakazu budowy dróg tranzytowych i ponadlokalnych. W skutek czego zmieniono treść zapisu rozporządzeniem nr 3/2008 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z dnia 6 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej Przybyszewo-Strzyżewice z dnia 11 lipca 2005 r., gdzie zapisano, że zabrania się budowy dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych klas: A, S, GP i G bez zastosowania szwedzkiego systemu ich odwadniania i odprowadzania ścieków opadowych z tych dróg poza teren ochrony pośredniej ujęcia. W związku z powyższym odcinek ten został skanalizowany, a ścieki wyprawdane poza strefę i po oczyszczeniu na osadnikach i separatorach

odprowadzone do cieków powierzchniowych. Na całym odcinku przebiegającym przez strefę zaprojektowano studzienki wpustowe połączone w szczytny system kanalizacji, którym wody spływające kierowane będą do szczytnego zbiornika retencyjnego zlokalizowanego w km 16+400. Przed zbiornikiem retencyjnym wody opadowe oczyszczone będą w dwóch zestawach osadnika i separatora cyrkulacyjno – koalescencyjnego. Oczyszczone wody deszczowe ze zbiornika będą przepompowane do rowu SL zlokalizowanego poza strefą i nie przepływającego przez nią. W celu ograniczenia sytuacji awaryjnych w ww. separatorach projektuje się urządzenie alarmujące o przekroczeniu maksymalnej grubości warstwy oleju. Ponadto, w przepompowni zaprojektowano układ z pompami rezerwowymi.

Na ujęciu Kłoda na terenie ochrony pośredniej zewnętrznej zabroniono m.in.: wprowadzania ścieków do gruntu lub do wód powierzchniowych, rolniczego wykorzystywania ściętków oraz lokalizowania magazynów substancji chemicznych. Przyjęte rozwiązanie zakłada ujęcie wód opadowych z jezdni poprzez wpusty wpięte w szczytny system kanalizacji i odprowadzenie ich poprzez urządzenie oczyszczające, tj. osadnik i separator bezpośrednio do zbiornika retencyjnego ZB-17 w km 25+610.

Sposób odwodnienia drogi na tych strefach spełnia wymagania warunku I.2.1 określonego w *decyzji oos*.

Na obszarze stref obu ujęć nie ma potrzeby uszczelniania rowów, gdyż wody opadowe z jezdni poprzez wpusty są wpięte w szczytny system kanalizacji i odprowadzone poprzez urządzenia oczyszczające bezpośrednio do zbiorników retencyjnych.

W uzupełnieniu raportu opisano technologie fundamentowania obiektów inżynierskich. Z uwagi na zróżnicowaną budowę geologiczną przewidziano, zarówno posadowienie bezpośrednie na ławach fundamentowych, jak i pośrednie np. z wykorzystaniem pali fundamentowych. Ponadto, opisano warunki podłoża pod posadowienie nasypu i drogi i określono miejsca gdzie z uwagi na wysadzinowatość i stan gruntu, a także poziom zwierciadła wód gruntowych względem projektowanej rzędnej robót ziemnych wymagana jest wymiana gruntu, posadowienie bezpośrednio z wykorzystaniem wzmocnionych warstw podłoża, lub zastosowanie geowłóknin w celu zabezpieczenia nasypu przed skutkami zmian poziomu wód gruntowych. Z uwagi na punktową skalę prac, nie przewiduje się znaczących zmian w środowisku gruntowo-wodnym w związku z wykonywaniem tych obiektów.

Projektowana droga ekspresowa przebiega w pobliżu złożeń kopalni pospolitych. Bezpośrednio przebiega przez teren udokumentowanego złoża kruszywa naturalnego „Zaborowo”, o powierzchni 442,4 ha, jednak nie przecina złożeń udokumentowanych w kategorii C1 rozpoznania. Przedmiotowa inwestycja przebiega przez południowo-zachodni kraniec złoża kruszywa udokumentowanego w kategorii C2, na odcinku w km od około 16+800 do około 19+400.

Analizując morfologię terenu planowanego przedsięwzięcia, droga położona jest na terenach ukształtowanych w okresie zlodowacenia środkowopolskiego i północnopolskiego, w taki sposób, że na odcinku do około km 16+000, rzędne terenu obniżają się z 100 m n.p.m. do około 84 m n.p.m., a dalej droga przebiega przez płaską dolinę Rowu Henrykowskiego, równinę sandrową, dolinę Rowu Polskiego, a następnie teren ostańca wysoczyznowego gdzie rzędna wzrasta do około 90 m n.p.m. Amplituda deniwelacji terenu osiąga około 18 m. Lokalne drogi ekspresową planuje się w wykopach o głębokości do 2,5 m p.p.t. Dłatego w uzupełnieniu do raportu przeanalizowano szczegółowo położenie niwelety drogi z głębokością wykopu oraz położeniem zwierciadła wód gruntowych. W raporcie wskazano również głębokość do zwierciadła wód gruntowych, w szczególności miejsca gdzie występuje ono płytko pod powierzchnią terenu. Z przeprowadzonej analizy wynika, że jedynie na odcinku w km od 27+750 do 28+490 planowanej drogi konieczne będzie obniżenie

zwierciadła wód gruntowych o około 0,7 – 2 m, bowiem droga przecina wzniesienie. Jednak, jak wynika z przedstawionych informacji lej depresji będzie miało charakter lokalny i nie powinien wykroczyć poza linię rozgraniczającą. Ponadto, należy wspomnieć, iż lokalnie dno projektowanych rowów przydrożnych zalegać będzie na rzędnej poniżej stwierdzonego w badaniach geologicznych pierwszego poziomu wodonośnego. Maksymalne wcięcie się rowów w poziom wodonośny będzie wynosiło od 1,5 m do 2,0 m, z reguły nie będzie jednak przekraczać 0,5 m. Podczas procesu projektowania przeprowadzono szczegółowe analizy i obliczenia wykonane dla najmniej korzystnych warunków — wysokich stanów wód. Powyższe analizy wykazały, iż maksymalny lej depresji może sięgać lokalnie od 10 do 25 m. Projektowane rowy przydrożne lokalnie stanowią będą nie tylko urządzenia odprowadzające wody opadowe z trasy i pobliskich terenów, ale również element drenujący, zabezpieczający przed podsiąkaniem, napływem wód gruntowych wzdłuż projektowanej drogi. Dzięki zachowaniu odpowiednich spadków w rowach, następować będzie szybkie odprowadzenie wód do odbiorników, rowy te przy projektowanych parametrach zachowują funkcję drenującą i tym samym odpowiednią efektywność podczyszczania (woda nie będzie stagnować). Ponadto, szybkie odprowadzenie drenowanych wód zabezpieczy nasyp drogowy przed rozmoknięciem i osłabieniem jego wytrzymałości. Jak wynika z *raportu*, parametry zaprojektowanych urządzeń zostały dobrane dla najmniej korzystnych warunków (wysokie stany wód, które występują tylko okresowo oraz bez uwzględnienia istniejących obecnie rowów melioracyjnych, które dodatkowo obniżają poziom lokalnych wód gruntowych). Zatem sytuacja, w której zaprojektowane rowy będą przecinać zwierciadło wód gruntowych (jesli takie warunki wystąpią) będzie krótkotrwała i tylko na niektórych odcinkach zwierciadła wody gruntowej mają zapewnione w każdym przypadku pochylenia podłużne (spadki) w kierunku odbiorników (rowów) i cieków melioracyjnych lub zbiorników retencyjnych i nie są rowami bezodpornymi. Zatem napływające do rowów przydrożnych okresowo wody gruntowe będą odprowadzane nimi w sposób ciągły do wskazanych odbiorników nie powodując stagnacji tych wód. Należy zwrócić uwagę, że zagłębienie dna rowów poniżej poziomu zalegania wód gruntowych nie wynikało z konieczności zwiększenia pojemności retencyjnej, lecz z konieczności zapewnienia odpowiedniego spadku, aby dojść z wodami do odbiorników (cieki lub zbiorniki) z uwagi na dość płaskie ukształtowanie terenu, na którym znajduje się droga. Powyższe wymusiło przegłębienie na niektórych odcinkach przekroju rowu drogowego, znacząco zwiększając ich pojemność retencyjną. Tym samym należy uznać, że ilości wód gruntowych napływających okresowo do rowów drogowych, nie pomniejszą ich objętości przeznaczonych na wody opadowe pochodzące z odwodnienia drogi i nie wpłyną na ich prawidłowe działanie. Celem zabezpieczenia skarp rowów drogowych przed możliwym rozmyciem przez okresowo sączące się wody gruntowe zaprojektowano odpowiednie umocnienia, zarówno w dnie, jak i na skarpach, w postaci narztu kamiennego oraz płyt betonowych ażurowych.

Biorąc pod uwagę zakres prac budowlanych, podtrzymano część warunków zawartych w *decyzji oos* dotyczących organizacji robót budowlanych, tj. I.2.9, I.2.11 oraz zobowiązano inwestora do zastosowania rozwiązań lokalizacyjnych i organizacyjnych dotyczących bazy budowy, parku maszyn oraz magazynu surowcowo-materiałowego, których zastosowanie zmniejsza ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji, a które na obecnym etapie uległy uszczegółowieniu. Zweryfikowano natomiast warunki określone w punktach I.2.4 - I.2.8 *decyzji oos* pod kątem m.in. wrażliwości środowiska i charakteru robót budowlanych i określono warunki dotyczące lokalizowania zaplecza budowy i bazy materiałowo-surowcowej oraz ich organizacji. 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 zanieczyścić środowisko gruntowo-wodnego oraz wody powierzchniowe zobowiązano magazynować na odizolowanych powierzchniach. Wskazano także, aby wszelkie wycieki neutralizować i unieszkodliwiać przy pomocy m.in. sorbentów i materiałów filtracyjnych.

Jednocześnie uszczegółowiono warunek I.2.3 *decyzji oos* dotyczący zagospodarowania ścieków bytowych na etapie budowy. Jednocześnie, w związku z planowanymi wykopami i nasypami ziemnymi, zweryfikowano warunek I.2.10 *decyzji oos* dotyczący mas ziemnych, gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym wydobytch w trakcie robót budowlanych. Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze. Ponieważ źródła tych ścieków wystąpią okresowo, dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i płytkich wód gruntowych należy zainstalować na placach budowy przenośne sanitarium.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki dotyczące ochrony zabytków, a także warunki dotyczące zagospodarowania odpadami. Dodatkowo, wskazano warunek dotyczący gromadzenia odpadów niebezpiecznych poprzez wskazanie sposobu i miejsc ich magazynowania. Dzięki wskazanym zabezpieczeniom: szczelne pojemniki, utwardzone i uszczelnione podłoże, środowisko gruntowo-wodne zostanie zabezpieczone przed ewentualnymi zanieczyszczeniami.

Budowa przedmiotowej inwestycji wymaga przebudowy kolidujących odcinków linii napowietrznych niskiego i średniego napięcia, które zostaną przebudowane na linie kablowe oraz dwóch linii wysokiego napięcia: 220 kV relacji Polkowice - Leszno/Plewiska oraz 110 kV relacji Leszno Gronowo - Włoszakowice (km przecięcia linii z droga S5 - 8+091). Z przedstawionych materiałów wynika, iż minimalna odległość przewodów roboczych od ziemi wyniesie 10,76 m dla linii 220 kV i 11,86 m dla linii 110 kV. Dla wskazanych niniejszej umieszczonych przewodów roboczych od ziemi inwestor wskazał natężenie składowej elektrycznej i składowej magnetycznej, które dla linii 220 kV wynoszą odpowiednio 4,18 kV/m i 17,3 A/m oraz dla linii 110 kV – 1,92 kV i 9/8 A/m. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 100 m od linii 110 kV. W związku z tym, natężenie pola elektrycznego i magnetycznego na wysokości 2,0 m n.p.t. nie przekroczy wartości dopuszczalnej dla miejsc dostępnych dla ludności, tj. 10 kV/m składowej elektrycznej i 60 A/m składowej magnetycznej określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz.U. nr 192, poz. 1883). W niniejszym postanowieniu określono parametry techniczne i eksploatacyjne linii, dla których przedstawiono informacje dotyczące oddziaływania.

Planowana inwestycja w części zlokalizowana będzie w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu „Kompleks leśny Śmigiel – Świeciechowa”. Na terenie obszaru zgodnie z rozporządzeniem Nr 1/06 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 19 stycznia 2006 r. w sprawie obszaru chronionego krajobrazu „Kompleks Leśny Śmigiel – Świeciechowa” (Dz.Urz. Woj. Wielkopolskiego Nr 16 poz. 409) obowiązuje między innymi zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2015 r., poz. 1651 j.t. ze zm.) zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, w tym przypadku spełniona jest wymieniona powyżej przesłanka. W pozostałej części drogi przebiega przez obszar chronionego krajobrazu „Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami gen. Dezzyderego Chlapowskiego i kompleksem leśnym Osteczna – Góra”, który nie ma obowiązujących zakazów. Najbliższe położonymi

obszarami Natura 2000 (w odległości ok. 4,5 km) są: obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Dolnej Baryczy PLB020084 i obszar specjalnej ochrony ptaków Pojezierze Sławskie PLB3000011.

Na potrzeby ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, z zakresu ochrony przyrody wykonano uzupełniające badania terenowe w latach 2010 – 2012. Badania te pozwoliły uszczegółowić i zweryfikować wcześniejsze dane oraz dostosować planowane działania minimalizujące do obecnie panujących warunków przyrodniczych. Na podstawie wcześniejszych danych oraz danych zweryfikowanych stwierdzono, że w kolizji z planowanym przedsięwzięciem znajdują się następujące siedliska przyrodnicze: 6430 - ziołorośla górskie (Adenostylion alliariae) i ziołorośla nadrzeczne (Convolvulietalia sepium, 9170 – grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum), 91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnion glutinoso-incanae) i olsy źródłiskowe, przy czym zniszczeniu ulegnie od 12% do 25% poszczególnych płatów tych siedlisk, na łącznej powierzchni ok. 5,6 ha. Nie przewiduje się więc istotnego uszczerpkienia zasobów ww. siedlisk występujących wzdłuż planowanego przedsięwzięcia. Spośród gatunków roślin podlegających ochronie w zasięgu oddziaływania znajdują się kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium*, które należą do grupy gatunków rozpowszechnionych, niezagrożonych. Pozostałe gatunki, wykazywane wcześniej jako chronione w związku ze zmianą prawa przestały podlegać ochronie. W związku z zaplanowanymi działaniami minimalizującymi wyklucza się negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na populacje chronionych gatunków zwierząt, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Ponadto, zdecydowana większość stwierdzonych gatunków fauny należy do grupy gatunków licznych i szeroko rozpowszechnionych, a miejsce realizacji przedsięwzięcia nie pełni istotnej funkcji dla zachowania we właściwym stanie ochrony populacji ww. gatunków.

W celu ograniczenia wpływu przedsięwzięcia na siedliska zwierząt oraz na populacje chronionych gatunków podtrzymano w całości warunki: 1.2.12, 1.2.13, 1.2.14, 1.2.15, 1.3.12 *decyji oos*. Określają one obowiązek ograniczenia wycinki do niezbędnego minimum, wykonania wycinki poza sezonem lęgowym ptaków, odpowiedniego zabezpieczenia drzew przewidzianych do usunięcia oraz zastosowania odpowiednich działań zabezpieczających płazy i gady. Podtrzymano również w części dotyczących przedmiotowego odcinka planowanej drogi warunki określone w punktach 1.2.7, tiret 15, pkt 3 i 4, 1.3.5 pkt 8-22 *decyji oos*. Warunki te dotyczą właściwej lokalizacji zaplecza budowy, tj. lokalizacji poza formami ochrony przyrody oraz zaprojektowania zieleni izolacyjnej i ekotonowej, z pominięciem gatunków obcych i ekspansywnych. W celu dostosowania wymagań określonych w *decyji oos* do aktualnych uwarunkowań przyrodniczych zmieniono brzmienie niektórych warunków tej decyzji. Dostosowano kilometraż oraz parametry przejeżdż dla dużych i średnich zwierząt. Szerokość przejeźdża górnego w km 22+921,55 nad drogą ekspresową S5 i przebiegającą do niej równoległą linią kolejową E-59, zostało zmniejszone z 80 m na 50 m. Mając na uwadze fakt, że nalożono dodatkowe rozwiązania ograniczające wykorzystywanie tego przejeźdża przez ludzi uznano, że nie wpłynie to na skuteczność jego wykorzystywania przez zwierzęta. Dostosowano również sposób ogrodzenia drogi wskazując konieczność jego wkopania w ziemię na co najmniej 50 cm w celu ograniczenia możliwości podkopywania się zwierząt. Dokonano również korekty liczby przejeźdża dla płazów i innych małych zwierząt oraz ich lokalizacji. Usunięto przejeźdża, które rokowały małą skuteczność, np. ze względu na kolizję z innymi elementami (np. linią kolejową E59). Skrócono także okres monitoringu skuteczności przejeźdża dla zwierząt. Zgodnie z *decyją oos* monitoring miał być przeprowadzony trzy razy w przeciągu 5 lat. Biorąc pod uwagę, iż zwiększono zakres

monitoringu obejmując nim wszystkie przejeźdża i przepusty nalożono na inwestora obowiązek prowadzenia monitoringu w skróconym okresie tj. tylko przez 2 lata. Ponadto, ze względu na fakt, że wyniki inwentaryzacji wykonanej w 2012 roku wykazały, że część siedlisk ulega degradacji poprzez zmeliorowanie, a część gruntów została zamieniona na grunty orne lub obszary, na których rozpoczęto uprawę wierzby energetycznej zrezygnowano z określenia obowiązku budowy części ekranów przeciwośnieńowych dla ptaków. Określono również nowe warunki realizacji przedsięwzięcia, co wynikało głównie z doprecyzowania rozwiązań projektowych oraz aktualizacji danych przyrodniczych. Zaplanowano dziewięć nowych przejeźdża dla płazów i innych małych zwierząt na drogach dojazdowych. W rejonie km 3+100, po wschodniej stronie drogi, zaprojektowano zbiornik zastępczy, który będzie służył płazom do odbycia rozrodu. Jego lokalizacja wynika z faktu, iż inwentaryzacja przyrodnicza wykazała, że w miejscu gdzie przebiega korpus drogi ekspresowej, w istniejącym zagłębieniu terenu, występują płazy. Nalożono również obowiązek przeprowadzenia monitoringu śmiertelności kręgowców, obejmujący cały odcinek drogi jak również monitoring ornitologiczny w obrębie terenów cenniejszych ornitologicznie. W celu identyfikacji zagrożeń dla gatunków chronionych oraz podejmowania na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom wskazano konieczność prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym. Pozostałe warunki nalożone w *decyji oos* nie są związane z charakterem planowanych do realizacji prac w kilometrażu przedstawionym we wniosku o przeprowadzenie procedury ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Mając na uwadze lokalizację projektu poza obszarami Natura 2000 oraz uzyskane wyniki inwentaryzacji przyrodniczych oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz i bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycja 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. Uwzględniając nalożone warunki realizacji przedsięwzięcia, inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych, nie nastąpi jej negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami, a także na pozostałe obszary chronione. Organ rozważył również możliwość oddziaływania skumulowanego i stwierdził, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania skumulowanego planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na cel i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

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, bowiem nie zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska. Należy dodać, iż organ nalożył obowiązek wykonania analizy porównawczej, z której może wynikać konieczność utworzenia takiego obszaru jeżeli przyjęte w raporcie założenia i prognozy okazały się niedoszacowane.

POUCZENIE

W związku z art. 90 ust 8 ustawy oos na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Otrzymują:

1. Wojewoda Wielkopolski ul. Niepodległości 16/18 61-713 Poznań
2. Pani Danuta Hryniewiecka GDDKiA Oddział w Poznaniu ul. Steniradzkiego 5a 60-763 Poznań
3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 kpa
4. *at*

Do wiadomości:

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

*Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Poznaniu*

*✓
Jolanta Ratajczak*

Sposób obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:

Data obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia: od do

Pieczęć urzędu

Podpis i pieczęć osoby potwierdzającej