

OBWIESZCZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W POZNANIU

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071 ze zm.), 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), zawiadamiam strony postępowania o wydaniu postanowienia z 9.11.2011 r. znak: WOO-II.4242.47.2011.JC, którego treść podaję poniżej:

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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S8 Syców – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź) odcinek Syców – Kępno – Wieruszów – Walichnowy, na terenie województwa wielkopolskiego, na wniosek Wojewody Wielkopolskiego złożony w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

uzgodniam warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. **Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
 1. Wykonać działania wskazane w punktach: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.4, 1.2.5, 1.2.7, 1.2.8, 1.2.9, 1.2.11, 1.2.12, 1.2.13, 1.2.17, 1.2.19, 1.2.23, 1.3.1, 1.3.14, 1.3.15, 1.3.16, 1.3.17, 1.3.19, II.2.B-D decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 23.02.2011 r. znak: WOO-II.6200.5.2011.JC o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S8 Syców – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź) na odcinku Syców – Kępno – Wieruszów – Walichnowy, w zakresie odnoszącym się do odcinka leżącego w województwie wielkopolskim.
 2. Bazy materiałowo-surowcowe i obiekty zaplecza budowy, w tym sanitarne oraz miejsca tankowania pojazdów lokalizować w odległości nie mniejszej niż 20 m od koryt przekraczających rzek, w taki sposób aby nie stanowiły zagrożenia dla istniejących wód powierzchniowych.
 3. Miejsca wyznaczone do przechowywania substancji podanych na migrację wodną, terenowe stacje obsługi samochodów i urządzeń budowlanych w obrębie bazy materiałowo-sprzetkowej, wyłożyć materiałami izolacyjnymi.
 4. W podanych poniżej kilometrażach:
 - od km 61+300 do km 61+500,
 - od km 64+000 do km 64+200,
 - od km 64+600 do km 65+270,
 - od km 65+530 do km 65+730,
 - od km 65+950 do km 66+150,
 - od km 66+600 do km 67+100,
 - od km 67+330 do km 69+550,
 - od km 70+350 do km 70+800,
 - od km 71+970 do km 72+340,
 - od km 73+030 do km 73+230,
 - od km 75+550 do km 75+750

nie lokalizować baz materiałowo-surowcowych oraz zapleczy budowy.

5. Dopuszcza się odstępstwo od zakresu określonego w pkt. 4 w przypadku budowy obiektów mostowych oraz pod warunkiem ograniczenia do niezbędnego minimum zajętej powierzchni.
6. Stale punkty tankowania sprzętu budowlanego zabezpieczyć nawierzchnią utwardzoną odizolowaną od gruntu uszczelnieniem np.: w postaci geomembrany oraz wyposażyć w sorbenty służące do niezwłocznego neutralizowania ewentualnych wycieków paliw i innych płynów eksploatacyjnych.
7. Odwodnienie wykopów prowadzić wyłącznie w przypadku jeśli jest to absolutnie konieczne, krótkimi odcinkami przy zastosowaniu metod ograniczających ilości odpompowywanej wody.
8. Niezanieczyszczone masy ziemne pozyskiwane z wykopów, wykorzystywać w miarę możliwości w pierwszej kolejności do formowania nasypów pod planowaną drogę. Przy wykonywaniu prac ziemnych zdjąć warstwę urodzajną ziemi i odłożyć w pyznach poza obszarem prowadzonych robót.
9. Ścieki bytowe pochodzących z budynków WC oraz stanowisk zrzutu ścieków z autokarów, zlokalizowanych na terenie Miejsce Obsługi Podróżnych kategorii I „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD”, oczyszczać w dwóch biologicznych oczyszczalniach ścieków, działających na zasadzie zatopionych złóż biologicznych o przepustowości min. 10 m³/d.
10. Oczyszczony ścieki bytowe z MOP „KIERZNO PN” i KIERZNO PD” odprowadzać do projektowanych zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, zlokalizowanych na działkach objętych liniami rozgraniczającymi inwestycje, odpowiednio w km 76+625 – 76+700 i w km 76+400 – 76+550. Na głębokości 0,5 m od dna zbiorników wyznaczyć grunt na paszek średni.
11. Na terenie MOP „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD” zlokalizować po dwa stanowiska dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, wyposażone w szczelne zbiorniki o pojemności minimum 5m³ każdy.
12. Na stanowiskach dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne zainstalować zasysy odcinające odpływ substancji niebezpiecznych do systemu kanalizacji deszczowej, odwadniającej teren MOP „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD”.
13. Na odcinkach, o których mowa w pkt 4 zapewnić możliwość przenieszenia się gatunków zwierząt związanych z wodą.
14. Wycinkę drzew prowadzić w okresie od 16 lipca do 14 marca, a w razie konieczności wykonania wycinki poza ww. terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu, że w miejscu jej wykonania nie występują gatunki ptaków objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstąpienia od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.
15. Roboty budowlane prowadzone w rejonie przejścia przez rzekę Samiec i jej dopływ, tj. od km 63+500 do km 65+500 wykonywać od połowy października do końca lutego, w w. przypadku gdy warunki pogodowe utrudnią lub uniemożliwią wykonywanie robót w ww. okresie dopuszcza się możliwość ich prowadzenia poza tym terminem po stwierdzeniu, iż nie występują tam gatunki zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstąpienia od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.
16. Na etapie budowy, w miejscach występowania ptaków i gadów zastosować środki minimalizujące negatywny wpływ budowy na te grupy zwierząt, tj.: zakrywać wykopy, studzienki i inne miejsca mogące stanowić pułapkę dla zwierząt. W okresie zwiększonych migracji prowadzić regularne kontrole tych miejsc, a w przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, wyłapywać je i wypuszczać w odpowiednim dla nich miejscu, poza terenem

budowy. Zastosować tymczasowe płotki ograniczające wchodzenie zwierząt na plac budowy, na wymienionych poniżej odcinkach:

- 56+900 – 57+100 – ogrodzenie obustronne,
- 59+850 – 60+050 – ogrodzenie obustronne,
- 60+000 – 62+100 – ogrodzenie obustronne,
- 63+500 – 65+500 – ogrodzenie obustronne,
- 66+500 – 67+100 – ogrodzenie obustronne,
- 67+500 – 68+300 – ogrodzenie obustronne,
- 69+000 – 70+700 – ogrodzenie obustronne,
- 72+000 – 72+300 – ogrodzenie obustronne,
- 73+100 – 73+400 – ogrodzenie obustronne,
- 75+600 – 75+200 – ogrodzenie obustronne.

17. Wykonać nasadzenia roślin z przewagą gatunków o zdolnościach fitoremediacyjnych w następującym kilometrażu drogi S8:

- 55+020 - 55+290 strona północna
- 74+550 - 75+150 strona południowa
- 74+560 - 75+160 strona północna

Wykluczyć w nasadzeniach wykorzystanie roślin o dużej inwazyjności, w szczególności: robinii akacjowej *Robinia pseudacacia*, czerechwy amerykańskiej *Padus serotina*, klonu jesionolistnego *Acer negundo*, jesionu pensylwańskiego *Fraxinus pennsylvanica*, dębu czerwonego *Quercus rubra*, bożodrzewa gruczołkowatego *Alnus altilisima* i sumaka oścowa *Rhus typhina*.

18. Wykonać przejścia dla zwierząt, zgodnie z poniższą tabelą. Podane wymiary światła obiektu są wartościami minimalnymi.

Lokalizacja obiektów wzdłuż	Rodzaj obiektu	Wymiary światła obiektu		Dodatkowe wymogi
		szerokość s [m]	wysokość h [m]	
55+300,00	przejście dolne dla zwierząt dużych	15,0	4,0	-
56+250,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
56+750,00	przejście dolne dla zwierząt dużych	15,0	4,0	uzupełnić o płotki naprowadzające dla płazów od ok. km 56+600 do km 57+ 100
58+125,00	przejście dolne dla zwierząt dużych	15,0	4,0	-
59+400,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
60+800,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
61+300,00	przejście dolne dla zwierząt dużych	15,0	4,0	-
61+425,00	przepust dla płazów połączone z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-

63+181,00	przepust dla płazów połączone z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
63+400,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
64+067,00	przepust dla płazów połączone z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
64+400,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
64+500,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
64+600,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
64+710,42	przejście zespolone z ciekłem - przejście pod poszerzonym mostem dla zwierząt dużych	19,0	4,0	strefa przejścia dla zwierząt po obu stronach ciekłu o szerokości min. 5 m
64+800,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
64+900,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
65+000,00	przejście dolne dla zwierząt dużych	15,0	4,0	-
65+100,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
65+200,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
65+300,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
65+400,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
65+500,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
65+600,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
65+700,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
66+062,00	przepust dla płazów połączone z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
66+680,00	przepust dla płazów połączone z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
67+069,00	przepust dla płazów połączone z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
67+595,00	przepust dla płazów połączone z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
67+700,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
67+800,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
67+900,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
68+000,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-

68+100,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
68+200,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
68+300,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
68+400,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
69+000,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
69+100,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
69+160,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
69+300,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
69+400,00	przejście dla płazów	1,5	1,5	-
69+451,53	przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekłem	28,22	1,5	strefa przejścia dla zwierząt po obu stronach cieku o szerokości min. 5 m
69+608,00	przepust dla płazów połączony z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
70+459,00	przepust dla płazów połączony z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
70+697,00	przepust dla płazów połączony z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
71+220,00	przepust dla płazów połączony z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
71+765,00	przepust dla płazów połączony z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
72+980,00	przepust dla płazów połączony z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
75+600,00	przejście dolne dla zwierząt małych	2,0	2,0	-
75+649,00	przepust dla płazów połączony z rowem melioracyjnym	2,0	1,5	-
77+101,00	przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekłem	2,0	1,5	-
77+973,86	przejście zespolone z drogami dla zwierząt dużych	127,6	5,50	Przejście pomiędzy podporami: - druga i trzecia szer. 37 m. wys. 5,5 m. - trzecia i czwarta - szer. 37 m. wys. 5,5 m.

19. Przy przejściach dla płazów wykonać ogrodzenia naprowadzające w postaci płotków z prefabrykatów betonowych, płotków z siatki, murek lub ramp betonowych, które powinny posiadać odgiętą na zewnątrz drogi górna krawędź, a zakończenia elementów naprowadzających uformować w rzucie poziomym w kształt litery „U”.
20. Powierzchnię przejść zagospodarować w sposób zachęcający zwierzęta do korzystania z nich, w szczególności:
 - dno przejść dla małych zwierząt i płazów pokryć warstwą piasku o grubości ok. 0,5 m;
 - po obu stronach przepustów połączonych z ciekami zamontować gabionowe półki o szerokości min. 0,5 m i umocnić je betonem;
 - w przypadku przejść dolnych, które znajdują się pod oświetlonymi mostami (przepustami) zastosować osłony ograniczające rozpraszanie światła na zewnątrz pasa drogowego;
 - teren na powierzchni przejść zagospodarować w sposób upodabniający go do obszarów sąsiednich, np. przez wprowadzenie rodzinnych drzew, krzewów i głązów;
 - na krawędziach przejść górnych zaprojektować ekrany przeciwoświeceniowe chroniące zwierzęta przed światłami jadących dołem pojazdów.
21. Ogrodzić całą trasę po obu stronach siatki o wysokości co najmniej 220 cm, łącząc ją z przejściami dla zwierząt, przepustami lub obiektami mostowymi. Wielkości oczek siatki:
 - w strefie do 0,80 m ponad gruntem - 15x5 cm,
 - w strefie powyżej 0,80 m ponad gruntem - 15x10 cm.
 Dodatkowo, do siatki podstawowej dołączyć siatkę w strefie do 0,40 m ponad gruntem o wielkości oczek 1x1 cm.
22. W celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, wykrywania i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego, prace określone w pkt. 13-16 oraz wynikające z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr: WOO-PII.6200.5.2011.JC określone w pkt 1.2.17, 1.2.19 i 1.2.23, wykonywać pod nadzorem przyrodnika.
23. Prace przygotowawcze, związane z wykonaniem niwelacji terenu i zagospodarowaniem terenu budowy wraz z budową tymczasowych obiektów w km 61+000 - 62+000 oraz 63+000 - 64+000 rozpocząć przed sezonem letnim żurawia, tj. przed 1 marca.
24. Ograniczyć do minimum wycinkę drzew dziuplastych oraz pozostawić drzewa z próchnowiskami, jeżeli nie będzie to zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego.
25. Na czas budowy oznaczyć w widocznym sposób lokalizację znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego stanowisk chronionych gatunków: widłaka spłaszczonego *Diphasiastrium complanatum* (ok. km 62+000) i widłaka jalowcowatego *Lycopodium annotinum* (61+700 km) oraz nieprzeznaczone do wycinki płaty siedliska przyrodniczego 91P0 - wyżyny jodłowy bór mieszany; zlokalizowane ok. km 57+700 - 57+850, 57+850-57+940, 58+200-58+500, 62+375-62+420, 62+450-62+600, 62+750-62+875.
26. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, zastosować następujące rozwiązania w podanych niżej lokalizacjach:
 - 26.1 W km 54+910 - 55+087 – ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 178 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
 - 26.2 W km 55+077 - 55+283 – ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 204 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
 - 26.3 W km 55+283 – 55+317 – ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 35 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
 - 26.4 W km 55+317 – 55+427 – ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 109 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.5 W km 55+417 – 55+453 - ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 35 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.6 W km 55+443 – 55+652 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 212 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.7 W km 55+642 – 55+751 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 108 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.8 W km 55+771 – 56+030 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 256 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.9 W km 59+190 – 59+641 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 451 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.10 W km 59+641 – 59+680 - ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 39 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.11 W km 59+680 – 60+830 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 1154 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.12 W km 64+730 – 64+982 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 251 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.13 W km 64+982 – 65+018 - ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 36 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.14 W km 65+018 – 65+969 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 951 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.15 W km 65+959 – 65+997 - ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 38 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.16 W km 65+987 – 66+260 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 274 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.17 W km 65+510 – 66+005 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 494 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.18 W km 65+995 – 66+031 - ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 36 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.19 W km 66+021 – 66+316 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 293 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.20 W km 66+304 – 66+536 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 231 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.21 W km 66+522 – 66+760 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 237 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.22 W km 66+390 – 66+534 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 145 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.23 W km 66+522 – 67+110 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 590 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.24 W km 67+920 – 68+671 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 751 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.25 W km 68+661 – 68+693 - ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 32 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.26 W km 68+683 – 68+795 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 112 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.27 W km 69+750 – 70+006 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 255 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.28 W km 70+006 – 70+035 - ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 28 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.29 W km 70+035 – 70+172 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 137 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.30 W km 70+162 – 70+200 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 38 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.31 W km 70+200 – 70+885 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 683 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.32 W km 70+100 – 70+184 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 84 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.33 W km 70+174 – 70+200 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 36 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.34 W km 70+200 – 70+903 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 706 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.35 W km 70+903 – 70+968 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 65 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.36 W km 70+968 – 71+115 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 146 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.37 W km 71+115 – 71+164 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 50 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.38 W km 71+164 – 71+430 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 286 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.39 W km 71+800 – 72+308 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 672 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.40 W km 71+851 – 72+438 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 700 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.41 W km 72+438 – 72+440 - ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 2 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.42 W km 72+060 – 72+066 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 6 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.43 W km 72+066 – 72+179 - ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 112 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.44 W km 72+179 – 72+295 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 126 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.45 W km 72+300 – 72+385 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 88 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

26.46 W km 72+102 – 72+107 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 5 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.47 W km 72+107 – 72+217 - ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 111 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.48 W km 72+217 – 72+325 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 120 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.49 W km 72+311 – 72+381 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 72 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.50 W km 72+389 – 72+338 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 177 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.51 W km 72+338 – 72+440 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 319 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.52 W km 72+440 – 72+487 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 319 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.53 W km 72+487 – 72+500 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 14 m
zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej.

26.54 W km 72+440 – 72+486 - ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 46 m
zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej.

- 26.55 w km 72+486 – 72+950 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 462 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej,
- 26.56 w km 72+500 – 73+280 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 784 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
- 26.57 w km 75+150 – 75+708 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 560 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
- 26.58 w km 75+708 – 75+748 - ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 40 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
- 26.59 w km 75+748 – 75+810 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 63 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
- 26.60 w km 75+500 – 75+734 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 233 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej,
- 26.61 w km 75+734 – 75+775 - ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 40 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej,
- 26.62 w km 75+775 – 76+168 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 397 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej,
- 26.63 w km 76+187 – 76+602 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 412 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej,
- 26.64 w km 76+595 – 76+755 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 162 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej,
- 26.65 w km 76+755 – 76+768 - ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 12 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej,
- 26.66 w km 76+768 – 77+893 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 1125 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej,
- 26.67 w km 77+893 – 78+053 - ekran akustyczny o wysokości 5 m i długości 160 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej,
- 26.68 w km 76+195 – 76+593 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 400 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
- 26.69 w km 76+596 – 76+755 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 166 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
- 26.70 w km 76+755 – 76+768 - ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 13 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
- 26.71 w km 76+768 – 77+060 - ekran akustyczny o wysokości 6 m i długości 293 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej,
27. Zapewnić szczelne, dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji.
28. Roboty budowlane w rejonie zabudowy mieszkaniowej i innych terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić tylko w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00.

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

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

III. Obowiązek sporządzenia analizy porcelizacyjnej:

Ustala się obowiązek wykonania analizy porcelizacyjnej w terminie jednego roku od dnia oddania inwestycji do eksploatacji. W ciągu kolejnych sześciu miesięcy należy przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska. Analizę porcelizacyjną wykonać zgodnie z przepisami szczegółowymi w następującym zakresie:

1. W zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na stan jakości powietrza wykonać pomiary i przedstawić analizę rozprzestrzeniania dwutlenku azotu w powietrzu. Analizę rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykonać w oparciu o referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu, na podstawie prowadzonego monitoringu natężenia ruchu. W celu weryfikacji poprawności obliczeń teoretycznych (analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu) dodatkowo wykonać pomiary dwukrotnie w ciągu roku, jedno w okresie jesienno-zimowym i drugie w okresie wiosenno-letnim od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania w sześciu stałych punktach pomiarowych:
 - w km 64+500, 69+000 oraz w km 75+000 w rejonie węzła „Kępno I”, w miejscu gdzie przeprawy powietrza wokół punktu pomiarowego nie będzie ograniczony żadnymi przeszkodami,
 - w km 65+500, 68+300 oraz w km 76+000 w rejonie węzła „Kępno I”, za ekranami akustycznymi.
 2. Każdy pomiar wykonać w godzinie szczytu, w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania drogi. Pomiar należy wykonać od strony nawierzchni uwzględniając różę wiatrów. Powyższe pomiary wykonać przez akredytowane laboratorium.
- W zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia wykonać pomiary poziomu hałasu według metod określonych w przepisach szczegółowych, w punktach pomiarowych zlokalizowanych po stronie zabudowy mieszkaniowej za ekranami, na granicy działki z zabudową mieszkaniową, dla której nie przewidziano potrzeby stosowania zabezpieczeń, co najmniej po jednym dla każdego odcinka jednotrojnego pod względem najeźżenia ruchu i ukształtowania terenu. W rejonie węzłów, należy zlokalizować co najmniej 2 punkty pomiarowe. Pomiary wykonać jednorazowo, zgodnie z metodą określoną w przepisach szczegółowych. W szczególności, uwzględnić następującą lokalizację punktów pomiaru hałasu:

Lp.	Lokalizacja wg kilometrażu drogi	Strona drogi	Oznaczenie wg raportu o oddziaływaniu na środowisko	Opis lokalizacji / miejscowość
1	55+300	P	4	Stłupa pod Bralinem
2	58+550	P	8	Brzezine
3	59+700	P	11	Wygoda Turkowska
4	59+950	P	17	Wygoda Turkowska
5	60+250	P	22 lub 24	Wygoda Turkowska
6	65+050	L	37	Szklarka Mielecka
7	65+570	L	42	Szklarka Mielecka
8	65+850	L	39	Szklarka Mielecka
9	66+000	P	50	Szklarka Mielecka
10	66+250	P	53	Szklarka Mielecka
11	66+750	L	63	Szklarka Mielecka
12	67+750	L	64	Przybyszów
13	68+450	L	67	Dzielkonia
14	70+000	P	70	Hanulin
15	70+250	P	82	Hanulin
16	70+900	L	98	Kliny
17	71+100	L	106	Kliny
18	72+500	-	108, 109, 117	Oleandry, Myjonicce
19	72+500	P	113	Myjonicce
20	72+500	L	114	Myjonicce
21	72+800	L	120	Myjonicce

22	75+500	L	123	Kierzno
23	75+900	L	124	Kierzno
24	77+050	L	144	Kierzno
25	76+650	P	143	Kierzno
26	76+800	L	146	Kierzno
27	77+650	L	157	Kierzno

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, 31.08.2011 r. wpłynął wniosek Wojewody Wielkopolskiego o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla budowy drogi ekspresowej S8 Syców – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź) odcinek Syców – Kępno – Wieruszów – Walichnowy, na terenie województwa wielkopolskiego i łódzkiego.

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. Nr 213 poz. 1397 ze zm.).

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. nr 199, poz. 1227 ze zm.), organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, na terenie województwa wielkopolskiego, w toku ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wniosku o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia Wojewoda Wielkopolski dołączył: wniosek inwestora o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej z 15.04.2011 r., który został zmieniony i uzupełniony pismami z 18.05.2011 r., 25.05.2011 r., 8.06.2011 r., 16.06.2011 r., 22.06.2011 r., 10.08.2011 r., oraz 22.08.2011 r., decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 23.02.2011 r. znak: WOO-II.6200.5.2011 o środowiskowych uwarunkowaniach oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z marca 2011 r. wykonany przez ARCSIDS Sp. z o.o.

Pismem z 6.09.2011 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu przekazał do Wojewody Wielkopolskiego informacje, iż przedmiotem rozpoznania sprawy uczyli wniosek w zakresie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia na terenie województwa wielkopolskiego. Jednocześnie zawiadomili, że wniosek o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia na terenie województwa łódzkiego powinien być wniesiony do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

W trakcie prowadzonego postępowania, na podstawie art. 50 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, pismem z 26.09.2011 r. znak: WOO-II.4242.47.2011.JC wezwano Inwestora do uzupełnienia raportu. W związku z tym, inwestor pismami z 28.09.2011 r. i 30.09.2011 r. przedstawił uzupełnienia do raportu w zakresie: ochrony przed hałasem, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, a także informacji dotyczących kategorii MOP-ów, analiz porażalicyjnej, a także zapisów dotyczących nasadzenia roślinności.

Na podstawie art. 90 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, pismem z 30.09.2011 r. znak: WOO-II.4242.47.2011.JC, wystąpił do Wojewody Wielkopolskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 ww. ustawy oraz do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii w sprawie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

27.10.2011 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo Wojewody Wielkopolskiego znak: IR.II.6-7820-12/11, w którym poinformował, iż został zapewniony udział społeczeństwa, w terminie od 4.10.2011

r. do 25.10.2011 r. Wojewoda przelał złożone w ww. terminie uwagi i wnioski oraz poinformował, że nie została przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa. Pismem z 2.11.2011 r. Wojewoda Wielkopolski przelał kolejne uwagi społeczeństwa. Do złożonych uwag organ odniósł się w dalszej części uzasadnienia. Pismami z 28.10.2011 r. oraz 2.11.2011 r. znak: WOO-II.4242.47.2011.JC tut. organ zwrócił się go inwestora o odwołanie się do złożonych uwag i wniosków społeczeństwa. Pismem z 3.11.2011 r. Inwestor złożył wyjaśnienia.

W opinii sanitarniej znak: DN-NS.9027.33.13.2011 z 24.10.2011 r. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie przedłożony wniosek jednocześnie wskazując następujące warunki: na granicy działek zabudowy mieszkalnej poziom hałasu komunikacyjnego nie może przekroczyć wartości 60 dB(A) dla pory dziennej i 50 dB(A) dla pory nocnej, miejsca wyznaczone do składowania substancji podanych na migrację wodną należy zabezpieczyć materiałami izolacyjnymi, sieci bytowe powstające w trakcie budowy odcinka winny być gromadzone w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, podczas budowy bazy materiałowej należy lokalizować na gruntych słabopropuszczalnych lub winny być zabezpieczone materiałami izolacyjnymi. Powyższe zapisy znalazły odzwierciedlenie w warunkach wpisanych w niniejszym postanowieniu oraz w warunkach wpisanych w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o środowiskowych uwarunkowaniach z 23.02.2011 r. znak: WOO-II-6200.5.2011.JC.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S8, na odcinku od węzła Syców w województwie wielkopolskim do miejscowości Walichnowy w województwie łódzkim tj.: od km 54+910 do km 99+937. Zgodnie z przedstawioną dokumentacją w województwie wielkopolskim droga ekspresowa S8 przebiega na odcinku od km 54+910 do km 78+340. Całkowita długość projektowanej drogi wynosi ok. 45 km, natomiast długość wybranego do realizacji wariantu w województwie wielkopolskim wynosi ok. 23,5 km. Przedsięwzięcie, przebiega na terenie województwa wielkopolskiego, przez tereny gmin: Perzów, Bralin, Kobyła Góra oraz miasta i gminy Kępno.

Podstawowy zakres inwestycji obejmuje budowę drogi ekspresowej dwujezdniowej, po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, z rezerwą pod budowę trzecich pasów, budowę węzłów: Bralin, Kępno, drog dojazdowych i poprzecznych, budowę obiektów inżynierskich tj.: mostów, wiaduktów, budowę miejsc obsługi podróżnych wraz z infrastrukturą, budowę przepustów i innych urządzeń odwadniających, budowę urządzeń ochrony środowiska w szczególności: ekranów akustycznych, przejść dla zwierząt, przebudowę i zabezpieczenie sieci infrastruktury technicznej. Wniosek obejmuje również wykonanie infrastruktury towarzyszącej, przebudowę linii elektroenergetycznej 110 kV oraz przebudowę gazociągu wysokiego ciśnienia.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki, które zostały określone w punktach: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.4, 1.2.5, 1.2.7, 1.2.8, 1.2.9, 1.2.11, 1.2.12, 1.2.13, 1.2.17, 1.2.19, 1.2.23, 1.3.1, 1.3.14, 1.3.15, 1.3.16, 1.3.17, 1.3.19, 11.2.B-D decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 23.02.2011 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S8 Syców – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź) na odcinku Syców – Kępno – Wieruszów – Walichnowy. Wszystkie podtrzymane warunki dotyczący terenu województwa wielkopolskiego. Pozostałe warunki dotyczące województwa wielkopolskiego zmieniono po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Wynikają one z przyjętych rozwiązań projektowych.

Warunki 1.2.3, 1.2.24, 1.2.25, 1.3.3, 1.3.9, 1.3.10, 1.3.12, 1.3.13, 1.4 zawarte w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 23.02.2011 r. znak: WOO-II.6200.5.2011.JC nie dotyczą oceniającego drogowego leżącego w województwie wielkopolskim, więc nie odniesiono się do nich w niniejszym postanowieniu.

W raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko zawarto obliczenia wielkości emisji zanieczyszczeń dla dwuteknu azotu, pyłu, węglowodorów alifatycznych i aromatycznych, tlenku węgla, dwuteknu siarki i benzenu powstałych w wyniku spalania benzyny i

oleju napędowego w samochodach poruszających się po projektowanej drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku oddania przedsięwzięcia do użytkowania oraz dla roku 2031. Przy obliczeniach uwzględniono skumulowane oddziaływanie projektowanej drogi S8 z innymi drogami tj.: projektowaną drogą S11 oraz istniejącymi drogami DK8 i DK11.

Z analizy rozprzestrzeniania dźwięku azotu w powietrzu wynika, iż na odcinku od węzła Syców do granicy województwa wielkopolskiego zarówno dla roku oddania trasy do użytkowania i roku 2031 mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych wartości syczeń jednogodzinowych przy uwzględnieniu dopuszczalnej częstotliwości przekroczeń oraz wartości średniorocznych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87), jednakże nie będą one przekraczać poza linie rozgraniczające inwestycje.

W fazie budowy, będą występować emisje zanieczyszczeń związane bezpośrednio z pracami na placu budowy. Intensywność i rodzaje emisji będą związane z etapem prac podczas robót ziemnych - dominować będzie nieorganizowana emisja pyłów, podczas budowy konstrukcji nawierzchni oraz emisja tlenków azotu, tlenku węgla, związków organicznych. Prace skłupione będą jednak na obszarze przeznaczonym pod inwestycję i dlatego ich uciążliwość ograniczy się do terenów najbliższej położonych realizowanego przedsięwzięcia. Ze względu na charakter projektowanej inwestycji nie ma możliwości całkowitego wyeliminowania emisji na etapie jej realizacji, należy ją jednak zminimalizować poprzez przyjęcie optymalnej technologii wykonywania prac. Zwrócić należy uwagę, iż stan zwiększonej emisji zarówno substancji gazowych jak i pyłu będzie stanem przejściowym, który ustanie z chwilą zakończenia realizacji przedsięwzięcia. Emisja zanieczyszczeń na tym etapie będzie miała charakter emisji nieorganizowanej o lokalnym zasięgu, występować będzie okresowo z różnym natężeniem w sposób przemijający.

W zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane w miejscowościach: Słupia pod Bralinem, Brzezie, Wygoda Turkowska, Borek Mielecki, Szklarka Mielecka, Przybyszów, Dziekanin, Hanulin, Klimy, Olsendy, Myjomicze, Kierzno, dla których zgodnie z art. 113, ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120, poz. 826) 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 sesie określonych parametrach geometrycznych i akustycznych, tj. długości, wysokości, lokalizacji określonej kilometrażem drogi oraz izolacyjności akustycznej. 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, przerzuciła dla fali akustycznej, zdegradowała jego skuteczność.

W odniesieniu do warunków określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, różnicowanie zostały wysokości ekranów oraz ich rodzaju. Z tego powodu zmienił się sposób ich opisu – ekrany określone w decyzji środowiskowej zostały podzielone na mniejsze odcinki, charakteryzujące się różną wysokością oraz rodzajem. Zdarzą się miejsca, w których odcinki ekranów zlokalizowane są na zakładkę, co powoduje, że ich łączna długość może być większa, niż wynika to z decyzji środowiskowej. Niewielkie korekty wymagały początki ekranów akustycznych określonych w punktach 26.40 i 26.45, które wynikały z uszczegółowienia danych w fazie prac nad projektem budowlanym, związanego z obliczeniami akustycznymi wykonanymi na dokładniejszym modelu terenu. Z tego samego powodu, zmieniła się długość ekranu określonego w punktach 26.54-26.55. Parametr ten został zoptymalizowany i dostosowany do uwarunkowań terenowych. Przeprowadzone zmiany nie mają wpływu na prognozowane warunki akustyczne na terenach, dla ochrony których przewidziano takie zabezpieczenia.

Przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych przedsięwzięcia, tj. natężeniu i strukturze ruchu, w wyniku realizacji zabezpieczeń akustycznych, dotrzymane zostaną w większości przypadków akustyczne standardy jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, położonych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. W pojedynczych przypadkach, m.in. w miejscowości Szklarka Mielecka, Hanulin, Klimy i Myjomicze, pomimo zastosowania zabezpieczeń akustycznych prognozuje się niewielkie przekroczenia poziomu dopuszczalnego w porze nocnej, w szczególności w latach późniejszych, mieszczące się jednak w granicach błędów metodyki obliczeniowej. Ekrany akustyczne dla ochrony tych miejsc zostały zoptymalizowane w taki sposób, aby zapewnić największą ich skuteczność. Analiza dodatkowego zwiększenia ich wysokości o 2 m skutkowało zmniejszeniem oddziaływania akustycznego drogi o 0,1 – 0,4 dB. Zatem nakład podniesiony na dodatkowe zwiększenie skuteczności ekranów byłby nieadekwatny do uzyskanych rezultatów. Ponadto, w miejscach w których prognozuje się niewielkie przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu występują inne źródła hałasu – krzyżująca się z projektowaną drogą ekspresową S8 linia kolejowa (w miejscowości Klimy), czy też droga krajowa nr 11 (w miejscowości Hanulin). W celu weryfikacji prognoz akustycznych, w miejscach tych określono lokalizację punktów, w których zmierzony zostanie poziom hałas, w ramach nałożonej analizy porównawczej. Ponadto, oddziaływanie akustyczne drogi powinno być w tych miejscach monitorowane, w ramach obowiązku wynikających z przepisów ogólnych.

Droga ekspresowa S8 przecinać się będzie z drogami lokalnymi, drogą krajową nr 8, drogą krajową nr 11, linią kolejową oraz planowaną drogą ekspresową S11. W tych miejscach dochodzić będzie do skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniem istniejących przedsięwzięć. Analiza skumulowanego oddziaływania wykazała, iż przedmiotowa droga S8 będzie w większości przypadków głównym źródłem hałasu, w niektórych przypadkach będzie dominującym źródłem hałasu, a hałas z drogi poprzecznych będzie miał niewielki udział w kształtowaniu klimatu akustycznego. Zaprojektowane ekrany akustyczne dla drogi ekspresowej S8 znacząco zmniejszą jej oddziaływanie, co spowoduje, iż drogi poprzeczne stanowią będą dominujące źródło hałasu. Taka sytuacja spowoduje, iż mimo dotrzymania dopuszczalnego poziomu hałasu pochodzącego od drogi ekspresowej, na terenach leżących w szczególności blisko dróg poprzecznych, przekroczenia poziomu dopuszczalnego mogą występować.

W rejonie skrzyżowania przedmiotowej drogi ekspresowej S8 z planowaną drogą ekspresową S11, tj. w węźle „Kpno” warunki akustyczne na terenach miejscowości leżących najbliżej będą w równym stopniu kształtowane hałasem pochodzącym od obu tych przedsięwzięć. Zaprojektowane zabezpieczenia akustyczne na łącznicach węzła oraz na odcinkach dróg ekspresowych S8 i S11 spowodują poprawę warunków akustycznych.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia wskazano na możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w zabudowie mieszkaniowej roznieśczonej w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji w fazie jej budowy. W związku z tym uszczegółowiono warunek wymieniony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, dotyczący prowadzenia robót budowlanych w porze nocnej, tj. w godzinach od 22.00 do 6.00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom dla akustycznego prace budowlane nie będą odczuwane jako uciążliwe. Ponadto, oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie budowy będą krótkotrwałe i odwracalne.

Analiza raportu wykonanego w związku z przeprowadzeniem procedury pomownej oceny oddziaływania na środowisko analizowanego przedsięwzięcia wykazała, że na terenie Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP), KIERZNO PN” i „KIERZNO PD” zlokalizowane zostaną stanowiska zrzutu ścieków z autokarów, które nie zostały wymienione wśród elementów wyposażenia MOP-ów, przedstawionych w raporcie oddziaływania na środowisko, na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Prowadzone postępowanie wyjaśniające wykazało, że przy określaniu przepustowości zlokalizowanych po obu stronach projektowanej drogi biologicznych oczyszczalni ścieków, wynoszącej min. 10 m³/dobę (50 RLM), uwzględniono także zrzuty ścieków pochodzących

z autokarów. Wyznaczenia RLM dokonano na podstawie założenia, że zrzuty zarówno z budynków WC, jak również z autokarów pod względem wielkości będą równoważne, jak dla przyjętej poprzednio liczby podróżnych – 600 osób/dobę. W związku z powyższym zmieniono warunek zawarty w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 23.02.2011 r. znak WOO-II.6200.5.2011, uwzględniając w ogólnym bilansie dopływu ścieków do obu oczyszczalni biologicznych także zrzut ścieków ze stanowisk zlewowych, zaparkowanych do obsługi autokarów.

Zgodnie z zapisami zawartymi w raporcie na terenie MOP „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD” wydzielone zostaną po dwa stanowiska przystosowane dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne. Z uwagi na to, że użytkowanie tego rodzaju obiektów wiąże się z możliwością wystąpienia podwyższonego ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, w niniejszym postanowieniu zobowiązano inwestora do zastosowania rozwiązań technicznych, ukierunkowanych na pełne zabezpieczenie ww. środowiska. W celu eliminacji zagrożenia ze strony planowanych miejsc nałożono warunek wyposażenia wszystkich stanowisk w 4 zbiorniki o pojemności nie mniejszej niż 5 m³ każdy, wykonane z żywicy poliestrowych, wzmacnianych włóknem szklanym oraz zainstalowania zasuw odcinających odpływ substancji niebezpiecznych do systemu kanalizacji deszczowej, odwadniającej teren MOP „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD”. Analiza uzupełnienia raportu wykazała, że użytkowanie przedmiotowych stanowisk związanych będzie ściśle z aktualną sytuacją, panującą na terenie obu MOP-ów. Gdy na planowanych stanowiskach nie będą się znajdować samochody przewożące ładunki niebezpieczne, wody opadowe i roztopowe, spływające z ww. stanowisk, kierowane będą wraz ze spływami opadowymi i roztopowymi z pozostałych nawierzchni utwardzonych, do systemu kanalizacji deszczowej, odwadniającej teren MOP-ów. W chwili pojawienia się na którymś ze stanowisk samochodu przewożącego substancje niebezpieczne nastąpi zamknięcie odpływu wód opadowych i roztopowych z obszaru danego stanowiska do systemu kanalizacji deszczowej MOP i przekierowanie go za pomocą zasuw do usytuowanego na tym stanowisku zbiornika. Wybór takiego rozwiązania skutecznie wyeliminuje możliwość przedostania się zanieczyszczeń, stanowiących ładunek pojazdów przewożących substancje niebezpieczne, wraz z wodami opadowymi i roztopowymi do systemu odwadniającego oba MOP, a w konsekwencji do środowiska gruntowo-wodnego. Zbiorniki wykonane z materiałów charakteryzujących się wysoką odpornością i wytrzymałością zapewnią pełną izolację zgromadzonych w nich substancji od środowiska gruntowo-wodnego.

W odniesieniu do warunków określających sposób postępowania ze ściekami bytowymi oraz ściekami w postaci wód opadowych i roztopowych, pochodzącymi z terenu MOP „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD”, w niniejszym postanowieniu uszczegółowiono lokalizację obu zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, zlokalizowanych na działkach objętych liniami rozgraniczającymi inwestycje. Zgodnie z zapisami raportu zbiornik, do którego odprowadzane będą oczyszczone ścieki bytowe oraz ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z terenu MOP „KIERZNO PN” oznaczony został symbolem ZR-21 i zlokalizowany zostanie w km 76+625 - 76+700 projektowanej drogi. Zbiornik stanowiący odbiórną wskazanych wyżej rodzajów ścieków, powstających na terenie MOP „KIERZNO PD”, oznaczony numerem ZR-20, usytuowany zostanie w km 76+400 – 76+550 drogi S-8.

W celu minimalizacji zagrożenia zanieczyszczenia środowiska, w wyniku wystąpienia sytuacji awaryjnych, nałożono obowiązek budowy urządzeń odcinających odpływ do odbiorników.

Jako podstawowy sposób odwodnienia drogi ekspresowej S-8 na niniejszym odcinku przewidziano odwodnienie powierzchniowe za pomocą przydrożnych rowów trawiastych. Odbiorniki spływów deszczowych z analizowanego odcinka trasy będą: trzki, rowy melioracyjne, po przejściu wód opadowych i roztopowych przez zbiorniki retencyjne oraz ziemia, w przypadku zbiorników retencyjno-infiltracyjnych i infiltracyjnych. Wymienione wyżej urządzenia odwadniające analizowany odcinek drogowy pełnić będą jednocześnie funkcję podczyszczającą dla wód spływających z drogi.

Opracowany na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko raport zawiera prognozowane wielkości sieżeń zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych, wyznaczone w oparciu o metodykę zawartą w PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie drog”. Analiza dokumentacji wykazała, że po przejściu wód opadowych i roztopowych przez szereg urządzeń podczyszczających w postaci przydrożnych rowów trawiastych, zbiorników retencyjnych, retencyjno-infiltracyjnych i infiltracyjnych spełnione będą warunki określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków technicznych, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984 ze zm.).

W oparciu o dane dotyczące warunków gruntowo-wodnych podłoża na przebiegu planowanej inwestycji oraz zaprojektowanych parametrów drogi inwestor wykluczył ryzyko zaburzenia istniejących kierunków przepływu wód gruntowych. Na terenie województwa wielkopolskiego w gminach Kobyła Góra, Perzów, Bralin i Kępno niweleta drogi przebiega w przekrobie o łącznej długości prawie 3 km. Największe głębokości przekopów do ponad 5 m p.p.t. w rejonie odcinka km 57+010 – 57+340, powyżej 4 m p.p.t. w rejonie odcinka km 59+030 – 57+170 oraz około 3,5 m p.p.t. w rejonie km 78+325, km 55+775 i na odcinku 55+975 – 56+000. Są to odcinki przecinające wzniesienia Wzgórz Ostrowskich oraz Wysoczyzny Wierszowskiej, gdzie zwierciadło wód gruntowych zalega na głębokościach co najmniej 5 m p.p.t., wobec czego nie nastąpi konieczności trwałego odwodnienia gruntu i nie zostaną naruszone warunki występowania wód gruntowych na etapie eksploatacji inwestycji.

Prowadzenie odwodnienia podczas realizowanych prac budowlanych może powodować krótkotrwałe i lokalne zmiany stosunków wodnych w strefie przypowierzchniowej. Aby zminimalizować ryzyko znaczącego oddziaływania zobowiązano inwestora do prowadzenia odwodnienia wykopów wyłącznie w przypadku jeśli jest to absolutnie konieczne, ponadto krótkimi odcinkami przy zastosowaniu metod ograniczających ilości odpompowywanej wody tj. bezpośredniego wypompowywania wody z wykopów, bez konieczności projektowania rozległych lejiów depresji. Warunki odwodnienia, w tym ilości wody przewidziane do odprowadzenia oraz zasięg odwodnienia określone będą w oparciu o wodno prawnym na obniżenie zwierciadła wody w warstwie wodonośnej.

W przedmiotowym postępowaniu inwestor uszczegółowił zapisy dotyczące konieczności uszczelnienia systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji. Odcinki kilometrów, które z uwagi na ochronę jakości wód gruntowych wskazano w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do uszczelnienia pozostały bez zmian. Inwestor przedstawił jednak sposób uszczelnienia, tj. wyjaśnił, które odcinki wykonane będą jako szczelna kanalizacja deszczowa, a które jako rowy uszczelnione geomembraną co ostatecznie wynika z parametrów drogi i przyjętej technologii.

Z przedłożonych materiałów wynika, że projekt budowlany dla przedmiotowej drogi przewiduje zachowanie rowów melioracyjnych, co zapewni prawidłowe odwodnienie terenu zgodnie z ich obecną funkcją. Nie przewiduje się w związku z powyższym znaczących zmian w drożności przepływu wód powierzchniowych i pozostających z nimi w bezpośrednim kontakcie hydrodynamicznym wód podziemnych. Ponadto, w celu usprawnienia odpływu na przebudowywanych fragmentach inwestor przewiduje konieczność oczyszczenia i odmulnienia dna istniejących rowów melioracyjnych.

W przedłożonym raporcie inwestor wskazał odcinki drogi, w których stwierdzono płytkie występowanie wód gruntowych, sieci rowów melioracyjnych, doliny rzeczne oraz odcinki gdzie występują grunty II klasy bonitacyjnej:

- od km 61+300 do km 61+500,
- od km 64+000 do km 64+200,
- od km 64+600 do km 65+270,
- od km 65+530 do km 65+730,

- Są to tereny, na których bazy materiałowo-suwrowcowe lub zapleczka budowy nie należy lokalizować co znalazło odzwierciedlenie w zapisach niniejszego postanowienia. Jednakże organ wskazał możliwość odstąpienia od tego warunku w przypadku lokalizowania baz materiałowo-suwrowcowych i obiektów zapleczka budowy dla wykonywania obiektów mostowych pod warunkiem ograniczenia do niezbędnego minimum zajętej powierzchni. Ponadto wpisano warunek umieszczenia ww. baz w odległości co najmniej 20 m od koryt przekształczonych rzek, w taki sposób aby nie stanowiły zagrożenia dla istniejących wód powierzchniowych.

Między innymi z uwagi na stwierdzonej silny stopień konfliktu inwestycji ze środowiskiem wodno podziemnym, głównie z uwagi na brak dostatecznej izolacji głównego użytkowego poziomu wodonośnego od powierzchni terenu, w niniejszym postanowieniu zmieniono warunek organizacji zapleczy budowy poprzez jego uszczegółowienie przy uwzględnieniu zmiennych uwarunkowań środowiska naturalnego. W niniejszym postanowieniu zobowiązano inwestora do zorganizowania stacji punktów tankowania sprzętu budowlanego zabezpieczonych nawierzchnią utwardzoną oddzioloną od gruntu uszczelnieniem np. w postaci geomembrany, która zapewni nieprzeniknięcie zanieczyszczeń w postaci ewentualnych wycieków do środowiska gruntowo-wodnego oraz wyposażenie ich oraz miejsce postoju pojazdów w sorbenty służące do neutralizowania ewentualnych wycieków paliw i innych płynów eksploatacyjnych.

W przedłożonym raporcie Inwestor wskazał odcinki inwestycji zlokalizowane na terenie województwa wielkopolskiego, na których zaprojektowano wymianie gruntu w związku z jego niewystarczającymi parametrami geotechnicznymi, tj.

- od km 64+650 do km 64+770 na głębokości ok. 2,1 m,
- od km 64+885 do km 64+915 na głębokości ok. 1,1 m,
- od km 66+265 do km 66+850 na głębokości ok. 5 m,
- od km 67+850 do km 67+950 na głębokości ok. 1,3 m,
- od km 71+865 do km 72+535 na głębokości ok. 5 m,
- od km 71+865 do km 72+535 na obiekcie WS-12 na głębokości ok. 5 m,
- od km 71+865 do km 72+535 na obiekcie PH-9 na głębokości ok. 4,5 m.

Na odcinkach tych wbudowane zostaną grunty nośne zgodnie z załączonymi do niezbędnych parametrów technologicznych. Z uwagi na ich strukturę oraz skalę, nie należy się spodziewać, iż mogą one stanowić barierę nieprzepuszczającą dla migrujących wód gruntowych. Inwestor na terenie województwa wielkopolskiego nie przewiduje inwestycji odwaniania elementów konstrukcyjnych drogi, wobec czego po zakończeniu pracach budowlanych poziom zwierciadła wód gruntowych powinien powrócić do stanu pierwotnego. Jednocześnie, aby zachować naturalne właściwości gruntów organicznych zobowiązano Inwestora do zjęcia warstwy urodzajnej ziemi i walory gruntów organicznych zobowiązano Inwestora do zjęcia warstwy urodzajnej ziemi i oddzielenia jej w pryzmach poza obszarem prowadzonego robót.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki dotyczące gospodarowania odpadami, a także warunki dotyczące ochrony zabytków. Ponadto podtrzymano warunki dotyczące przebudowy linii 110 kV, gdyż szczegółowe parametry przebudowywanej linii wskazane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały przedstawione do projektu budowlanego w mierzniotekowej formie.

Projektowana droga ekspresowa, na początkowym odcinku będzie przebiegać skrajem „Leśnego Kompleksu Promocyjnego Lasu Rychałskie”, a od ok. km 57+000 do km 63+400 znaleźć się w jego obrębie. W ok. km 62+250 planuje się budowę węzła Bralin. Z terenów leśnych

droga, w km ok. 64+400 wychodzi na podmokłe łąki, przez które przepływa rzeka Samicia (syn. Niesób) wraz z siecią drobnych dopływów rowów melioracyjnych. Na dalszym odcinku, aż do granicy województwa wielkopolskiego z łódzkim, na trasie inwestycji przeważają tereny rolne porośnięte lokalnymi drzewami i ciekami, z tym że w rejonie km 68+000 występują podmokłe łąki, z glebanii o charakterze organicznym, głównie torfami.

Investycja znajduje się częściowo w obrębie obszaru chronionego krajobrazu „Wzgórze Ostreszowskie i Kotlina Oddanowska” dla którego nie ma aktualnie obowiązujących zakazów. Nie przecina innych obszarów podlegających ochronie na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U. z 2009 r., Nr 151 poz. 1220 ze zm.). Najbliższej położonym obszarom Natura 2000 jest PLH300035 Baranów, znajdujący się w odległości ok. 2 km od projektowanej drogi.

Całkowita powierzchnia obszaru chronionego krajobrazu „Wzgórz Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska” wynosi ok. 60 000 ha, a w wyniku realizacji inwestycji zniszczeniu ulegnie ok. 25 ha, co stanowi 0,04% jego powierzchni. Na tym odcinku projektowana trasa będzie przebiegała po płaskim terenie, bez wykonywania tu głębokich wykopów czy nasypów, które mogłyby zmniejszać stosunki wodne. Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody, obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyóżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełniąca funkcję korytarzy ekologicznych. Drożność korytarzy ekologicznych na omawianym odcinku została zapewniona poprzez zaplanowanie tu przejść dla zwierząt, zarówno dużych, małych, jak i przepustów dla płazów, poza tym procent zniszczenia terenu ww. obszaru chronionego w stosunku do całej jego powierzchni będzie znikomy, w związku z tym uznano, że negatywne oddziaływanie realizacji inwestycji na cele ochrony ww. obszaru będzie mało znaczące.

Obszar Natura 2000 PLH1300035 Baranów zajmuje powierzchnię ok. 12,3 ha i obejmuje podmokłe łąki położone na południe od Kępna. Przedmiotem ochrony osto jest czerwonożyłk fiolektka *Lycena helle*, a także następujące siedliska przyrodnicze: 6430 - ziołorośla górskie (*Adenophion alliarie*) i ziołorośla nadrzeczne (*Coronileletia sepium*) oraz - 6510 nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatheron elatioris*). Obszar ten jest istotny dla zachowania stanowiska czerwonożyłka fiolektka *Lycena helle*, który jest gatunkiem związanym z terenami podmokłymi. W Polsce jego populacja jest wprawdzie ustabilizowana, jednakże w Europie widoczna jest wyraźna regresja jego zasięgu. Zagrożeniem dla gatunku są melioracje powodujące przesuszenie podmokłych łąk, zbyt intensywne użytkowanie wilgotnych łąk lub nadmierną sukcesję roślinności krzewiastej powodującą znikanie dogodnych miejsc bytowania czerwonożyłka. Dla zachowania populacji bardzo ważne jest zatem utrzymywanie jego siedlisk na odpowiednim etapie sukcesji roślinnej, co można osiągnąć poprzez odpowiednią regulację stosunków wodnych oraz koszenie łąk raz w roku, nie wcześniej niż pod koniec lipca. Ważną cechą biologii tego gatunku jest to, że arealy występowania poszczególnych populacji są bardzo niewielkie i obejmują czasem obszar zaledwie kilkudziesięciu m². Roboty budowlane, które będą prowadzone na odcinku drogi przebiegającym najbliżej ww. obszaru Natura 2000 (ok. 2 km od niej) będą polegały na: wykonaniu nasypu o średniej wysokości około 1 metra, co nie spowoduje trwałej zmiany warunków wodnych oraz na budowie -korpusu drogi i konstrukcji obiektów inżynierskich, co może wymagać oddziaływań, niewielką ingerencję w stosunki wodne i odległość projektowanej drogi od gruntowych występujących płytko pod powierzchnią ziemi. Uwzględniając zasięg powyższych analizowanego obszaru Natura 2000 uznano, że realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na populację czerwonożyłka fiolektka *Lycena helle* i jego siedliska, ani na integralność ww. obszaru Natura 2000 lub tego powiatu z innymi obszarami.

Projektowana trasa nie będzie kolidować z pomnikami przyrody i użytkami ekologicznymi. Naalekowiata trasa nie będzie kolidowała z pomnikami przyrody i użytkami ekologicznymi. Naalekowiata trasa nie będzie kolidowała z pomnikami przyrody i użytkami ekologicznymi.

Bralinie", które uznano za pomnik przyrody orzeczeniem Wojewódzkiej Rady Narodowej Nr 533 z dnia 20.05.1958 r. Z kolei najbliższej położone użytki ekologiczne znajdują się w obrębie lasów Nadlesnictwa Syów, w odległości ok. 1,1 km i 1,8 km od pasa drogowego. Jest to odległość pozwalająca na wykluczenie negatywnego oddziaływania inwestycji na ww. formy ochrony przyrody.

W związku z budową drogi ekspresowej zajdzie potrzeba zajęcia nowego terenu, a tym samym konieczna będzie wycinka drzew i krzewów - zarówno w obrębie kompleksów leśnych, jak i zadrzewień strópolnych. Warunek zapewnienia nowych nasadzeń roślinnych o odpowiedniej strukturze przestrzennej i gatunkowej pozwoli w pewnym stopniu zrehabilitować straty powstałe w środowisku w wyniku realizacji inwestycji oraz zapewni istnienie bariery izolacyjnej zmniejszającej rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń i hałasu emitowanego podczas eksploatacji drogi.

Planowane przedsięwzięcie koliduje z 6 płatami siedliska przyrodniczego 91P0 - wyżyny jodłowy bor mieszany *Abietetum polonicum*, wymienionego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia, jako obszary Natura 2000 (Dz.U. Nr 77 poz. 510 ze zm.). Płaty te znajdują się poza granicami obszarów Natura 2000. Łączna długość odcinków drogi przebiegających przez kompleksy boru jodłowego to ok. 910 m, a suma powierzchni zniszczonego siedliska wyniesie ok. 4,85 ha, co stanowi niewielki procent (ok. 0,69%) jego pokrycia w Nadlesnictwie Syów. W związku z powyższym uznano, że oddziaływanie drogi na to siedlisko nie będzie znaczące. Jednakże, aby płyty boru jodłowego, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy, a nie są przeznaczone do wycinki, nie zostały zniszczone podczas prowadzenia robót, nałożono warunek ich oznakowania na czas budowy, w widoczny dla pracowników sposób. Pośrednie oddziaływanie na to siedlisko nastąpi także po zakończeniu budowy drogi, ponieważ w wyniku wycięcia części drzewostanu nastąpi odsłonięcie dna lasu, co może przyczynić się do wnikania gatunków borowych, głównie borówki czarnej, a także trzcinnika leśnego. Poza tym wycięcie drzew może wpłynąć niekorzystnie na kondycję jodły, która raptem odsłonięta ciepło od nadmiaru światła słonecznego. Jednak oddziaływanie to będzie krótkotermiowe - trwające do 5 lat (od czasu odsłonięcia), do czasu wytworzenia brzołowej strefy ekotonowej.

W rejonie 62-000 km projektowanej drogi zintensyfikowano stanowisko objętego ochroną ścisłą widłaka spleśzonego *Diphasastrum complanatum*, a w okolicy 61+700 km widłaka jaskowcowatego *Lycopodium annotinum*. Znajdują się one w odległości odpowiednio - ok. 60 m i 200 m od inwestycji, tj. w strefie jej pośredniego oddziaływania, które będzie przejawiać się zmianą warunków świetlnych i wilgotnościowych. Oddziaływanie to nie powinno spowodować całkowitego zaniku ww. gatunków roślin, a jedynie czasowe pogorszenie warunków do ich rozwoju i rozmnażania. Po wytworzeniu się strefy ekotonowej na styku las - droga, co powinno nastąpić w ciągu ok. 5 lat od zakończenia budowy, warunki świetlno - termiczne powrócą do stanu poprzedniego. W celu uniknięcia zniszczenia tych stanowisk podczas prowadzenia robót budowlanych nałożono warunek, aby na czas budowy oznaczyć w terenie ich lokalizację, w widoczny dla pracowników sposób.

Projektowana trasa nie koliduje z miejscami bytowania płazów, a jedynie z potencjalnymi miejscami ich występowania i migracji. Wzdłuż inwestycji, w odległości do ok. 500 m od pasa drogowego stwierdzono występowanie: traszki grzebieniastej *Triturus cristatus*, traszki zwyczajnej *Lissotriton vulgaris*, ropuchy szarej *Bufo bufo*, żaby wodnej *Rana esculenta*, żaby trawnej *Rana temporaria* i żaby moczarowej *Rana arvalis*. Ponieważ budowa oraz przebieg będzie wiązała się z przekroczeniem cieków wodnych i przebudową niektórych z nich, istnieje ryzyko czasowego negatywnego oddziaływania realizacji inwestycji polegającej na zaburzeniu drożności szlaków migracyjnych płazów oraz innych zwierząt tam występujących. Prowadzenie robót związanych z przekraczaniem cieków w okresie od połowy października do końca lutego, z zachowaniem

szczególnej ostrożności oraz unikanie lokalizacji zaplecza budowy na tych terenach przyczyni się do zmniejszenia ryzyka negatywnego wpływu realizacji inwestycji na związane ze środowiskiem wodnym zwierzęta. Dodatkowo, nałożono warunek, aby na etapie budowy w miejscach występowania płazów w miarę możliwości zakrywać wykopy, doły, studzienki i inne miejsca mogące stanowić dla zwierząt pułapki, w okresie zwiększonej migracji sprawdzić wykopy, doły i studzienki, a w przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, wyłapywać je i wypuszczać w odpowiednim dla nich miejscu, a także zastosować tymczasowe płotki ograniczające wchodzenie zwierząt na plac budowy. Środki te powinny zminimalizować ewentualny negatywny wpływ inwestycji na etapie budowy na te grupy zwierząt. Eksploatowana droga stanowi barierę dla płazów, w szczególności, gdy jest położona na nasytach o wysokości powyżej 2 m. Barierowe oddziaływanie zwiększa śmiertelność, powoduje fragmentację i izolację populacji, utrudniając migrację osobników. Dla płazów istnienie bariery ekologicznej może także spowodować oddziaływanie na siebie terenów bytowania, miejsc zimowania i miejsc reprodukcyjnych, co może skutkować zmniejszeniem, a nawet wyginięciem populacji w danym rejonie. Po wyznaczeniu potencjalnych miejsc migracji płazów w poprzek budowanej drogi, zaprojektowano 33 odpowiednio zagospodarowane przejścia lub przepusty dla płazów, które powinny zminimalizować efekt barierowy analizowanej inwestycji. Ponadto, pozostałe przejścia lub przepusty dostosowane dla większych zwierząt umożliwią migrację również płazom. Z kolei ogrodzenie całej trasy siatką połączone z przejściami dla zwierząt, przepustami i obiektami mostowymi, uniemożliwi zwierzętom wchodzenie na drogę, co wykluczy ryzyko ich wpadania pod jadące samochody.

W rejonie projektowanej drogi, w odległości od 200 do 500 m od niej stwierdzono obecność: zaskronia *Natrix natrix*, padalca *Anguis fragilis*, żmii zygzakowatej *Vipera berus*, jaszczurki zwinki *Lacerta agilis* i jaszczurki żyworodki *Lacerta vivipara*. Planowana inwestycja nie zniszczy miejsc bytowania gadów, jednak faza budowy może przyczynić się do fragmentacji i izolacji ich siedlisk, zaburzeń ich szlaków migracyjnych oraz do zmniejszenia się ich obszaru żerowiskowego. Realizacja przedsięwzięcia może czasowo wpłynąć na wielkość populacji gadów, ale najprawdopodobniej nie będzie to wpływ stały, szczególnie, że po oddaniu drogi do eksploatacji będą one mogły migrować wybudowanymi dla nich przejściami i przepustami.

Na analizowanym terenie nie stwierdzono stanowisk chronionych bezkręgowców położonych w pasie drogowym. W rejonie od km 64+600 do km 65+600, na niezarytkowanych podmokłych łąkach zlokalizowanych w odległości około 350 m od inwestycji, zanotowano występowanie populacji czerwonożyłki fioleńki *Lycena helle*. Jednym z zagrożeń dla gatunku są zmiany poziomu wód gruntowych, powodujące osuszenie ich siedlisk. Cieki, które mogą mieć wpływ na zasilenie obszarów zasiedlonych przez czerwonożyłkę w rejonie inwestycji to rzeka Samica, rów R22, rów RG i rów K2. Rowy te na etapie budowy będą przebudowywane, co będzie wiązało się z okresowymi zaburzeniami i chwilowym zamuleniem wody. Ponieważ roboty związane z przekraczaniem cieków będą wykonywane w okresie jesienno-zimowym, ewentualne czasowe natuszczenie w nich przepływów nie powinno wpłynąć na siedlisko omawianego gatunku.

W rejonie inwestycji stwierdzono obecność 64 gatunków płazów, spośród których 7 gatunków (bocian czarny *Ciconia nigra*, bocian biały *Ciconia ciconia*, żuraw *Grus grus*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, dzięcioł czarny *Dryobates martius*, świergotek polny *Anthus campestris*, gęsiorek *Lanius collurio*) jest wymienionych w załączniku I. Dyrektywy Ptasiej. W raporcie szczegółowo przeanalizowano wpływ inwestycji na ww. gatunki ptaków i zaproponowano środki minimalizujące negatywne oddziaływanie. Tak:

- bociana czarnego *Ciconia nigra* obserwowano w rejonie projektowanej trasy w odległości około 400 m od trasy. Na etapie budowy nie dojdzie do zniszczenia ani do degradacji siedlisk preferowanych przez osobniki tego gatunku;
- nie stwierdzono kolizji inwestycji z gniazdaniami bocianów białych *Ciconia ciconia*. Najczęściej wykorzystywane przez te ptaki obszary żerowiskowe znajdują się w rejonie km 61+400 oraz 64+000. Miejsca te zlokalizowane są w odległości około 50 do 500 m od trasy. Faza budowy

może doprowadzić do sytuacji, że bociany będą przejściowo unikały tego rejonu, ze względu na generowany hałas i pracujące maszyny. Jednakże ptaki tego gatunku często żerują również na terenach przekształconych przez człowieka, w sąsiedztwie dróg, tras komunikacyjnych i pól uprawnych ciężkim sprzętem rolniczym. W związku z powyższym nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji spowodowała negatywny wpływ na populację bociana białego bytującego w tym rejonie.

Planowana trasa koliduje z dwoma obszarami występowania żurawia *Grus grus* - w okolicy km 61+000 - 62+000 oraz 63+000 - 64+000. Powierzchnia występowania żurawia w tym rejonie wynosi około 101 ha, a powierzchnia bezpośredniego zniszczenia jego siedliska wyniesie około 4 ha. Ze względu na to, że droga w okolicy ww. piktetazu przebiega na nasypie - teren położony na południe od trasy zostanie odłączony od głównego obszaru bytowania żurawia. Można zatem przewidywać, że aktualny zasięg występowania ptaków tego gatunku zostanie zmniejszony o około 12 ha, tj. ok. 12%. Na analizowanych obszarach miejsca gniazdowania żurawia położone są w odległości około 380 m (rejon km 61+500) i w odległości około 420 m (rejon km 63+700) od drogi. Jak wynika z aktualnych badań, ptaki te ostatnio zmieniły swoje zachowanie i przyzwyczaiły się do obecności człowieka. Dlatego też trudno jest ocenić, czy generowany podczas budowy i eksploatacji drogi hałas przyczyni się do opuszczenia przez nie dotychczasowych miejsc legowych. W odległości około 3,0 km od aktualnych miejsc bytowania żurawia położone są tzw. „łaki pod Bralinem”, które mogą stanowić dla żurawia alternatywne miejsce bytowania, jeśli dojdzie do opuszczenia dotychczasowego ich rewinu. Ponieważ od wielu lat obserwuje się wzrost liczebności tego gatunku, nie tylko w Polsce, ale i Europie, a krajową populację oszacowano na około 5000-6000 par, budowa drogi, która może spowodować przeniesienie się 1-2 par legowych w bardziej oddległe miejsce nie powinna wpłynąć na stan zachowania tego gatunku w Polsce, ani w województwie wielkopolskim. Jednakże, w celu uniknięcia sytuacji porażenia przez żurawia złożonych jaj, nalożono warunki, aby prace przygotowawcze związane z wykonaniem niwelacji terenu i zagospodarowaniem terenu budowy wraz z budową tymczasowych obiektów w rejonie występowania żurawia rozpocząć przed ich sezonem legowym (tj. przed 1 marca), w celu wykluczenia możliwości założenia przez niego gniazda w pobliżu pasa drogowego.

Planowana inwestycja nie wpłynie na zintensyfikowanie stanowiska błotniaka stawowego *Circus aeruginosus*. Najbliższe zlokalizowane miejsce żerowania tego ptaka stwierdzono w odległości około 300 m od drogi w rejonie km 64+000. Z kolei rejonu dogodnie do gniazdowania błotniaków znajdują się w obrębie „łak koło Bralina”, w odległości ponad 3 km od inwestycji. Jest to odległość wystarczająca, aby uznać, że budowa drogi nie wpłynie na stan i zachowanie populacji błotniaka stawowego w tym rejonie.

stwierdzony w rejonie km 57+000 i 63+000 dziesięć czarny *Dryocopus martius* w kompleksie leśnym koło Bralina i Sokolniki, w rejonie trasy obserwowany był sporadycznie. Planowana trasa nie zniszczy miejsc legowych tego gatunku, jednak ze względu na generowany przez maszyny budowlane hałas i drgania - może dojść do sytuacji, że ptaki opuszczą swoje aktualne miejsca bytowania i przeniosą się w głąb kompleksu leśnego.

świergotek polny *Anthus campestris* był obserwowany na całej długości trasy. Gatunek ten związany jest z typowym krajobrazem rolniczym, a głównie zagrożenie to niszczenie siedlisk gniazdowych w wyniku zmiany krajobrazu rolniczego. Nie stwierdzono, aby gatunek ten był wrażliwy na hałas. W związku z czym nie ma przesłanek do tego, aby stwierdzić, że ptaki te opuszczą swoje dotychczasowe siedliska. Samo zajęcie terenu pod pas drogowy przyczyni się do uszczuplenia miejsc legowych oraz żerowiskowych, jednak będzie to mało istotne zmniejszenie się terenów dogodnych do bytowania dla gatunku.

gąsiorek *Lanius collurio* widziany był na całej długości trasy, jednak w znacznej odległości od niej.

W celu minimalizacji negatywnego wpływu inwestycji na ptaki, nalożono warunki, aby wynikiem drzew prowadzić poza ich sezonem legowym tj. od 16 lipca do 14 marca.

Na terenie leśnym, leżącym w obrębie obszaru ochronionego krajobrazu „Wzgórze Ostrzeszowskie i Kołlina Odolanowska”, a także na przyległych łakach i polach w rejonie inwestycji spotyka się: samy *Capreolus capreolus*, jelenie *Cervus elaphus elaphus*, dziki *Sus scrofa*, zajęce szaraki *Lepus europaeus*, lisy *Vulpes vulpes* i borsuki *Meles meles*. Pozostałe ssaki reprezentowane są przez mniejsze zwierzęta, takie jak wydra *Lutra lutra*, kret europejski *Talpa europaea* i kuna leśna *Martes martes*. Na obrzeżach lasów spotykano jeża wschodniego *Ermineus rousanicus*, ryjówkę aksaminą *Sorex araneus*, a także wiewiórkę pospolicą *Sciurus vulgaris* oraz łasicę *Mustela nivalis*. W ekosystemach złożonych z cieków prowadzących przez cały rok wodę oraz zadrzewień bądź lasów występuje również bobr europejski *Castor fiber*, których największą w rejonie inwestycji populację stwierdzono w strzynie rzeki Samicy w gm. Bralin. Osobną grupę stanowią nietoperze. Z informacji pochodzących z Nadleśnictwa Syców wynika, że w rejonie inwestycji, w odległości od 1-5,5 km od pasa drogowego zlokalizowanych jest kilka schronień zimowych i letnich nietoperzy, głównie gacka brunatnego *Plecotus auritus*. Zidentyfikowano dwie kolidujące z drogą trasy przelotu tych nietoperzy, tj. wzdłuż granicy lasu w miejscowości Tabor Wielki (ok. 60+000-61+700 km) i wzdłuż rzeki Samicy (ok. 64+000-65+500 km).

Etap budowy drogi będzie wiązał się z hałasem, wibracjami, oraz wzmożonym pyleniem, a także zwiększoną obecnością ludzi i dodatkowym oświetleniem. Będą to czynniki powodujące płoszenie zwierząt, które na ten okres prawdopodobnie przeniosą się na dalsze tereny. Działania związane z realizacją inwestycji będą krótkotrwałe i przemijające, jednak sam teren przewidziany pod inwestycję, zostanie bezpowrotnie zniszczony. Szczególnie ważnym elementem wpływającym na zwierzęta już w fazie budowy, a potem w trakcie eksploatacji drogi jest fragmentacja terenu oraz częściowa utrata bazy pokarmowej. Aby zminimalizować ten rodzaj oddziaływania, przewiduje się budowę przejść dla zwierząt: 7 dla zwierząt dużych i 13 dla zwierząt małych, a także wspomagające ogrodzenia naprowadzające, kierunkujące zwierzęta w ich stronę. Przejścia wybudowane w km 58+125, 61+300 i 64+710 będą z powodzeniem wykorzystywane również przez nietoperze. Rozwiązaniem wspomagającym wykonywanie przejść i przepustów przez zwierzęta będzie obustronne ogrodzenie drogi siatką ze zmniejszającą się wielkością oczek ku dołowi. Ogródnienie to będzie stanowiło ochronę dla zwierząt przed ich niekontrolowanym wkręcaniem na drogę oraz będzie je naprowadzać w kierunku przejść.

W celu zapewnienia odpowiedniego wykonywania robót, w sposób zapewniający realizację wyżej wymienionych warunków, a także zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych i wykrywania zagrożeń dla zwierząt nalożono warunki, aby prace związane z realizacją inwestycji określone w pkt. 13-16 oraz wynikające z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr: WOO-II.6200.5.2011.JC - określone w pkt. 12.17, 12.19 i 12.23 wykonywać pod nadzorem przyrodnika.

W trakcie prowadzonego przez Wojewodę Wielkopolskiego postępowania z udziałem społeczeństwa wpłynęły uwagi i wnioski przekazywane do tut. urzędu piśmem z 27.10.2011 r. oraz 2.11.2011 r. Biorąc pod uwagę charakter złożonych uwag tut. organ piśmem z 28.10.2011 r. i 2.11.2011 r. przesłał złożone uwagi społeczeństwa do inwestora w celu odniesienia się do poruszonych w nich kwestii.

W piśmie z dnia 25.10.2011 r. Klub Przyrodników złożył uwagi do przedmiotowego przedsięwzięcia dotyczące: wprowadzenie natychmiastowego wykonania decyzji w trybie art. 135 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz kompletności i rzetelności opracowania inwentaryzacji przyrodniczej. W uzasadnieniu Klub Przyrodników wskazał na nie uwzględnienie możliwości pośredniego wpływu inwestycji na siedlisko czworonozka fioleka przez zmianę warunków wodnych. Organizacja Klub Przyrodników w prowadzących badaniach w 2011 r. wykryła również kolejny gatunek chroniony, poczwartokę zęgową *Ierigo angulifer* i wskazał, że raport nie zawiera informacji na ten temat. Ponadto organizacja biorąc pod uwagę, iż obecny raport

został wykonany na podstawie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawionego w postępowaniu o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poddaje pod wątpliwość kompletność i rzetelność wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej. Jako podstawowe błędy wskazuje: prawdopodobieństwo wykonania raportu na podstawie danych posiadanych tylko przez Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, brak wykazanego siedliska 3150, brak informacji o łakach w dolinie rzek i płacach łęgów widocznych na ortofotomapach. Wg organizacji przedstawione zdjęcie zostało zrobione poza okresem wegetacyjnym (co sugeruje termin wykonanych inwentaryzacji), brak informacji o starorzeczach i eutroficznych zbiornikach wodnych znajdujących się ok. 600 m od planowanej drogi. Wskazują również błędy i nieścisłości jak np.: brak występowania wałki trzpieli zielonej, a także jarzabu brekinnii. Zwraca również uwagę, iż przedstawione w tekście rozmieszczenie drzewostanów nie pokrywa się z danymi namiesionymi na mapkę. Biorąc pod uwagę ww. zarzuty Klub Przyrodników wnosi o precyzyjne ustalenie warunków środowiskowych zapewniających uniknięcie oddziaływania inwestycji na siedlisko czerwonożyka fioleka, w szczególności w aspektach: oddziaływania na siedlisko przez zmianę warunków wodnych (ekspertyza wpływu budowy nasypów na przepływ wody w dolinach), bezpośredniego uszczuplenia siedliska, fragmentacji siedliska, wpływu inwestycji na koszenie w odpowiednim rytmie wilgotnych łąk stanowiących siedlisko gatunku. Wyjaśnienie, dlaczego do krzewów i krzewinek zaliczono bluszcz i wielokrzew pomorski (pnieczka), jakie znaczenie ma występowanie kaszana jadalnego dla przedmiotu sprawy, gdyż gatunki sadzone przez człowieka i hodowane, choćby należały do gatunków chronionych nie są objęte ochroną; przywołanie rozróżnienia „*Rhododendron* sp.” świadczą o zupełnym braku wiedzy florystycznej i taksonomicznej. Towarzystwo Klub Przyrodników wskazuje na mapie oraz w tekście informację: „67+000 - 68+000 (1)2 dopływ Samicy wśród upraw rolnych - żaba wodna i moczarnia”, jednocześnie uważa, iż dopływy te są co najwyżej siedliskami suboprymalnymi dla płazów (praktycznie tak samo jak każdy inny odcinek rowu w regionie). Nie znajdują się wśród upraw rolnych, lecz w kompleksie łąk z niewielkim udziałem pól. Wskazuje również niewielkie oczko wodne otoczone drzewami olszy czarnej, które będzie całkowicie zniszczone w przypadku realizacji inwestycji (znajduje się na projektowanej trasie), a które jest atrakcyjnym i licznie wykorzystywanym godowiskiem kilku gatunków płazów. Organizacja podkreśla, iż inwestor w nowym raporcie nie odniósł się do ww. uwag, pomimo iż zostały one wskazane już na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Klub Przyrodników podkreśla, iż w raporcie nie wyeliminowano wszystkich błędów jak np. nie wykazano starorzecza Prosnego koło Miłkowa jako siedliska 3150 mieszczącego się w odległości 1 km od przebiegu drogi.

Klub Przyrodników wniósł o wprowadzenie natychmiastowego wykonania decyzji w trybie art. 135 Kodeksu postępowania administracyjnego. W związku z tym tut. organ, biorąc pod uwagę treść ww. artykułu, pismem z 4.11.2011 r. znak: WOO-II.4200.5.2011.JC, na podstawie art. 65 ust. 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, przesłał do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska przedmiotowe pismo, jako organu właściwego w sprawie.

Odnosząc się do postulatów przedstawionych w piśmie Klubu Przyrodników, biorąc pod uwagę złożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz wyjaśnienia inwestora z 3.11.2011 r. organ zważył co następuje. Analizowany wariant drogi nie wchodzi w kolizję ze stanowiskiem czerwonożyka fioleka. Omija on wyraźnie obniżoną dolinę ciekła Niesobu, przechodząc tylko w odległości km od 63+500 do 65+000 przez pas intensywnie użytkowanych łąk. Trasa drogi omija wskazane przez Klub Przyrodników punkty występowania czerwonożyka fioleka, co oznacza, że nie nastąpi fragmentacja siedliska lub jego uszczuplenie. Realizacja inwestycji nie naruszy na stałe przepływów w rzekach, ciekach i rowach, a okresowe zabrudzenia związane z pracami ziemnymi dotyczyć będą okresu jesienno – zimowego. Podstawą utrzymania przedmiotowego gatunku jest ekstensywna gospodarka rolna – łąkowa, a budowa drogi nie ograniczy prowadzenia takiej gospodarki w tym rejonie.

Analiza terenu inwestycji na odcinku od ok. 63+500 do 66+000 wykazała, iż jest to teren podmokły, na którym zwierciadło wód gruntowych występuje na głębokości do 1 m p.p.l., a hydrotizacja o wartości 1 m jest nieregularna i rozlana. Rzeka Samica – Niesob wraz z siecią połączonych rowów odwadniających stanowi lokalną bazę drenażu wód gruntowych, wobec czego w skali lokalnej wody gruntowe kierować się będą do cieków odwadniających, a w ujęciu regionalnym w kierunku południowo-wschodnim do bazy drenażu jaką jest na tym terenie rzeka Proсна odległa o ok. 16 km od rozpatrywanego terenu.

W odniesieniu do powyższego, w celu utrzymania optymalnych parametrów drogi, jak również w związku z przekraczaniem rzeki, na odcinku od ok. 63+500 do 66+000 niveleta przedmiotowej drogi prowadzona będzie nasypem na wysokości od ok. 2 do 8 m nad poziomem otaczającego terenu, najniższą wysokość osiągnącej przy obiekcie inżynierskim MS-5a-PZD na rzece Niesob-Samica. Ponadto, zbadano iż wszystkie mniejsze rowy odwadniające, które przekraczać będzie na tym odcinku inwestycja zostały w projekcie budowlanym zachowane i przebudowane jedynie w zakresie wynikającym z ich przystosowania do kolizji z drogą.

Wobec powyższego, biorąc pod uwagę fakt, iż na tym terenie dolina rzeki Samicy ma stosunkowo płaski, szeroki charakter i posiada liczne drobne dopływy rowów odwadniających z obu stron koryta, w tym między innymi uchodzącą tuż poniżej kolizji z drogą „Szumna woda”, zachowane zostały przepływy w mniejszych rowach odwadniających skomunikowanych z Samicą, a w projekcie budowlanym nie przewiduje się na tym odcinku odizolowanych wykopów a jedynie fundamenty pod planowany most oraz dogęszczenie gruntów, które nie będzie miało charakteru szczególnej przegrody dla wód gruntowych. Uznano zatem, iż realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie na zmianę kierunków i wielkość przepływu wód powierzchniowych i podziemnych.

Ponieważ Inwestor nie stwierdził podczas inwentaryzacji prowadzonej w 2008 r. gatunku poczwartki zwęzionej, a organizacja nie podała lokalizacji tego gatunku w terenie, tut. organ nie ma podstaw do stwierdzenia, że przedmiotowy gatunek znajduje się na trasie budowanej drogi.

Ponadto Inwestor wyjaśnił, iż opracowane uwzględnia inwentaryzację sporządzoną przez Lasy Państwowe z 2007 r. uzupełnione materiałami z lat kolejnych a także danymi z Biura Urządzenia Lasów i Geodezji Leśnej w Poznaniu. Biorąc pod uwagę fakt, iż uzyskane dane zostały zweryfikowane na terenie przy wykonawstwie raportu, organ uznał iż są wystarczająco wiarygodne i mogą stanowić podstawę do dokonania oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z przedstawionym pismem zdjęcia są tylko materiałem poglądowym i nie były robione przez osoby inwentaryzujące teren. Podczas inwentaryzacji nie stwierdzono gatunku trzpieli zielonej ani jarzabu brekinnia, który znajduje się w arboretum i jest wprowadzany sztucznie w drzewostanach nadleśnictwa, jednak nie w rejonie rozpatrywanej lokalizacji drogi. W odległości 1 km od 67+000-68+000 nie stwierdzono oczka wodnego kolidującego z wariantem I.

Uwagi Klubu Przyrodników dotyczyły całej drogi leżącej zarówno w województwie wielkopolskim jak i łódzkim. Tut. organ odniósł się tylko do uwag dotyczących województwa wielkopolskiego.

W piśmie z dnia 25.10.2011 r. Pan Piotr Czwiertnia reprezentujący Towarzystwo Ochrony Środowiska „Las” przedstawił uwagi do przedmiotowego przedsięwzięcia, w których stwierdził, iż w raporcie nie uwzględniono zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej oraz przedstawił pogląd, iż w zasięgu oddziaływania inwestycji nie ma zabudowy dla której dopuszczalne poziomy hałasu w nocy wynoszą odpowiednio 50 i 55 dB. W konsekwencji stwierdza, że budynki nie zostały dostatecznie zabezpieczone przed hałasem.

Odnosząc się do ww. kwestii, po przeanalizowaniu zgromadzonych materiałów oraz biorąc pod uwagę pismo GDDKIA z 3.11.2011 r. organ stwierdził co następuje.

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, iż w zasięgu oddziaływania inwestycji znajdują się wyłącznie tereny, dla których dopuszczalny poziom hałasu w nocy wynosi 50 dB. Dotyczy to zarówno terenów zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej jak i zabudowy zagrodowej.

Inwestor pozyskał informacje na temat kwalifikacji terenów podlegających ochronie akustycznej od właściwych miejscowo urzędów. W raporcie, w celu uproszczenia, podzielono tereny zabudowy na istniejące i potencjalne. Pod pojęciem potencjalne należy rozumieć tereny przeznaczone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową oraz tereny, dla których wydane zostały warunki zabudowy. Podobnego uproszczenia dokonano w zakresie kwalifikacji akustycznych terenów. Tereny w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia podzielono na dwie grupy: I grupę stanowią tereny, dla których oddziaływanie poziomu hałasu wynoszą 55 dB w porze dziennej 50 dB w porze nocnej, II grupę stanowią tereny dla których dopuszczalne poziomy hałasu wynoszą 60 dB w porze dziennej i 50 dB w porze nocnej. Uproszczenia te miały na celu zwiększenie przejrzystości raportu i nie mają żadnego wpływu na całościową ocenę warunków akustycznych, czy wybór rozwiązań technicznych ograniczających oddziaływanie akustyczne.

Z analizy obliczeń akustycznych wynika, iż zasięg oddziaływania hałasu o poziomie 55 dB w porze dziennej jest mniejszy niż zasięg hałasu o poziomie 50 dB dla pory nocnej. Biorąc pod uwagę fakt, iż największe ponadnormatywne oddziaływania akustyczne występuje w porze nocnej, niezależnie czy mamy do czynienia z terenem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, mieszkaniowo – usługowej czy zagrodowej (w porze nocnej dopuszczalna wartość poziomu hałasu jest taka sama), zabezpieczenia w postaci ekranów projektuje się dla tej pory. Oznacza to, iż zabezpieczenia te będą również skuteczne w porze dziennej, także dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W takiej sytuacji nie ma znaczenia z jakim typem zabudowy mamy do czynienia.

Zgodnie z art. 115 ustawy z dnia 28 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.), w razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oceny, czy teren należy do rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1 tej ustawy, właściwe organy dokonują na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania tego i sąsiednich terenów. Żaden z przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska oraz innych ustaw nie delegują do tego, aby oceny faktycznego zagospodarowania na podstawie wydawanych warunków zabudowy.

Ponadto, zgodnie z art. 114 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska jeżeli teren może być zaliczony do kilku rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1, uznaje się, że dopuszczalne poziomy hałasu powinny być ustalone jak dla przeważającego rodzaju terenu. Stąd pomimo faktu, że pojedynczy budynek może zostać uznany za zabudowę jednorodzinną, to zakwalifikowany może zostać do odrębnej grupy, do której należy przeważająca część terenu.

Biorąc powyższe pod uwagę organ nie uwzględnił uwagi złożonej przez Pana Piotra Cwiertnię reprezentującego Towarzystwo Ochrony Środowiska „Las”, zgłoszonej w związku udziałem społeczeństwa.

Pismem z 27.10.2011 r. Wojewoda Wielkopolski przesłał również uwagi Wójta Gminy Sokolniki. Tut organ nie odniósł się do tego pisma, gdyż poruszane w piśmie kwestie dotyczą gminy Sokolniki, leżącej na terenie województwa łódzkiego.

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.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych ustalono obowiązek sporządzenia analizy porównawczej, w ramach której należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Pomiary powinny być wykonane tak, aby pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określili rzeczywistą wartość równoważnego 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 27 punktów.

Pomiary 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.

Analizę porównawczą nałożono również w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na stan jakości powietrza, w celu weryfikacji zastosowanego do obliczeń modelu matematycznego rozprzestrzeniania substancji w powietrzu, przyjętych w raporcie założeń oraz oceny rzeczywistego oddziaływania drogi na stan jakości powietrza. W ramach analizy wykonane zostanie rozprzestrzenianie dwutlenku azotu w powietrzu w oparciu o referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu, na podstawie prowadzonego monitoringu natężenia ruchu. W celu weryfikacji obliczeń teoretycznych, zobowiązano inwestora do wykonania pomiarów w stałych punktach pomiarowych dwa razy w ciągu roku od oddania przedsięwzięcia do użytkowania, w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia.

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 nałożył obowiązek wykonania analizy porównawczej, z której może wynikać konieczność utworzenia takiego obszaru jeżeli przyjęte w raporcie założenia i prognozy okazały się nieprawdziwe.

POLECZENIE

W związku z art. 90 ust 8 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko na niniejsze postanowienie nie przysługują zażalenia.

*Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Poznaniu*

Jolanta Katarczak