

WOO-II.4242.7.2017.BZ.12

Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257), dalej *k.p.a.*, w świetle art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017, poz. 935), dalej *zmiana 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 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.), dalej *ustawy o oś.*, zawiadamiam strony postępowania o wydany dnia 29.12.2017 r. postanowieniu, którego treść podaje poniżej.

Doreczenie zawiadomienia 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 doreczenie uważa się za dokonane po upływie czterech dni od dnia publicznego ogłoszenia
Art. 74 ust. 3 *ustawy o oś.* Jeżeli niezdają stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego.
Art. 16 *zmiany k.p.a.* Do postępowania administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia niniejszej ustawy, ostateczną decyzją lub postanowieniem stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, z tym że do tych postępowani stosuje się przepisy art. 96a-96n ustawy zmienianej w art. 1.

**Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu**
Zbigniew Gorębski
Kierownik Oddziału
Środowiskowych Uwarunkowaniach
**Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
i Przedsięwzięć Linowych**

WOO-II.4242.7.2017.BZ.10

Poznań, 2017-12-29

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 90 ust. 1 i ust. 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 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.), w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257), po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn. „Zaproszkowanie i budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odcinek węzeł Kościan Południe – węzeł Radomicko” – Zadanie II od km 18+900,00 do km 33+899,20

ul. Jana Henryka Dąbrowskiego 79, 60-529 Poznań, tel. 061-639-64-00, fax. 061-639-64-47
sekretariat.poznan@rdos.gov.pl, poznan.rdos.gov.pl

1. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

uzgodniam warunki realizacji przedsięwzięcia

1. Wykonać działania wskazane w punktach: 1.2.4, 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9, 1.2.10, 1.2.11, 1.2.13, 1.2.14, 1.2.15, 1.2.17, 1.2.18, 1.2.19, 1.3.10, 1.3.12 oraz VII decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 19.08.2011 r. znak: RDOŚ-30-0011-66191-30/10/ek. WOO-II.4200.4.2011EK o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 Poznań-Wrocław, na odcinku węzeł Głuchowo (A2-bez węzła) węzeł Kaczkowo (bez węzła), czściowo zmienionej i utrzymanej w mocy przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 21.02.2013 r. znak: DOOŚIdk-4200.143.2011.ew.26 oraz następnie zmienionej decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak: DOOŚ-OAI.4200.26.2015.ew.5 z 20.04.2016 r. oraz działania wskazane w punktach:
 1. 1.2.7, w części dotyczącej lokalizowania zaplecza budowy i bazy materiałowo-śrowcowej poza obszarami objętymi ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody; obszaru specjalnej ochrony ptaków Wielki Łęg Obrzańskich PLB300004 oraz obszaru chronionego krajobrazu „Kompleks leśny Śmigiel-Swieciechowa”,
 2. 1.3.5, w części dotyczącej wykluczenia używania do nasadzeń takich gatunków jak: robinia akacja, *Rubinia pseudacacia*, czeremcha amerykańska *Padus serotina*, klon jesionolistny *Acer negundo*, jesion pensylwański *Fraxinus pennsylvanica* dąb czerwony *Quercus rubra*, bozodrzew gruczkowaty *Alnus altissima*, sinak octolwiec *Rhus typhina*, a na obszarach objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody do nasadzeń wykorzystywać tylko rodzime gatunki drzew i krzewów
3. W celu dotrzymania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach objętych ochroną akustyczną, zastosować następujące rozwiązania, zgodnie ze wskazaną, niżej lokalizacją:
 - a) w km od 23+785 do 23+865 drogi S5 – ekran akustyczny 1L-1, pochłaniający, o wysokości 5,0 m i długości 80 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5,
 - b) w km od 23+865 do 23+940 drogi S5 – ekran akustyczny 1L-2, pochłaniający, o wysokości 6,5 m i długości 75 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5,
 - c) w km od 23+940 do 24+040 drogi S5 – ekran akustyczny 1L-3, pochłaniający, o wysokości 4,0 m i długości 100 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5,
 - d) w km od 25+870 do 26+110 drogi S5 – ekran akustyczny 2L-1, pochłaniający, o wysokości 3,5 m i długości 240 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5,
 - e) w km od 26+110 do 26+200 drogi S5 – ekran akustyczny 2L-2, pochłaniający, o wysokości 5,5 m i długości 90 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5,
 - f) w km od 26+200 do 26+275 drogi S5 – ekran akustyczny 2L-3, pochłaniający, o wysokości 4,0 m i długości 75 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5,
 - g) w km od 26+280 do 26+325 drogi S5 – ekran akustyczny 3L, pochłaniający, o wysokości 3,5 m i długości 65 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5; zachować odległość ekranu od osi drogi od 26,4 m do 27,2 m,
 - h) w km od 26+785 do 26+820 drogi S5 – ekran akustyczny 4L-1, pochłaniający, o wysokości 2,5 m i długości 35 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5; zachować odległość ekranu od osi drogi od 28,2 m do 32,7 m,

- j) w km od 26+820 do 26+932 drogi S5 – ekran akustyczny 4L-2, pochłaniający, o wysokości 4,0 m i długości 112 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5; zachować odległość ekranu od osi drogi od 27,6 m do 28,2 m.
- k) w km od 27+943 do 28+135 drogi S5 – ekran akustyczny 5L, pochłaniający, o wysokości 3,5 m i długości 192 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5; w km od 31+000 do 31+190 drogi S5 – ekran akustyczny 6L, pochłaniający, o wysokości 3,0 m i długości 198 m, zlokalizowany po lewej stronie wzdłuż drogi S5; zachować odległość ekranu od osi drogi od 27,5 m do 44,0 m.
- l) w km od 19+984 do 20+221 drogi S5 – ekran akustyczny 1P, pochłaniający, o wysokości 3,5 m i długości 237 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; w km od 23+823 do 23+985 drogi S5 – ekran akustyczny 2P, pochłaniający, o wysokości 3,5 m i długości 162 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; w km od 25+965 do 26+030 drogi S5 (w km od -0+009 do 0+009 drogi krajowej 5) – ekran akustyczny 3P-1, pochłaniający, o wysokości 2,5 m i długości 68 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi krajowej 5; zachować odległość ekranu od osi drogi od 49,5 m do 68,5 m.
- o) w km od 26+030 do 26+170 drogi S5 (w km od 0+009 do 0+151 drogi krajowej 5) – ekran akustyczny 3P-2, pochłaniający, o wysokości 4,5 m i długości 141 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi krajowej 5; zachować odległość ekranu od osi drogi od 40,8 m do 49,5 m.
- p) w km od 26+600 do 26+752 drogi S5 – ekran akustyczny 4P, pochłaniający, o wysokości 4,0 m i długości 153 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; zachować odległość ekranu od osi drogi od 25,3 m do 28,7 m.
- q) w km od 27+964 do 28+145 drogi S5 – ekran akustyczny 5P, pochłaniający, o wysokości 3,5 m i długości 181 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; w km od 28+220 do 28+330 drogi S5 – ekran akustyczny 6P-1, pochłaniający, o wysokości 4,0 m i długości 109 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; w km od 28+330 do 28+410 drogi S5 – ekran akustyczny 6P-2, pochłaniający, o wysokości 5,0 m i długości 79 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; w km od 28+410 do 28+500 drogi S5 – ekran akustyczny 6P-3, pochłaniający, o wysokości 4,0 m i długości 89 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; w km od 31+311 do 31+495 drogi S5 – ekran akustyczny 7P, pochłaniający, o wysokości 3,0 m i długości 184 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; w km 32+875 do 32+958 drogi S5 – ekran akustyczny 8P, pochłaniający, o wysokości 2,5 m i długości 83 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; zachować odległość ekranu od osi drogi od 27,6 m do 32,2 m.
- w) w km od 32+943 do 33+215 drogi S5 – ekran akustyczny 9P, pochłaniający, o wysokości 3,0 m i długości 270 m, zlokalizowany po prawej stronie wzdłuż drogi S5; wysokość ekranów mierzona jest względem rzędnej drogi (zewnętrznej rzędnej nawierzchni ekranowanej jezdni drogi głównej), a strona ich lokalizacja względem kierunku rosnącego kilometrażu.

4. Zapewnić szczelność, dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych z podłożem, na którym będą wybudowane, oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyścił ewakuacyjnych poza czasem ich używania; dopuszcza się pozostawienie szczeliny do odprowadzania wody pod ekranami posiadowanymi na skarpie nasypu drogowego, przy czym krawędź górna podkwaliny ekranu (wierzchołek podkwaliny) nie może być wyżej, niż zewnętrzna trzędna nawierzchni ekranowanej jezdni; pozostawiona szczelina nie może wpływać na zakładaną skuteczność ekranowania.
5. Przed przystąpieniem do robót budowlanych przeprowadzić inwentaryzację obiektów budowlanych na terenach przyległych do placu budowy oraz dokonać oceny ich stanu technicznego; proces powłóżyć po zakończeniu budowy celem oceny wpływu dżgania na te obiekty.
6. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych, oznakowanych, pojemnikach w wyznaczonych miejscach; miejsca te wyposażać w sorbenty.

7. Przy przebudowie istniejącej linii średniego napięcia 110 kV Śmigiel – Widziszewo, Śmigiel – Leszno, przewody robocze podwieść na wysokość nie mniejszej niż 5,7 m nad powierzchnią terenu.
8. Odwodnienie trasy wykonać z wykorzystaniem obustronnych trawiasnych lub szczelnych rowów drogowych, kanalizacji deszczowej oraz zbiorników relencyjnych i relencyjno-infiltracyjnych z przelewem do odborników.
9. Zaprojektować urządzenia podczyszczające w postaci osadników wirowych.
10. Prowadzić okresowe przeglądy i prace konserwacyjne systemu odwodnienia i odprowadzania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych z drogi; w szczególności: zbiorników relencyjnych i relencyjno-infiltracyjnych, rowów trawiasnych, a także osadników (reguluarne czyszczenie).
11. Szczelny system odwodnienia wykonać na odcinkach drogi S5 w km:
1. od 23+700 do 29+120,
2. od 30+250 do 30+290,
3. od 33+250 do 33+350,
4. od 33+520 do 33+600.
12. Ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych; zapewnić wywóz ścieków przez uprawnione podmioty do najbliższej oczyszczalni.
13. Zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi na etapie budowy niezwłocznie usunąć za pomocą materiałów i środków określonych w punkcie 1.2.9 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
14. Zaplecza budowy i bazy materiałowej – surowcowe lokalizować poza obszarami wrażliwymi, m.in. dolinami głównych cieków wodnych i terenami z gęstą siecią rowów melioracyjnych, tj. poza odcinkami drogi S5 w km:
a) od 23+700 do 25+020 – dolina rzeki Samicy oraz system rowów przyległych,
b) od 25+800 do 25+960 – tereny podmokłe z występowaniem zbiorników wodnych,
c) od 28+120 do 29+120 – tereny o wysokim załaganiiu zwierciadła wód gruntowych,
d) od 30+250 do 30+290 – dolina cieku źródło Józefa,
e) od 33+250 do 33+350,
f) od 33+520 do 33+600 – dolina rzeki Samicy,
g) od 20+050 do 20+200, od 24+000 do 24+800, od 25+300 do 25+400, od 25+800 do 26+100, od 28+000 do 30+900, od 32+000 do 32+800, od 33+200 do 33+899,20,
h) od 28+000 do 30+900, od 33+500 do 34+200,
i) od 25+800 do 26+100, od 28+000 do 30+900, od 32+000 do 32+800, od 33+200 do 33+899,20,
j) od 25+750 do 26+500, od 29+450 do 30+500,
k) od 20+200 do 20+400, od 33+650 do 34+000.
15. Wybudować przejścia dla dużych i średnich zwierząt o parametrach i lokalizacjach określonych w poniższej tabeli

Lp.	Nazwa obiektu	Opis obiektu	Kilometr skrzyżowania drogi S5 z przeszkodą	Przybliżona długość [m]	Przybliżona szerokość [m]
1	M+PZDd 24.30	Most nad rzeką Samicą z przejściem dla zwierząt	24+306	16,5	33,6
2	M+PZDd 24.30a	Most nad rzeką Samicą z przejściem dolnym dla zwierząt dłużych	0+364	16,5	6,75
3	M+PZS 31.55	Most nad rowem Wydorowskim z przejściem dolnym dla zwierząt	31+550	13,3	34,15

Lp.	Nazwa obiektu	Opis obiektu	Kilometr skrzyżowania drogi S5 z przeszkoda	Przybliżona długość [m]	Przybliżona szerokość [m]
4	M+PZDd 30.17	Most nad ciekłem źródło Józefa z przejściem dolnym dla zwierząt dużych	30+166	21.7	33.6
5	M+PZS 33.00	Most nad rowem S-54 z przejściem dolnym dla zwierząt średnich	33+001	11.3	34.15
6	M+PZS 33.59	Most nad rzeką Samnicą z przejściem dolnym dla zwierząt średnich	33+592	13.2	37

W rejonie przejść skarpy rowów wyplaszczyc i wprowadzić łagodne nachylenie tj. 1:3. Teren na powierzchni przejść zagospodarować w sposób upodabniający go do obszarów sąsiednich poprzez wprowadzenie drzew, krzewów i gazonów. Teren na dojazdach do przejść dla zwierząt dużych i średnich zagospodarować przez wprowadzenie zieleni naprowadzającej.

16. Wybudować przejścia dla psów i innych małych zwierząt o parametrach i lokalizacjach określonych w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa obiektu	Opis obiektu	Kilometr skrzyżowania drogi z przeszkoda	Przybliżona długość [m]	Przybliżona szerokość [m]
1	M+PZM 24.56	Most nad korytem rzeki Stara Samnica z przejściem dolnym dla zwierząt małych	24+570	8.53	34.7
2	M+PZM 24.56a	Most nad korytem rzeki Stara Samnica z przejściem dolnym dla zwierząt małych	0+604	7.9	7.85

W rejonie przejść skarpy rowów wyplaszczyc i wprowadzić łagodne nachylenie tj. 1:3. Teren na powierzchni przejść zagospodarować w sposób upodabniający go do obszarów sąsiednich poprzez wprowadzenie drzew, krzewów i gazonów.

2. przepusy dostosowane do funkcji przejść dla zwierząt

Lp.	Nazwa przepustu	Nr drogi	Km drogi	Przybliżona długość przepustu [m]	Szer. x wys. przepustu [m]	Uwagi
1	PZM 20.02	S5	20+020.00	41.1	3.0 x 1.5	brak cieku
2	PZM 22.06	S5	22+066.28	38.8	3.0 x 2.5	zespólny z ciekłem 2 x półka (szer. półki 0.5 m)
3	PZM 23.54	S5	23+545.00	38.3	3.0 x 1.5	zespólny z ciekłem 2 x półka (szer. półki 0.5 m)

Lp.	Nazwa przepustu	Nr drogi	Km drogi	Przybliżona długość przepustu [m]	Szer. x wys. przepustu [m]	Uwagi
4	PZM 24.46	S5	24+458.30	41.8	3.0 x 1.5	zespólny z ciekłem 2 x półka (szer. półki 0.5 m)
5	PZM-DS- 23+950L-01	DS 23+950L	0+518.00	10.3	3.0 x 1.5	zespólny z ciekłem 2 x półka (szer. półki 0.5 m)
6	PZM 24.85	S5	24+850.80	38.9	3.0 x 1.5	zespólny z ciekłem 2 x półka (szer. półki 0.5 m)
7	PZM-DS- 23+950L-02	DS 23+950L	0+896.00	8.9	3.0 x 1.5	zespólny z ciekłem 2 x półka (szer. półki 0.5 m)
8	PZM 32.38	S5	32+388.30	52.4	3.0 x 3.0	zespólny z ciekłem 2 x półka (szer. półki 0.5 m)
9	PZP 32.48	S5	32+480.00	35.6	1.5 x 1.5	suchy (zasypka gr. 0.2 m)
10	PZP 32.54	S5	32+540.00	35.6	1.5 x 1.5	suchy (zasypka gr. 0.2 m)
11	PZM 33.14	S5	33+143.50	46.1	3.0 x 2.0	zespólny z ciekłem 2 x półka (szer. półki 0.5 m)

Przepusy połączyć z przyległym terenem w taki sposób, aby ukształtowanie terenu przy wyłotach nie powodowało powstawania nieprzekraczalnych dla zwierząt barier. Na długości 150 m w każdym kierunku od przejścia w dolnej części ogrodzenia drogi do wysokości 0.5 m zastosować dodatkową siatkę o średnicy oczek nie większej niż 0.005 m x 0.005 m. Zastosować dodatkowe elementy naprowadzające płazy na przejścia, posiadające odgiętą na zewnątrz drogi, górną krawędź; zakończenia elementów naprowadzających uformować w rzucie poziomym w kształcie litery U.

17. Przedsięwzięcie objąć stałym nadzorem przyrodniczym. Osoby sprawujące nadzór muszą być specjalistami w zakresie poszczególnych grup taksonomicznych. Nadzór przyrodniczy winien w szczególności obejmować:

- inspekcję terenu, identyfikację bieżących zagrożeń i wdrażanie sposobów minimalizacji;
- inspekcję terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, w szczególności przed realizacją wycinki, przed zdjęciem humusu oraz przed pracami w obrębie zbiorników, w tym pracami związanymi z niezbędnym odwodnieniem terenów podmokłych;
- ocenę poprawności zabezpieczeń drzew i krzewów w trakcie trwania prac budowlanych oraz ich pielęgnację;
- realizację wykopów oraz archeologicznych badań wykopaliskowych, w tym nadzór nad terenem prac wykopaliskowych, jak i nad wyznaczonymi w tym celu drogami dojazdowymi i miejscami na bazy sprzętowe;
- kontrolę budowy i zagospodarowania przejść dla zwierząt i ogrodzeń ochronnych;
- podjęcie działań doraznych działań minimalizujących.

18. Na odcinkach o długości ok. 50 m wzdłuż drogi S5, od początku i końca obiektów pełniących funkcję przejść dolnych dla zwierząt (poza przepustami) zamontować obustronne osłony przeciwodśnieżeniowe o wysokości 2,5 m.
19. Na odcinkach o długości ok. 150 m od projektowanych przejść dla zwierząt, oraz na odcinkach wzdłuż drogi S5 w km:
 - a) od 20+100 do 20+200 (strona prawa),
 - b) od 24+000 do 24+140 (strona prawa i lewa),
 - c) od 25+300 do 25+400 (strona prawa i lewa),
 - d) od 32+000 do 32+200 (strona prawa i lewa),
 - e) od 32+690 do 32+800 (strona prawa i lewa),
 - f) od 33+280 do 33+460 (strona prawa i lewa),
 - g) od 33+720 do 33+899,20 (strona prawa i lewa),
 zastosować ogrodzenia ochronne – naprowadzające (herpetologiczne), wykonane z elementów pełnych, z zachowaniem następujących zasad:
 - część wkopana w ziemię – 0,15 m,
 - bieżnia – 0,2 m,
 - część nadziemna – 0,5 m,
 - przewieszka odchylona w kierunku „na zewnątrz” drogi – 0,1 m,
 - ogrodzenie zakończone „U kształtnie”.
 Elementy pełne stabilnie zakotwiczyć, tak aby szczelnie przylegały do powierzchni gruntu. Stronę lokalizacji ogrodzeń wskazano wględem kierunku rosnącego kilometrażu.
20. Wszystkie działania związane z ochroną ptaków prowadzić przed rozpoczęciem migracji wiosennych tj. przed 1 marca lub po 30 września.
21. W okresie zimy przetransportować 9 ogłowień pni wierzb zasiedlonych przez pachnicę dębowa *Osmoderna eremita* na dalszy odcinek zadźwiewania wierzbowego zlokalizowany poza miejscem realizacji inwestycji, w granicach dysponowania gruntem. Kłody umieścić pomiędzy istniejącym zadźwiewaniem i pozostawić do samostoięgo rozpadu. Stanowisko powinno być ocienione i zlokalizowane po północnej stronie istniejącej linii drzew w osłonie koron. Podczas transportu pnie zabezpieczyć przed wypadaniem murzusi i osobników (najlepiej folią ochronną). Wyspany podczas ścińki murzusi umieścić z powrotem w dziupli. Przeniesione pnie ustawić pionowo zabezpieczając je przed przewróceniem z zachowaniem orientacji góra-dół.
22. Wyćinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie pomiędzy 31 sierpnia a 1 marca.
23. Wprowadzić nasadzenia rekompensujące za wycięte drzewa i krzewy, w liczbie co najmniej takiej jak liczba drzew i powierznia krzewów wyciętych poza granicami lesnymi (sadzonki drzew wykorzystane do nasadzeń muszą być co najmniej pięcioletnie, natomiast okres pielęgnacji sadzonek wynosić ma co najmniej 5 lat) lub w zamian za nasadzenia drzew, załuszczyć grunt o powierzchni co najmniej 1 ha sadzonkami lesnymi i pielęgnować go przez co najmniej 5 lat. W przypadku nasadzeń poza liniami rozgraniczającymi należy je wykonać nie później niż 5 lat od daty rozpoczęcia robót budowlanych.
24. Na placach budowy, wzdłuż trasy oraz na terenach obsługi stosować oświetlenie, które nie przywabia owadów oraz zapobiega wlatywaniu nietoperzy na pas drogowy.
25. Przenieść gniazdo bociana białego w km 24+000 (jeśli to możliwe z istniejącym słupem na którym się znajduje) poza zasięg oddziaływania drogi. Zabieg ten przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków.
26. Prace budowlane w rejonie gniazda bociana białego w km 26+030 drogi S5, ze względu na bardzo bliską odległość gniazda od planowanej inwestycji, prowadzić w okresie, gdy gniazdo nie jest zasiedlone.
27. Na czas budowy oznaczyć w widoczny sposób lokalizację wszystkich ptaków siedlisk przyrodniczych znajdujących się w miejscu lub bezpośrednio sąsiedztwie pasa drogowego.

III. 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 postanowienia.
2. Przeprowadzić monitoring wykorzystania następujących przejść dla zwierząt:
 - a) w km 24+306 - przejście dla zwierząt zespolone z rzeką Samicą,
 - b) w km 30+166 - przejście dla zwierząt zespolone z źródłem Józefa,
 - c) w km 31+550 - przejście dla zwierząt średnich zespolone z rowem Wydorowskim,
 - d) w km 33+001 - przejście dla zwierząt średnich zespolone z rowem,
 - e) w km 33+592) - przejście dla zwierząt średnich zespolone z rzeką Samicą.

Monitoring przeprowadzić trzykrotnie w okresie 5 lat od rozpoczęcia eksploatacji drogi: w pierwszym, trzecim i piątym roku, z częstotliwością min. 1 raz na trzy miesiące. Sposób prowadzenia monitoringu dostosować do rodzaju przejścia. Troje lub zapisy monitoringu wyższego poziomu powinny obejmować okres minimum 7 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 lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań inwestycji.

III. Obowiązek sporządzenia analizy porównawczej:

Uzupełnienia się warunek zawarty w pkt VII decyzji oś dotyczący obowiązków wykonania analizy porównawczej, w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia. Wykonać pomiary poziomu hałasu w punktach pomiarowych, których lokalizację wskazano w poniższej tabeli.

Lp.	lokalizacja wg kilometrażu lokalnego odcinka drogi S5	strona drogi (patrzeć w kierunku rosnącego kilometrażu)	oznaczenie punktu zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	zasadność wykonania pomiaru
1	20+090	prawa	3	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
2	25+980	lewa	12	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
3	26+050	prawa	14	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
4	26+160	lewa	17A	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
5	26+760	prawa	23	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
6	26+870	lewa	33	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
7	28+030	lewa	35	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
8	28+040	lewa	37	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
9	28+370	prawa	41	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
10	30+790	prawa	44	weryfikacja skuteczności

Lp.	lokalizacja wg kilometrażu lokalnego odcinka drogi S5	strona drogi (październik w kierunku rosnącego kilometrażu)	oznaczenie punktu zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	zasadność wykonania pomiaru
11	31+110	lewa	51	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
12	31+411	prawa	57	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
13	32+890	prawa	66	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
14	33+080	prawa	67	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego

Pomiary wykonać jednorazowo, zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych. Analizę porażeniową wykonać zgodnie z przepisami szczegółowymi.

IV. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

11.05.2017 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej Regionalnego Dyrektora, wpłynęło wystąpienie Wojewody Wielkopolskiego z 11.05.2017 r. IR-III.7820.8.2017.2 o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn. „Zaprojektowanie i budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odcinek węzeł Kościan Poludnie – węzeł Radomicko” – Zadanie II od km 18+900,00 do km 33+899,20.

Przedmiotowa inwestycja, zgodnie z § 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) zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu Regionalny Dyrektor decyzją z 19.08.2011 r. znak:RDOŚ-30-OO-II-66191-30/10/ek (nowy znak:WOO-II.4200.4.2011.EK) określił środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 Poznań-Wrocław, na odcinku węzeł Głuchowo (A2-bez węzła) węzeł Kaczkowo (bez węzła). W przedmiotowej decyzji Regionalny Dyrektor wskazał na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 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 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.), dalej ustawy oos. Decyzja Regionalnego Dyrektora została częściowo zmieniona i podpisana decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, dalej Generalnego Dyrektora z 21.02.2013 r. znak:DOOS-Idk.4200.143.2011.ew.26 oraz zmieniona decyzją Generalnego Dyrektora z 20.04.2016 r. znak:DOOS-OAll.4200.26.2015.ew.5. w całości dalej decyzja oos.

Zgodnie z art. 89 ust. 1 ustawy oos, organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, w toku ponownej oceny oddziaływania na środowisko, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wystąpienia z 11.05.2017 r. o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia Wojewoda Wielkopolski dołączył m.in. kopię wniosku inwestora o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na

środowisko, dalej raport, opracowany w lipcu 2017 r. przez Biuro Projektowo-Badawcze Drog i Mostów Transprojekt Warszawa Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Koniczynowej 11, 03-612 Warszawa. Kopie decyzji Regionalnego Dyrektora z 19.08.2011 r. znak: RDOŚ-30-OO-II-66191-30/10/ek (znak: WOO-II.4200.4.2011.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), kopie decyzji Generalnego Dyrektora z 21.02.2013 r. znak: DOOS-Idk.4200.143.2011.ew.26, kopie decyzji Regionalnego Dyrektora z 20.04.2016 r. znak: DOOS-OAll.4200.26.2015.ew.5 oraz projekt budowlany, do wyglądu, opracowany w styczniu 2017 r. przez Biuro Projektowo-Badawcze Drog i Mostów Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o. dla przedsięwzięcia pn. „Zaprojektowanie i budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odcinek węzeł Kościan Poludnie – węzeł Radomicko” – Zadanie II od km 18+900,00 do km 33+899,20.

Pismem z 26.05.2017 r. znak: IR-III.7820.8.2017.2 Wojewoda Wielkopolski przesłał kopie decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z 16.05.2017 r. znak: DRS-II-1.7322.45.2017 zmieniająca decyzję z 16.05.2017 r. znak: DRS-II-1.7322.45.2017 udzielającą Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód – wprowadzenie ścieków – wód opadowych lub roztopowych do wód lub do ziemi oraz wykonanie urządzeń wodnych w ramach inwestycji „Zaprojektowanie i budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odcinek węzeł Kościan Poludnie – węzeł Radomicko” – Zadanie II od km 18.900,00 do km 33.899,20.

W toku prowadzonego postępowania wpadkowego, na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257), dalej k.p.a., pismem z 4.07.2017 r. znak: WOO-II.4242.7.2017.BZ.2 Regionalny Dyrektor wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia raportu w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, ochrony przyrody oraz gospodarki wodnej i hydrogeologii. Wymagane uzupełnienie wpłynęło do siedziby Regionalnego Dyrektora 18.07.2017 r. nie czyniąc jednak zażądanie wezwaniu. Wobec powyższego, pismem z 28.08.2017 r. znak: WOO-II.4242.7.2017.BZ.4 Regionalny Dyrektor ponownie wezwał pełnomocnika do uzupełnienia raportu w zakresie ochrony przyrody oraz gospodarki wodnej i hydrogeologii. Uzupełnienie raportu wpłynęło 3.09.2017 r. Ponadto, pismem z 21.09.2017 r. pełnomocnik inwestora udzielił dodatkowych wyjaśnień w przedmiotowej sprawie, czyniąc tym samym zażądanie wezwaniu.

Na podstawie art. 90 ust. 2 pkt. 1 ustawy oos, pismem z 23.09.2017 r. znak: WOO-II.242.7.2017.BZ.6 Regionalny Dyrektor zwrócił się do Wojewody Wielkopolskiego z prośbą o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w przedmiotowej sprawie, w trybie art. 33-36 i 38 ustawy oos. Ponadto, pismem z 23.09.2017 r. znak: WOO-II.242.7.2017.BZ.7 Regionalny Dyrektor wystąpił do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z siedzibą w Poznaniu o wydanie opinii co do realizacji przedsięwzięcia pn. „Zaprojektowanie i budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odcinek węzeł Kościan Poludnie – węzeł Radomicko” – Zadanie II od km 18+900,00 do km 33+899,20.

27.09.2017 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęło pismo Wojewody Wielkopolskiego z 26.09.2017 r. znak: IR-III.7820.8.2017.2 informujące o zapewnieniu możliwości udziału społeczeństwa w przedmiotowej sprawie, w trybie art. 33-36 i 38 ustawy oos i wyznaczeniu 30-dniowego terminu na składanie ewentualnych uwag i wniosków.

Opinią z 16.10.2017 r. znak: DN-NS.9012.1558.2017 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pozytywnie zaopiniował warunki w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych w przedmiotowej sprawie.

Pismem z 9.11.2017 r. znak: IR-III.7820.8.2017.2 Wojewoda Wielkopolski przekazał zgłoszone w trakcie trwania procedury udziału społeczeństwa uwagi i wnioski, tj. pismo Pana Piotra Cwiertni, Towarzystwo Ochrony Środowiska „Las” z dnia 29 października 2017 r. oraz

poinformował, że w ramach udziału społeczeństwa nie została przeprowadzona rozprawa administracyjna owaranta dla społeczeństwa.

Odnosząc się do treści wniesionych w trakcie procedury udziału społeczeństwa uwag i wniosków, pismem z 16.11.2017 r. znak: WOO-II.4242.7.2017.BZ.9 Regionalny Dyrektor wezwał inwestora do złożenia dodatkowych wyjaśnień w przedmiotowej sprawie. Odpowiedź inwestora wpłynęła do siedziby tut. organu 23.11.2017 r. Do otrzymanych uwag i wniosków organ odniósł się w dalszej części niniejszego postanowienia.

Na podstawie zapisów *raportu* stanowiącego załącznik do wystąpienia Wojewody Wielkopolskiego ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi ekspresowej S5 Poznań – Wroclaw, na odcinku: węzeł „Koscin Poludnie” – węzeł „Radomicko”, od km około 18+900 do km 33+899,20. Odcinek drogi stanowiący przedmiot *raportu* zlokalizowany zostanie w województwie wielkopolskim, w powiatach: kościańskim i leszczyńskim, w gminach: Koscin, Śmigiel i Lipno. Szczegółowy zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę dwujęzdniowego odcinka drogi S5,
- budowę trzech węzłów drogowych: „Koscin – Poludnie”, „Śmigiel – Północ” oraz „Śmigiel Poludnie”, zapewnialających połączenie odcinka drogi S5 z istniejącą drogą krajową nr 5,
- przebudowę istniejącego układu drogowego w rejonie przedmiotowego odcinka drogi S5:
- przebudowę istniejących odcinków drogi krajowej, odcinków dróg powiatowych oraz odcinków dróg gminnych w rejonach skrzyżowań z drogą S5,
- budowę odcinków dróg dojazdowych służących obsłudze przyjeździego terenu, realizację obiektów inżynierskich, w tym: wiaduktów, mostów oraz przepustów w ciągu drogi ekspresowej oraz dróg pomocniczych,
- budowę urządzeń infrastruktury technicznej i odwodnienia dróg,
- budowę urządzeń ochrony środowiska, w tym: zabezpieczeń akustycznych, urządzeń podczyszczających spływy drogowe, nasadzeń roślinnych,
- realizację elementów eksploatacyjnych dróg (oznakowanie poziome i pionowe, elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Jak wynika z treści przedłożonego *raportu* realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z koniecznością usunięcia kolizji projektowanej drogi z istniejącą w rejonie zainwestowania infrastrukturą techniczną. Wobec powyższego, w ramach realizacji inwestycji zaplanowano również przebudowę oraz zabezpieczenie istniejących urządzeń infrastruktury technicznej tj. urządzeń elektroenergetycznych, urządzeń telekomunikacyjnych, kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, sieci wodociągowej oraz gazociągów.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki, które zostały określone w punktach: 1.2.4, 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9, 1.2.10, 1.2.11, 1.2.13, 1.2.14, 1.2.15, 1.2.17, 1.2.18, 1.2.19, 1.3.10, 1.3.12 oraz VII decyzji oos. Pozostałe warunki dotyczące tego odcinka zweryfikowano po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko w wyniku przyjętych rozwiązań projektowych lub nie dotyczą planowanego odcinka drogi.

Analiza zapisów *raportu* oraz istniejących w rejonie projektowanej drogi uwarunkowań przestrzennych wykazała, że w zakresie akustycznego oddziaływania planowanej inwestycji znajdują się tereny podlegające ochronie przed hałasem, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), dla których, zgodnie z art. 113, ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej, o dominującym udziale zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tworzące zwarte skupiska wzdłuż projektowanej trasy.

W celu zmniejszenia poziomów hałasu pochodzących od projektowanej drogi S5 do poziomów poniżej dopuszczalnych lub na tym poziomie, ustalono obowiązek zastosowania zabezpieczeń akustycznych ograniczających negatywny wpływ planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania. Na podstawie wyników analizy akustycznej przedstawionej w *raporcie* i uzupełnieniach ustalono lokalizację (poprzez wskazanie kilometrów drogi) oraz ściśle parametry (wysokość, długość oraz odległość od osi drogi) projektowanych ekranów akustycznych. Zgodnie z uzupełnieniem *raportu* inwestor nie przewiduje innych działań ochronnych. W postanowieniu określone zostały minimalne parametry projektowanych zabezpieczeń akustycznych, które gwarantować będą dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach podlegających ochronie przed hałasem. Wysokości ekranów ustalone zostały względem rzędnej drogi. Jak wyjaśnił inwestor, standardowa odległość ekranów akustycznych od osi dla przekroju drogi na prostej (odcinek międzywęzłowy) wynosić będzie 17,80 m. W pozostałych przypadkach odległość ta wynosić będzie: 18,80 m – przekroj na prostej za pasami włączenia i wyłączenia; 17,80 m – przekroj na łuku oraz maksymalnie 17,0 – przekroj ze ścianą z giniu zbrojonego. W przypadku ekranów akustycznych projektowanych na mostowych obiektach inżynierskich odległość od osi drogi wynosić będzie 17,0 m. W przypadkach, w których odległość ekranów od osi drogi będzie zmieniła, określono ją w warunkach realizacji przedsięwzięcia.

Wyjaśnienia wymaga fakt, iż na dzień wydawania decyzji oos dla projektowanej drogi S5 obowiązywały niższe dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów podlegających ochronie akustycznej. Z dniem 23 października 2012 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w zakresie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku dla dróg i linii kolejowych. Wyniki analizy akustycznej wykonanej na potrzeby niniejszego postępowania odniesione zostały do aktualnie obowiązujących dopuszczalnych poziomów hałasu. Wobec powyższego nastąpiły zmiany w zakresie projektowanych zabezpieczeń akustycznych w stosunku do wymagań określonych w decyzji oos. Zmianie uległy parametry poszczególnych ekranów, ich ilość oraz lokalizacja. Ponadto, jak wynika z *raportu*, aktualizacji poddano również prognozy ruchu. Na podstawie wyjaśnień zawartych w uzupełnieniu *raportu* ustalono, że prognozy przyjęte do obliczeń stanowią prognozy docelowe.

Ważnym jest, aby w trakcie montażu ekranów akustycznych nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją słupową. Jakakolwiek szczelina zdegraduje bowiem skuteczność ekranu. Dotyczy to także konieczności utrzymania zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza sytuacjami uzasadnionymi. Z uwagi na planowaną do zastosowania technologię odwadniania drogi, dopuszczono jedynie pozostawienie szczeliny do odprowadzenia wody pod ekranami. W niniejszym postanowieniu zaszereżono jednocześnie, aby gorna krawędź podwalny ekranu nie była położona wyżej, niż zewnętrzną rzędną nawierzchni ekranowanej jezdni. W ten sposób, szczelina ta znajdzie się w cieniu akustycznym jezdni.

W ramach analizy akustycznej wykonanej na potrzeby *raportu* wyznaczono 71 punktów receptorowych. Zgodnie z treścią uzupełnienia *raportu* lokalizacja punktów ustalona została na podstawie kryteriów zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji i energii w środowisku przez zarządczącego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. poz. 1697). Na podstawie wyników analizy akustycznej ustalono, że po zastosowaniu projektowanych zabezpieczeń akustycznych projektowany odcinek drogi S5 nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na granicy najbliższej położonych terenów podlegających ochronie przed hałasem, zarówno w perspektywie do roku 2019 jak i 2029.

W zakresie oddziaływania na klimat akustyczny należy spodziewać się wystąpienia skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniem istniejącego układu drogowego, w szczególności w rejonie skrzyżowań oraz węzłów. Jednak w wyniku zastosowania zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem ponadnormatywnego oddziaływania, a także nie będzie stanowił źródła dominującego w oddziaływaniu skumulowanym. Prognozowane przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wynikają w zasadzie z oddziaływania istniejącej drogi krajową nr 5.

Z uwagi na planowaną do zastosowania technologię należy stwierdzić, iż hałas na etapie realizacji przedsięwzięcia charakteryzować się będzie zmiennym natężeniem, a ewentualne uciążliwości w tym zakresie będą miały przejściowy i krótkotrwały charakter oraz ustąpią wraz z zakończeniem robót budowlanych. Źródłem emisji będzie praca maszyn i urządzeń budowlanych oraz ruch pojazdów obsługujących plac budowy. Zgodnie z treścią *raportu* prace wykonawcze związane z realizacją inwestycji prowadzone będą zarówno w porze dnia jak i nocy. W uzupełnieniu *raportu* inwestor wyjaśnił, że w porze nocy będą prowadzone wyłącznie prace, które wymagają ciągłości technologicznej i nie mogą zostać przerwane, a także prace konieczne dla ochrony życia, własności lub bezpieczeństwa robót. Wobec powyższego, w niniejszym postanowieniu doprecyzowano warunek w pkt 1.2.16 *decyzji* oos. Określono warunek wykonywania robót budowlanych w rejonie terenów chronionych akustycznie głównie w porze dziennej, tj. w godzinach między 6:00, a 22:00. Jednocześnie, dopuszczono realizację przedsięwzięcia w porze nocnej pod warunkiem, że na terenach chronionych akustycznie zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu.

Uwzględniając konieczność ochrony dóbr materialnych osób i podmiotów bezpośrednio narazonych na oddziaływanie przedsięwzięcia t.j. organ przeanalizował przedmiotowe przedsięwzięcie również pod kątem zagrożenia wibracjami. Uwzględniono możliwość oraz prawdopodobieństwo wystąpienia drgan wywołanych przede wszystkim przez ciężki sprzęt budowlany. Celem określenia rzeczywistego wpływu wibracji powstałych na etapie budowy na najbliższe zabudowania, zobowiązano inwestora do przeprowadzenia inwentaryzacji oraz dokonania oceny stanu technicznego obiektów budowlanych na terenach przyległych do placu budowy zarówno przed przystąpieniem do prac, jak i po ich zakończeniu. Drgania drogowe powstające na etapie eksploatacji drogi są niewielkie i nie powodują dużych naprężeń.

W celu weryfikacji założeń przyjętych w raporcie oraz celem określenia rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko podtrzymało warunek VII *decyzji* oos, dotyczący obowiązku sporządzenia analizy porównawczej, z zastrzeżeniem, że analiza winna być wykonana po oddaniu do użytkowania całej drogi S5 Poznań – Wrocław, na odcinku węzeł Głuchowo (A2-bez węzła) węzeł Kaczkowo (bez węzła). Dodatkowo, doprecyzowano warunek dotyczący analizy porównawczej, wskazując lokalizację punktów, w których powinny być wykonane pomiary poziomu hałasu.

W raporcie stanowiącym załącznik do wystąpienia Wojewody Wielkopolskiego zawarto wielkość emisji substancji do powietrza powstających w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu na lata 2019 i 2029. Skumulowane oddziaływanie z innymi przedsięwzięciami emitującymi te same substancje do powietrza uwzględnione zostało w ile zaliczyczeń – zgodne z referencyjną metodyką modelowania poziomów substancji w powietrzu.

Zgodnie z treścią uzupełnienia *raportu* na potrzeby niniejszego postępowania zostały przeprowadzone nowe obliczenia rozpraszania substancji w powietrzu tj.: w oparciu o aktualną prognozę ruchu, aktualne tło i rozwiązania projektowe. W raporcie dokonano porównania przyjętych założeń oraz uzyskanych wyników zamieszczonych w dokumentacji opracowanej na potrzeby uzyskiwania *decyzji* oos. Obliczenia rozpraszania substancji

w powietrzu wykazały, iż emisje substancji emitowanych do powietrza nie będą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń 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.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy spodziewać się zwiększonej emisji substancji do powietrza, w tym głównie pyłów. Emisja związana będzie 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. Emisje te będą miały charakter nieorganizowany, miejscowy i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych, wobec czego należy uznać je za pomijalne.

Na podstawie *raportu* ustalono, że gospodarowanie odpadami w kontekście realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Na etapie prac wykonawczych źródłem powstawania odpadów będą przede wszystkim prace budowlano-montażowe. W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytworzone odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Z treści *raportu* wynika, że inwestor będzie gospodarował odpadami w sposób zgodny z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21 z późn. zm.). Odpady gromadzone będą selektywnie, po czym będą przekazywane uprawnionym podmiotom zewnętrznym celem dalszego zagospodarowania. W *decyzji* oos nazono na inwestora warunki dotyczące właściwego magazynowania oraz gospodarowania odpadami, które organ podtrzymał na etapie niniejszego postępowania. Zakładając, że inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z zapisami *decyzji* oos, warunkami niniejszego postanowienia, a także założeniami przedstawionymi w raporcie, planowane przedsięwzięcie nie będzie naruszać przepisów prawa w zakresie gospodarki odpadami.

Na podstawie *raportu* oraz uzupełnienia *raportu* ustalono, że w ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia konieczna jest również przebudowa linii średniego napięcia 110 kV relacji Śmigiel – Widziszewo, Śmigiel – Leszno. Zgodnie z treścią przedłożonego *raportu*, w ramach przebudowy istniejącej linii 110 kV, zaplanowano przebudowę przesęcl 14 – 15 oraz 15 – 16, bez zmiany trasy linii, w zakresie wymiaru słupów nr 15 i 16 wraz z ich fundamentami. Istniejące przewody robocze i odgromowe zostaną przemieszczone na projektowane słupy. Istniejący słup nr 15 zostanie zdemontowany, natomiast projektowany słup posesadowy zostanie w osi istniejącej trasy linii, w odległości 277 m od istniejącego słupa nr 14. Istniejący słup nr 16 również zostanie zdemontowany. Projektowany słup nr 16 zlokalizowany zostanie w odległości 20 m od istniejącego słupa nr 17, w osi istniejącej trasy linii. Fundamenty słupów przewidzianych do likwidacji zostaną zdemontowane lub wyle na głębokości co najmniej 2 m poniżej poziomu gruntu, w zależności od woli właścicieli gruntów, na których są obecnie zlokalizowane. Jak wskazano w uzupełnieniu *raportu*, w związku z planowaną przebudową istniejącej linii średniego napięcia 110 kV Śmigiel – Widziszewo, Śmigiel – Leszno, zachowana zostanie minimalna odległość przewodów roboczych od ziemi, o której mowa w *decyzji* oos, tj. 5,7 m. Powyższe ujęto jako warunek realizacji przedsięwzięcia. Z zawartych w raporcie informacji oraz przedstawionych rozkładów pola elektrycznego i magnetycznego wynika, że dla miejsc dostępnych dla ludności, w związku z przebudową istniejącej linii 110 kV, nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalne, określone 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).

Odwodnienie planowanej drogi zaprojektowano powierzchniowo poprzez nadanie nawierzchni dróg odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych w kierunku obustronnych rowów trawastych, miejscami uszczelnionych lub do kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe dopływać będą ściekami drogowym lub w przypadku braku spadku podłużnego nweleży drogi - ściekami korytkowymi odwodnienia linowego do wpułstów ściekowych. Następnie będą trafiały do kolektora bądź przykanalnika do rowów. Odwodnienie do szczełnych rowów zaprojektowano w miejscach wznikliwych na zanieczyszczenie wód podziemnych. Natomiast kanalizacja deszczowa zaprojektowana została w miejscach, gdzie techniczne niemożliwe było wykonanie odwodnienia rowami, to jest w przypadku wysokich nasypów drogowych, na łukach drogi oraz przy przejściach dla zwierząt. Zweryfikowano w tym względzie brzmienie warunku 1.3.2 decyzji ooś. Jednocześnie, w raporcie i w uzupełnieniach przedstawiono sposób odwodnienia obiektów inżynierskich oraz dróg gminnych, powiatowych i krajowej kolidujących z przedsięwzięciem, a także łącznic i dróg węzłowych. Dla całego projektowanego odcinka drogi S-5 odbiornikiem ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą cieki naturalne. Wody te będą trafiały do odbiorników poprzez przelewy ze zbiorników. Na każdym przelewie znajduje się regulator przepływu. Dodatkowo, z krótkich odcinków projektowanej drogi będą trafiały bezpośrednio przez urządzenie oczyszczające do odbiornika. Ostalecznymi odbiornikami ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą istniejące cieki, m.in. Stara Samica, Samica Leszczyńska, Źródło Józefa oraz zieniała poprzez rowy melioracyjne. Dla wszystkich zlewni zaprojektowano łącznie 24 zbiorniki, które pełnić będą funkcję retencyjną, oczyszczającą oraz infiltracyjną. Część zbiorników będzie retencyjno-infiltracyjna, a część szczelna. Zbiorniki będą posiadały przelewy na wycioce oraz dojazd dla ich okresowych przeglądów. Celem zbiorników jest m.in.: spowolnienie odpływu do odbiornika, umożliwienie sedymentacji zawiesziny oraz ograniczenie ilości odprowadzanych do niego wód poprzez regulację odpływu oraz redukcję szczytowego natężenia przepływu. Wobec powyższego, zmieniło brzmienie warunku 1.3.1 decyzji ooś.

Opracowany na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko raport zawiera prognozowane wielkości ścieżeń zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych, wyznaczone w oparciu o metodykę zawartą w PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg” stosowaną przy natężeniu ruchu do 100 000 pojazdów na dobę. W uzupełnieniu raportu odniesiono się także do Zarządzenia nr 29 GDDKiA z dnia 30.10.2006 r. „Wytyczne prognozowania ścieżenia zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych”, stosowanego do dróg krajowych jednojezdniowych dwupasmowych oraz jednojezdniowych dwupasmowych z szerokimi pobocznymi bitumicznymi o dobowym natężeniu ruchu do 17 500 pojazdów, przedstawiając zawartości ścieżeń zanieczyszczeń odprowadzanych z przebudowywanych odcinków drogi krajowej nr 5, dróg powiatowych, gminnych oraz łącznic i dróg węzłowych.

Z przeprowadzonych obliczeń wielkości zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi ścieków odprowadzanych z terenu zainwestowania wynika, że podczas eksploatacji przedsięwzięcia, przy szacowanym natężeniu ruchu pojazdów w wybranych horyzontach czasowych – w latach 2019 i 2029 - wystąpi przekroczenie wartości granicznej 100 mg/l ścieżeń zawiesziny ogólnej w ściekach odprowadzanych z drogi. Ścieżenia te nie będą na tyle duże, by wymagana była instalacja separatorów wzdłuż drogi. Ścieżenia te nie będą w zespółach oczyszczających. Uwzględniając powyższe przeanalizowano zastosowane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie na środowisko. Zasadniczym elementem podczyszczania ścieków w systemie odwodnienia przedmiotowej drogi będą obustronne rowy drogowe trawaste. Wskutek sedymentacji zawiesziny zjadzie także w projektowanych ściekach spływających z drogi; sedymentacja zachodzić będzie także w projektowanych zbiornikach retencyjnych i retencyjno-infiltracyjnych. Usuwanie zawiesziny ogólnej zachodzić również będzie w 30 osadnikach wirowych będących separatorami gravitacyjnymi do zatrzymywania zawieszin łatwo opadających i substancji lżejszych od wody. Zlokalizowane one zostaną przed wylotami do zbiorników retencyjnych i retencyjno-infiltracyjnych oraz

przed wylotem do odbiorników, w miejscach gdzie ścieki będą trafiały do nich bezpośrednio, z pominięciem zbiorników. W analizie inwestor przyjął 60% stopień redukcji zawiesziny ogólnej na projektowanych urządzeniach, a analiza dokumentacji wykazała, że po zastosowaniu planowanych rozwiązań podczyszczających ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych 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). Należy mieć jednakże na uwadze że, w celu uzyskania zakładanej redukcji zanieczyszczeń niezbędna jest prawidłowa eksploatacja systemu odwadniającego. Wobec powyższego, zmieniło brzmienie warunku 1.3.3 i 1.2.2 decyzji ooś.

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 budowlanych w ramach przedsięwzięcia umożliwi nie tylko efektywne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do odbiorników, ale pozwoli także ochronić te odbiorniki przed negatywnym wpływem zrzucanych ścieków, zarówno w aspekcie jakościowym, jak i ilościowym.

Droga ekspresowa przebiega przez Jednolitę Części Wód Powierzchniowych, dalej JCWP, i ich zlewnie: Kanał Przysięka Stara o kodzie: PLRW600023185674 oraz Samica o kodzie PLRW600017156429. Obie JCWP są silnie zmienionymi częściami wód, mają zły potencjał i są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W przypadku JCWP Kanał Przysięka Stara ryzyko to związane jest z brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnymi kosztami osiągnięcia celów środowiskowych ze względu na brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu, a derogacje czasową wyznaczono do 2021 r. Z kolei dla JCWP Samica ryzyko to związane jest z brakiem możliwości technicznych ze względu na występującą w zlewni presję rolniczą, a derogację czasową wyznaczono do 2027 r. Jednocześnie, na odcinku od km 18+900 do km 20+950 inwestycja znajduje się na Jednolitej Części Wód Podziemnych, dalej JCWPd, nr 70 o kodzie PLGW600070, a od km 20+950 do km 33+899,20 na terenie JCWPd nr 69 o kodzie PLGW600069. Obie JCWPd charakteryzują się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. JCWPd nr 70 jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, a dla JCWPd nr 69 nie stwierdzono takiego zagrożenia.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy ooś przeanalizowano wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Projekt budowlany przewiduje usunięcie kolizji m.in. z ciekami, w tym Samicą Leszczyńską, Samicą Starą, Rowem Wydorowskim, Źródłem Józefa i mniejszymi ciekami oraz istniejącym systemem drenazowym. Z dołączonego do wniosku projektu budowlanego wynika, że mosty nad ww. ciekami będą jednoprzęsłowe. Ponadto, cieki umocnione zostaną m.in. kieszka faszynową i brukonarzdem. Inwestor wykazał również, że dostosował parametry techniczne obiektów mostowych do wielkości przepływów charakterystycznych cieków kolidujących z planowaną drogą. Ponadto, w miejscu kolizji z drogą w niektórych ciekach skorygowany zostanie przebieg koryta. Prace związane z jego przerekonstrukcją nie spowodują trwałych zmian lub ograniczenia wielkości przepływów w rzekach oraz nie spowodują zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.

Po szczegółowym przeanalizowaniu materiałów dotyczących budowy geologicznej, warunków hydrogeologicznych, uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia oraz planowane urządzenia ochrony środowiska przyjęło do podczyszczania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, a także pozostałe rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne oraz postępowanie 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.

Wzdluz analizowanej trasy występują grunty orne II, IIIa, IIIb, IVa i IVb klasy bonitacyjnej. W nawiazaniu do rozwiązań projektowych należy zauważyć, iż spośród planowanych do nasadzeń drzew planuje się gatunki o właściwościach fitomedycyńskich, których obecność przyczyni się do zmniejszenia ładunku np. metali ciężkich sorbowanych przez glebę w otoczeniu drogi.

W raporcie oraz w uzupełnieniach do raportu w sposób szczegółowy przedstawiono budowę hydrogeologiczną w otoczeniu i podłożu planowanej inwestycji. Przedstawiono niwelację drogi, głębokości wykopów budowlanych, odcinki nasypów wraz z lokalizacją zwierciadła wód gruntowych. Bezpośrednie podłoża geologiczne stanowią złożnicowane utwory czwartorzędowe reprezentowane przez plejstocenske gliny i piaszki akumulacji lodowcowej oraz piaszki i żwiry akumulacji wodnolodowcowej, a także piaszczyste i organiczne grunty rzeczne osadów holocenskich. Analiza wykazała, że planowany odcinek drogi przebiegać będzie w terenie o złożnicowanych warunkach gruntowo-wodnych, w których wody występują w poziomach gruntowych, międzyglinowych, neogenskich oraz paleogenskich. Planowana droga ekspresowa nie przebiega przez obszary Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Wzdłuż przebiegu drogi nie stwierdzono stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Najbliższe poboczne ujęcia wód podziemnych to ujęcie Robaczyno w gminie Śmigole, ujmujące wody z utworów czwartorzędowych i znajdujące się ok. 700 m od planowanej inwestycji oraz znajdujące się ok. 45 m od niej ujęcie Radomicko w gminie Lipno, ujmujące wody z utworów miocenskich. Na etapie wydawania decyzji ośd dla ujęcia Robaczyno obowiązująca streła ochrony pośredniej, jednak zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 32, poz. 159) streły ochronne ujęć wody ustanowione przed dniem 1 stycznia 2002 r. wygasają z dniem 31 grudnia 2012 r. W związku z powyższym uznano, że warunki 1.2.1 i 1.2.8 decyzji ośd nie dotyczą analizowanego przedsięwzięcia. Niemniej jednak, ze względu na stwierdzony wysoki poziom zwierciadła wód gruntowych, określono warunki lokalizacji zaplecza budowy oraz bazy materiałowej - surowcowej poza odcinkiem drogi w km od 28+120 do 29+120, który obejmowała dawniej streła ochrony pośredniej ujęcia Robaczyno. Na części trasy niwelela drogi znajduje się poniżej zwierciadła wody gruntowej. Prowadzenie niweleli poniżej poziomu terenu nie wpłynie na kierunki i strumień wód gruntowych, a zasięg wytworzonego leja depresji nie będzie wykraczał poza linie rozgraniczające drogi ekspresowej.

W uzupełnieniu raportu podano, że obiekty inżynierskie projektowane w ramach przedsięwzięcia posadowione zostaną bezpośrednio na ławach fundamentowych oraz pośrednio na palach CFA, co nie spowoduje zburzeń przepływu wód podziemnych. W przypadku, gdy na etapie realizacji zwierciadło swobodne wód gruntowych będzie się stabilizować na poziomie wyższym niż rzędna posadowienia tych obiektów, zostanie rozważone obniżenie zwierciadła wody gruntowej lub wykonanie fundamentów w obudowie rodzic stalowej. Prace te obejmować będą jedynie okres prowadzenia robót. Po wykonaniu obiektu inżynierskiego instalacje związane z tymi procesami zostaną usunięte, a obniżenie zwierciadła wód gruntowych wróci do naturalnego poziomu. Skala przedsięwzięcia nie wskazuje, aby jego eksploatacja wiązała się z powstaniem rozległego leja depresji mającego wpływ na zasoby wód podziemnych.

Biorąc pod uwagę zakres prac budowlanych oraz zapisy raportu, podtrzymano warunki dotyczące organizacji robót budowlanych określone w punktach 1.2.9, 1.2.10 oraz 1.2.11 decyzji ośd. Zobowiązano w nich do zlozenia poza obszarem prowadzonych robót mas ziemnych i w miarę możliwości ponowne ich wykorzystanie, pod warunkiem, że nie

przekraczają standardów jakości gleby i ziemi określonych w przepisach szczegółowych, oraz do rekultywacji obszarów zniszczonych w wyniku czasowego zajęcia terenu po ukończeniu robót. Zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi będą niezwłocznie usuwane przy pomocy m.in. sorbentów i materiałów filtracyjnych. Punkt 1.2.9 decyzji ośd zobowiązuje inwestora do zapewnienia odpowiedniej ilości materiałów i środków pochłaniających produkty ropopochodne, takich jak maty sorbentowe zbierające substancje niebezpieczne z powierzchni wody i ziemi, sorbenty granulowane, substancje neutralizujące, reżawy sorbentowe służące blokowaniu rozlewów. Podtrzymano także warunki dotyczące organizacji placu budowy, jej zapleczy i baz materiałowo-surowcowych określone w punktach 1.2.4 - 1.2.6 decyzji ośd. Dotyczą one 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-wodne oraz wody powierzchniowe zobowiązano magazynować na izolowanych powierzchniach. Zweryfikowano i uszczegółowiono warunek 1.2.7 decyzji ośd dotyczący lokalizacji zaplecza budowy i baz materiałowo - surowcowych. Wskazano zostały miejsca, w których należy uniknąć lokalizacji tych obiektów, z uwagi na ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji. Odcinki, na których nie należy lokalizować zaplecza budowy oraz baz materiałowo-surowcowych to: kolizje drogi z Samiecą Leszczyńską, Starą Samiecą i gęstą siecią rowów do nich przyległych, ciekami Zrodło Józefa, terenami o wysokim załagananiu zwierciadła wód gruntowych, a także terenami pozbawionymi wierzchniej warstwy izolacyjnej. Jednocześnie, uszczegółowiono warunek 1.2.3 zawarty w decyzji ośd dotyczący zagospodarowania ścieków bytowych w etapie budowy. Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego należy odprowadzić ścieki bytowe z zaplecza budowy do szpitalnego zbiorników bezodpływowych, z których zawartość będzie wywożona przez uprawnione podmioty do najbliższej oczyszczalni.

W sąsiedztwie projektowanej drogi znajdują się złoża kruszczywa naturalnego: bezpośrednio przylegające do linii rozgraniczającej inwestycji „Koszanowo II” oraz „Nielątkowo-Południe” położone 10 m od niej. W uzupełnieniu raportu oświadczone, że eksploatacja tych złóż nie wpłynie na stateczność skarp projektowanego odcinka drogi i także, że złoża nie będą miały wpływu na wykonywaną w ramach przedsięwzięcia budowę i przebudowę urządzeń. Stwierdzono także iż po zakończeniu budowy projektowanego odcinka drogi zapewniona będzie dostępność do ww. złóż w celu ich eksploatacji.

Planowana do budowy droga zlokalizowana będzie częściowo na terenie obszaru chronionego krajobrazu „Kompleks leśny Śmigole-Świeciechowa”. Ponadto, przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w odległości ok. 700 m od obszaru specjalnej ochrony ptaków Wielki lęg Chrzański PLB300004.

Ocena oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego została dokonana na podstawie badań terenowych. Przeanalizowano również materiały pochodzące z innych źródeł: Nadeleśnictwa Koscian (Etaborat Planu Urządzenia Lasu, Program Ochrony Przyrody), kół łowieckich, publikacji, stron internetowych słowarzeń i organizacji pozarządowych. Badania terenowe prowadzone od marca 2016 r. do sierpnia 2016 r. Wykonano łącznie 12 kompleksowych wyjazdów terenowych, przecięlnie 2 razy w miesiącu, które trwały w terenie 1 - 2 dni.

Projektowana droga S5 na odcinku od km 18+900 do km 28+000 oraz na odcinku od km 30+700 do km 33+899.20 zlokalizowana zostanie głównie na terenach użytkowanych rolniczo. Zieleni na tym terenie występuje w postaci: rzędów drzew wzdłuż istniejących dróg i cieków, nielicznych zadrzewień i zakrzewień śródpolnych, a także lasów prywatnych. Na przedmiotowym odcinku drogi dominującymi gatunkami są: brzoza brodawkowata, dąb szypułkowy, jesion wyniosły, klon pospolity, lipa drobnolistna, olcha czarna, robinia akacjowa, sosna pospolita, siliwy, wierzby, topole. Miejscowo występują m.in. klon jawor, jarzabk pospolity, jabolon, gusza, orzech włoski, świerk pospolity, wiąz szypułkowy, zymolnik

wschodni. Na odcinku od km 28+000 do km 30+700 projektowana droga przechodząc będzie przez tereny lasów Skarbu Państwa w zarządzie Nadleśnictwa Kościan. Są to lasy ochronne, głównie na siedliskach lasu mieszanego i lasu świeżego wilgotnego oraz w mniejszym stopniu, na siedliskach lasu świeżego, lasu wilgotnego, boru mieszanego i olsu.

Poza terenem lasów państwowych planuje się usunąć ok.: 2425 szt. drzew, 2,1024 ha zadrzewień i lasów prywatnych; 4,3299 ha zagajników (skupiny drzew o średnicy do 10 cm); 2,2137 ha krzewów; 35 szt. pozostałości po drzewach (pni i kap) wraz z 19 m² odrostów; 9 szt. pnaczy. Poza tym w ramach przedmiotowego projektu przewidziano również 10 szt. drzew (łącznie 11 szt. pni) do wycięcia (bez karczowania) położonych poza terenami lasów państwowych ze względu na zły stan zdrowotny. Realizacja projektowanej inwestycji wymaga zajęcia pod inwestycję 25,9433 ha lasów państwowych, w tym 25,9107 ha do stałego zajęcia oraz 0,0326 ha do czasowego zajęcia. W celu zrekompensowania strat związanych z wycinką zieleni nałożono warunek wprowadzenia nasadzeń rekompensujących za wycięcie drzewa i krzewy, w liczbie co najmniej takiej jak liczba drzew i powierzchni krzewów wyciętych poza granicami lasnymi (sadzonki drzew wykorzystane do nasadzeń muszą być co najmniej pięcioletnie, natomiast okres pielęgnacji sadzonek wynosić ma co najmniej 5 lat) lub w zamian za nasadzenia drzew, obowiązek zalesienia gruntu o powierzchni co najmniej 1 ha sadzonkami lesnymi i pielęgnowania go przez co najmniej 5 lat. W przypadku nasadzeń poza liniami rozgraniczającymi należy je wykonać nie później niż 5 lat od daty rozpoczęcia robót budowlanych. Nasadzenia mogą być wykonane poza liniami rozgraniczającymi, a ewentualne tereny pod zalesienianasadzenie nie muszą być w trwałym zarządzie GDDKiA. Ponadto, nasadzenia ograniczenia będą negatywny wpływ drogi na powierze atmosferyczne, środowisko wodne, florę i faunę. W niniejszym postanowieniu podtrzymano w części warunek 1.3.5 decyzyj oś, aby z nasadzeń wykluć obce gatunki inwazyjne.

W trakcie inwentaryzacji przyrodniczej na analizowanym terenie stwierdzono występowanie trzech gatunków roślin objętych ochroną tj. kocanki płaskowe *Helichrysum arenarium*, bobrek trójlistkowy *Menyanthes trifoliata*, galinik śliski *Hylococtium splendens*. Stanowiska te znajdują się poza liniami rozgraniczającymi inwestycji. Kierunek spływu sąsiadującego cieku wyklucza zanieczyszczenie siedliska bobrka trójlistkowego. Kocanki płaskowe jako roślina powszechnie występująca w Kraju i o tendencji ekspansyjnej nie są w tych okolicach często spotykane. Z uwagi na udział gleb żyznych i gliniastych Stanowisko na odsonowej i nasłonecznionej skarpie z uwagi na lokalizację poza miejscem realizacji inwestycji nie jest w żaden sposób zagrożone. Najbliższe położone stanowisko galinika śliskiego oddzielone jest od linii rozgraniczających ponad 30 metrowym pasem zmartłego młodnika sosnowego, który będzie pełnił rolę izolacyjną. Podsumowując, w obrębie lokalizacji terenów zajmowanych przez pas w liniach rozgraniczających nie występują stanowiska roślin i grzybów chronionych i nie przewiduje się negatywnych oddziaływań tak na etapie budowy jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

Teren w liniach rozgraniczających (projektowany pas drogowy) koliduje z następującymi siedliskami przyrodniczymi:

- 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatheron elatris*), na pow. łącznej 4,9 ha,
- 91E0 łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Arrhenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe, na pow. łącznej 0,95 ha,
- 9170 grad środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), na łącznej pow. 0,6 ha,
- 9190 Kwadrat dąbrowy (*Quercion robor-petraeeae*), na pow. 0,16 ha.

Siedlisko łągów olchowych należy do siedlisk priorytetowych. Kolizja w zakresie niewielkiego pata o pow. 0,15 ha dotyczy końcowej części zbiorowiska dochodzącego do istniejącego pasa drogowego. W tym miejscu siedlisko jest zniekształcone, płat zawieszony do

1/3 szerokości siedliska i oddalony od cieku. Natomiast kolizja na odcinku w km 29+515-29+700 dotyczy centralnej części pata. Po wybudowaniu drogi siedlisko zostanie podzielone na 2 części, w związku z czym nastąpi naruszenie jego spójności. Ponadto, należy się spodziewać jego zniszczenia w związku z zaburzeniem stosunków wodnych. Kolizja z gradientem subkontynentalnym dotyczy jednego, zniekształconego pata, otoczonego gruntami rolnymi, jako enklawa środkowa. Siedlisko to jest mało reprezentatywne i znajduje się pod wpływem czynników zewnętrznych, z rozbudowaną strefą ekotonową. W przypadku kwaśnej dąbrowy kolizja dotyczy niewielkiego pata o pow. 0,16 ha w końcowej części zbiorowiska dochodzącego do istniejącego pasa drogowego. W największym stopniu kolizja pasa drogowego dotyczy najpowszechniejszych siedlisk - niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie. W obrębie łąk planowanych do włączenia nie występują stanowiska roślin chronionych. Wyszczególnione siedliska nie znajdują się na obszarze Natura 2000 i nie stanowią ciągów zapewnialających spójność tych obszarów w regionie. W celu ochrony zintensyfikowanych siedlisk przyrodniczych nałożono warunek dotyczący oznaczenia w widoczny sposób lokalizacji pata siedlisk przyrodniczych znajdujących się w miejscu lub bezpośrednio sąsiadujące pasa drogowego.

Podczas prowadzonych badań na rzekach i ciekach wodnych nie odnotowano stanowisk ryb z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183).

W pasie projektowanej trasy, jak również w strefie buforowej licznie występują przedstawiciele rodzaju biegacz - *Carabus* sp. Podczas badań terenowych stwierdzono występowanie m.in. biegacza skórzastego *Carabus coriaceus*. Gatunek ten jest w Polsce objęty częściową ochroną gatunkową. Najczęściej spotykanym przedstawicielem był biegacz ogrodowy *Carabus hortensis* oraz biegacz fioletowy *Carabus violaceus*, rzadziej biegacz gajowy *Carabus nemoralis*, biegacz węgaly *Carabus cancellatus*, biegacz polny *Carabus arvensis*. Obecnie chrząszcze te nie stanowią gatunków chronionych.

W pasie trasy S5, na końcowym odcinku w km 33+860 na drzewach przeznaczonych do wycinki stwierdzono stanowisko pachnicy dębowej *Osmodermia eremita*. Siedlisko ciągnie się dalej w kierunku wschodnim, obejmując łącznie 41 drzew (w liniach rozgraniczających drogi S5 - 12 drzew), na których stwierdzono dużą ilość ekstremitów. Nie stwierdzono obecności owada na młodszych drzewach wokół istniejącego w pobliżu oczka wodnego. Z kolei, w km 20+300, w odległości 150 - 200 m od osi drogi znajduje się stanowisko tego gatunku na 3 sztukach wierzb. W celu zmniejszenia negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na siedlisko pachnicy dębowej *Osmodermia eremita* nałożono warunek dotyczący konieczności przeniesienia zasiedlonych pni drzew na dalszy odcinek zadrzewienia wierzbowego w granicach dysponowania gruntami.

W trakcie prowadzonych badań odnotowano dwa stanowiska gatunków ważek objętych ochroną ścisłą, zaitki większej *Leucorrhinia pectoralis* i trzepli zielonej *Ophiogomphus cecilia*. Z uwagi na fakt, iż są to gatunki pospolite nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia w tym zakresie. Stanowisko zaitki większej i trzepli zielonej zlokalizowane są w regionie dużych zbiorników wodnych w km 32+600 drogi S5. W lasach iglastych stwierdzono obecność kopców mrowki czarnej *Formica polyctena* i mrowki rudnicy *Formica rufa*. Najbliższe stanowiska zlokalizowane są w odległości 100 m od osi planowanej drogi. W trakcie inwentaryzacji na całej długości okolicy trasy i w dużym rozproszeniu, stwierdzono 2 gatunki trzmieli - wszystkie znajdują się pod ochroną częściową. Hałas oraz zanieczyszczenie a także brak kwiatylnych i dobrze wykształconych łąk w liniach rozgraniczających sprzyjają powstaniu siedlisk trzmieli.

W trakcie inwentaryzacji, w dużym rozproszeniu, stwierdzono również 2 gatunki owadów należących do populacji biegaczy. Z uwagi na ograniczenie prac do pasa linii rozgraniczających inwestycja nie powinna mieć wpływu na ich populację.

Podczas przeprowadzonych badań terenowych od marca 2016 r. do sierpnia 2016 r., w sąsiedztwie omawianego odcinka odnaleziono 4 gatunki gadów objętych ochroną częściową. Podczas inwentaryzacji szczególnie uwagę zwrócono na ważne dla gadów siedliska: skraje lasów, polany stródełskie, strefy ekotonowe, czy zbiorniki wodne. Odnaleziono także gatunki jak: żaskoniec zwyczajny *Natrix natrix*, padalec *Anguis fragilis*, żaskoniec zwinna *Lacerta agilis*, żaskoniec żyworodna *Lacerta vivipara*. Wśród węży (dane z Programu Ochrony Przyrody Nadleśnictwa Kościan opracowany w Biurze Urzędzenia Lasu i Geodezji Leśnej Oddział w Poznaniu), w okolicach stwierdzono obecność zmił zygakowatej (*Vipera berus*). Gady w rejonie przedsięwzięcia to gatunki pospolite występujące w całym kraju: żaskoniec zwinna *Lacerta agilis* – gatunek najliczniej odnotowany z gadow na terenie w sąsiedztwie inwestycji; żaskoniec żyworodna *Lacerta vivipara*, żaskoniec *Natrix natrix* i padalec *Anguis fragilis*. W miejscu planowanego pasa drogowego nie stwierdzono jednak żadnych unikalnych w rejonie miejsc rozrodu, a także bytowania gadów.

Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono występowanie 9 gatunków płazów w tym 3 gatunków objętych ochroną ścisłą: żabę moczarkową *Rana arvalis*, kumaka nizinnego *Bombina orientalis*, ropuchę zieloną *Bufo viridis*. Z gatunków objętych ochroną częściową odnotowano: żabę jeziorkową *Rana lessonae*, żabę wodną *Rana esculenta*, żabę trawną *Rana temporaria*, ropuchę szarą *Bufo bufo*, żabę śmieszek *Pelodytes nithardus*, traszkę zwyczajną *Triturus vulgaris*. Z punktu widzenia zachowania odpowiednich dla tych gatunków cech środowiska ich bytowania, negatywny wpływ na płazy podczas realizacji inwestycji, będą miały głównie prace zakłócające stosunki wodne. Zbiornik w km 33+850 drogi S5 o pow. 1 a, przeznaczony do likwidacji jest płytki i zaleciny, znajduje się w sąsiedztwie użytków zielonych oraz zadźwinięcia wierzbowego, posiada niezbyt dobre warunki dla płazów. Odnaleziono tu pojedyncze osobniki żab: jeziorkowej oraz wodnej. Budowa drogi w tym miejscu z uwagi na brak innych zbiorników wodnych w liniach rozgraniczających w niewielkim stopniu spowoduje ograniczenie dostępu do siedlisk ważnych dla płazów. Na omawianym odcinku w celu ograniczenia negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na płazy, nałożono warunki: budowy przejść i przepustów dla płazów, budowy zbiorników retencyjnych w granicach linii rozgraniczających oraz prowadzenia działań związanych z ochroną płazów przed rozpoczęciem migracji wiosennych tj. przed 1 marca lub po 30 września.

W toku prowadzonej inwentaryzacji największą bioróżnorodność ssaków odnotowano na mozaice siedlisk łąkowo – leśnych. Na terenach otwartych oraz na pograniczu lasów oraz pól i łąk licznie reprezentowaną grupą zwierząt są gryzoni: nomik zwyczajny *Microtus arvalis*, mysz polna *Apodemus agrarius*, darniówka pospolita *Microtus subterraneus*. Ponadto, wśród drobnych ssaków wymienić należy kreta europejskiego *Talpa europaea*, występującego przede wszystkim na łąkach, pastwiskach, czy w lasach liściastych. Na wysokości km 34+000, a więc już poza planowym odcinkiem, w odległości 300 m od linii rozgraniczających w zadźwinięciu olsowym występują ślady zerowania zwiększającego swoją populację w Kraju bobra europejskiego *Castor fiber*. Ślady jego obecności odnotowano również na terenie podmokłym, w rejonie km 32+600, w odległości 250 m od planowanej inwestycji. W celu ograniczenia negatywnego wpływu planowanej inwestycji na terenyale doprecyzowano warunek dotyczący budowy przejść dla zwierząt wraz z odpowiednim ich zagospodarowaniem, m.in. poprzez zastosowanie odpowiednich ogrodzeń ochronno-naprowadzających oraz ekranów przeciwoświeceniowych. Mając na uwadze zawarte w raporcie wyniki inwentaryzacji przyrodniczej oraz uwarunkowania przyrodnicze, miejsca realizacji inwestycji, ilość i parametry przejść dla zwierząt dostosowano do stanu gwarantującego swobodną migrację oraz niezaburzone funkcjonowanie lokalnych populacji. Dodatkowo, ze względu na zmianę miejsc lokalizacji przejść dla zwierząt doprecyzowano punkt dotyczący prowadzenia monitoringu przejść. W przypadku przejść dla średnich i dużych zwierząt zaleca się wykorzystanie następujących metod: identyfikacja tropów zwierząt na płaszczyznach pasach (rynach), identyfikacja tropów zwierząt na całej powierzchni przejścia, identyfikacja odchodów i śladów żerowania zwierząt na powierzchni

przejścia, lub rejestracja obecności zwierząt na powierzchni przejścia z wykorzystaniem fotopułapek albo kamer wideo.

Gatunkami nietoperzy stwierdzonymi w trakcie badań są: borowiec wielki *Myotis noctula*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik mały *Pipistrellus pipistrellus*, nocek *Motis sp.* Pas projektowanej drogi we wskazanych obszarach przecina kompleksy leśny oraz ciekli mogące pełnić funkcje korytarzy migracyjnych oraz miejsc zerowania. Badania aktywności nietoperzy potwierdziły ich występowanie w tych miejscach. Największe indeksy aktywności (liczone jako liczba jednostek aktywności na godzinę) odnotowano na odcinkach w km: 32+400 - 33+600 oraz 25+500 - 28+200. Aktywności na tych obszarach dla wszystkich stwierdzonych nietoperzy osiągnęły odpowiednio 3,70 dla pierwszego oraz 4,50 dla trzeciego transektu. Najniższe aktywności odnotowano w punkcie zlokalizowanym w km 30+200 - 1,50 jednostek aktywności oraz na transekcie na odcinku w km 17+300 - 18+100 - 0 jednostek aktywności. Badania terenowe i detektorowe nie wykazały w obrębie planowanego pasa drogowego żadnych dużych leśnych kolonii rozrodczych. W celu ograniczenia negatywnego wpływu planowanej inwestycji na chiropterofaunę nałożono warunki dotyczące stosowania odpowiedniego oświetlenia, zarówno w pasie drogowym jak i na placach budowy, w postaci np. lamp sodowych, ograniczających przywabianie owadów, o minimalnym poziomie emisji promieniowania UV.

Płazi występujące w obszarze objętych opracowaniem to gatunki krajobrazu leśnego oraz krajobrazu pól i łąk. Ich różnorodność wynika ze zmienności siedlisk. Są to taksony w większości pospolite, ale zdarzały się również rzadziej występujące. W trakcie prowadzonych badań stwierdzono występowanie 80 gatunków płazów, w tym z zaliczka I i Dyrkhtwy Siedliskowej: dziecięcia średniego *Dendrocybus medius*, dziecięcia czarnego *Dryocopus matris*, błotniaka stawowego *Circus aeruginosus*, kanie ruda *Milvus milvus*, orliana *Emberiza hortulana*, bociana białego *Ciconia ciconia*, żurawia *Grus grus*, gąsiorka *Lanius collurio* oraz łekę *Lullula arborora*. Aby ograniczyć negatywny wpływ wyniki drzew na awifaunę nałożono warunek dotyczący prowadzenia wycinki drzew poza sezonem lęgowym płasków oraz przeniesienia gniazda bociana białego poza teren inwestycji. Ponadto, w celu ograniczenia negatywnego wpływu planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze nałożono warunek dotyczący prowadzenia nadzoru przyrodniczego w miejscu realizacji przedsięwzięcia. Dodatkowo, w celu ochrony miejsc cennych przyrodniczo częściowo podtrzymano, a częściowo zmieniono warunki zawarte w decyzji co do dotyczące nielokalizowania zaplecza budowy i bazy materiałowo-surowcowej na terenach cennych przyrodniczo, tj. poza odcinkami drogi: S5 o następującym kilometrażu:

- od 23+700 do 25+020 – dolina rzeki Samlicy oraz system rowów przyległych,
- od 25+800 do 25+960 – tereny podmokłe z występowaniem zbiorników wodnych,
- od 28+120 do 29+120 – tereny o wysokim zaleganiu zwierciadła wód gruntowych,
- od 30+250 do 30+290 – dolina ciekła źródła Józefa,
- od 33+250 do 33+350 – bezpośrednie sąsiedztwo ujęcia wody Radomicko, wysoki poziom wód gruntowych,
- od 33+520 do 33+600 – dolina rzeki Samlicy,
- od 20+050 do 20+200, od 24+000 do 24+800, od 25+300 do 25+400, od 25+800 do 26+100, od 28+000 do 30+900, od 32+000 do 32+800, od 33+200 do 33+899,20 – ze względu na płazy, gady oraz analogicznie przy ciekach wodnych będących siedliskiem płazów,
- od 28+000 do 30+900, od 33+500 do 34+200 – ze względu na ssaki,
- od 25+800 do 26+100, od 28+000 do 30+900, od 32+000 do 32+800, od 33+200 do 33+899,20 – ze względu na płaki,
- od 25+750 do 26+500, od 29+450 do 30+500 – ze względu na siedliska,
- od 20+200 do 20+400, od 33+650 do 34+000 – ze względu na owady w km.

Biurac pod uwagę powyższe stwierdzono, że przedmiotowa inwestycja będzie oddziaływała negatywnie na środowisko przyrodnicze, jednak poprzez zastosowanie ww.

działań minimalizujących nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania zarówno na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia, 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 utraćę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Uwzględniając nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzeszczenia 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 chronione. Ponadto, ze względu na lokalizację przedmiotowej inwestycji w większości na terenach przekształconych antropogenicznie charakteryzujących się niską wartością krajobrazową nie przewiduje się negatywnego wpływu na krajobraz.

W toku prowadzonego postępowania, pismem z 9.11.2017 r. znak: IR-III.7820.8.2017.2 Wojewoda Wielkopolski przekazał Regionalnemu Dyrektorowi zgłoszone w trakcie procedury udziału społeczeństwa uwagi i wnioski, wniesione przez Pana Piotra Cwiertnię, Towarzystwo Ochrony Środowiska „Las”. W ramach wniesionych uwag i wniosków poniesiono kwestie:

1. dotyczące parametrów i lokalizacji projektowanych zabezpieczeń akustycznych,
2. dotyczące wskazania elementów ochrony środowiska i kompensacji przyrodniczej, które w przypadku zmiany w projekcie nie będą wymagały wznowienia postępowania, w tym wskazanie zakresu dopuszczalnych zmian,
3. dotyczące nasadzeń rekompensujących ubytek zieleni,
4. dotyczące zobowiązania inwestora, na etapie analizy porcelizacyjnej, do przedstawienia dokumentów dotyczących przekazania odpadów uprawnionym odbiorcom,
5. dotyczące wskazania, że niniejsze postanowienie odnosi się do projektu budowlanego dla przedmiotowej inwestycji.

Odnosząc się do wniesionych uwag i wniosków organ zwazył, co następuje:

Regionalny Dyrektor uwzględnił wnioski zawarte w pkt 1 dotyczące parametrów oraz lokalizacji projektowanych ekranów akustycznych. W postanowieniu określono lokalizację zabezpieczeń, poprzez określenie kilometrażu drogi i wskazanie ich odległości od osi drogi, oraz parametry ekranów, w tym ich długość, wysokość oraz typ.

Odnosząc się do wniosków, o których mowa w pkt 2, Regionalny Dyrektor uznał, że jednoznaczne wskazanie elementów ochrony środowiska oraz kompensacji przyrodniczej, które w przypadku ewentualnych zmian w projekcie wykonawczym nie będą wymagały wznowienia postępowania oraz jednocześnie wskazanie zakresu dopuszczalnych zmian nie jest możliwe. Organ nie dysponuje bowiem wiedzą na temat ewentualnych przyszłych zmian w projekcie wykonawczym, w związku z tym nie jest również w stanie przewidzieć konsekwencji ich wprowadzenia, pod kątem konieczności ponownego przeprowadzenia przedmiotowego postępowania. Ponadto, należy zaznaczyć, że postępowanie prowadzone przez właściwy organ ma jedyny charakter wypadkowy. Zasadność powtórzenia postępowania wypadkowego przez Regionalnego Dyrektora stwierdzić może jedynie Wojewoda Wielkopolski jako organ właściwy do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W niniejszym postanowieniu organ odniósł się również do uwag i wniosków, wymienionych w pkt 3. W celu zrekompensowania strat związanych z wycinką zieleni Regionalny Dyrektor zobowiązał inwestora do wprowadzenia nasadzeń rekompensujących za wycięte drzewa i krzewy, w liczbie co najmniej takiej jak liczba drzew i powierzchni krzewów wyciętych poza granicami leśnymi lub w zamian za nasadzenia drzew, obowiązek zalesienia gruntu o powierzchni co najmniej 1 ha sadzonkami leśnymi i pielęgnowania go

przez co najmniej 5 lat. Ponadto, podtrzymano w części warunek 1.3.3 decyzji oos aby z nasadzeń wykluczyć obce gatunki inwazyjne.

Uwagi i wnioski zawarte w pkt 4 nie zostały uwzględnione. Należy wyjaśnić, że co do zasady analiza porcelizacyjna odnosi się do etapu eksploatacji przedsięwzięcia i ma na celu porównanie charakteru i wielkości oddziaływań opisanych w raporcie oraz w decyzji oos po realizacji przedsięwzięcia oraz dokonanie oceny, czy eksploatacja przedsięwzięcia jest zgodna z obowiązującymi standardami jakości środowiska. Wobec powyższego, oraz mając na względzie fakt, że oddziaływanie na etapie realizacji mają charakter czasowy i ustępują zwykle po zakończeniu prac wykonawczych, należy stwierdzić, że weryfikowanie sposobu zagospodarowania odpadów powstałych na etapie realizacji przedsięwzięcia w ramach analizy porcelizacyjnej jest bezzasadne. Należy również zaznaczyć, że wykonawca robot budowlanych zobowiązany jest do przestrzegania obowiązujących przepisów szczegółowych w zakresie gospodarowania odpadami. Regionalny Dyrektor podtrzymał warunki dotyczące gospodarowania odpadami określone w decyzji oos.

W postanowieniu Regionalny Dyrektor odniósł się do wniosków zawartych w pkt 5, oznaczając przedłożony do wglądu projektu budowlany, wskazując datę dokumentu oraz autorów. W opinii organu jest to wystarczające do identyfikacji dokumentu.

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

Ze względu na skalę przedsięwzięcia oraz jego lokalizację względem granic państwa, w niniejszym postępowaniu nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia.

Na podstawie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, uwzględniając planowane do zastosowania rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

POUCZENIE

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

p.o. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu

dr Jerzy Piaszyk

Otrzymał:

1. Wojewoda Wielkopolski, al. Niepodległości 16/18, 61-713 Poznań
2. Pan Tomasz Stefaniski, ul. Koniczynowa 11, 03-612 Warszawa – pełnomocnik inwestora
3. Strony postępowania zgodne z art. 49 k.p.a.
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 09.01.2018 r. do

Pieczęć urzędu

Podpis i pieczęć osoby potwierdzającej