



WOO-II.420.73.2022.AON.33

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze i ust. 1a, art. 82 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) oraz art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. 572), po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika pana Wojciecha Furmaniaka, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin - Kokanin, według wariantu W5.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin - Kokanin, według wariantu W5 o długości ok. 42,745 km, z dowiązaniem do istniejącej drogi krajowej nr 25 w kilometrze 294+100 tej drogi. Projektowany odcinek drogi krajowej nr 25 położony jest w województwie wielkopolskim w powiecie konińskim, w gminach: Rychwał, Stare Miasto oraz w powiecie kaliskim, w gminach: Stawiszyn, Żelazków.

W ramach przedsięwzięcia planuje się m. in.: rozbudowę drogi krajowej polegającą na dostosowaniu jej do parametrów drogi krajowej klasy GP o przekroju dwujezdniowym wraz z zapewnieniem obejścia miejscowości; budowę skrzyżowań dwupoziomowych; budowę dodatkowych jezdni zapewniających dojazd do nieruchomości; przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą krajową; budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad drogą – wiaduktów, mostów, przejść dla zwierząt, przepustów; budowę systemu odwodnienia pasa drogowego; realizację infrastruktury związanej z drogą; budowę urządzeń ochrony środowiska, oświetlenia drogowego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, kanałów technologicznych; usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu; wycinkę drzew i krzewów; rozbiorke obiektów budowlanych i elementów drogowych. Celem powiązania projektowanej rozbudowy drogi krajowej nr 25 z istniejącym układem komunikacyjnym w wariantcie W5 zaplanowano 6 węzłów drogowych.

Początek trasy w miejscowości Stare Miasto w km 252+400 istniejącej drogi krajowej nr 25 nawiązuje do istniejącej drogi. W km ok. 0+680 zaprojektowano węzeł drogowy nr 1. Trasa drogi dowiązuje się do istniejącego węzła autostradowego „Modła”. Odcinek z węzłem „Modła” od km 1+370 do km 2+175 jest wyłączony z opracowania. Następnie droga przechodzi po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 25. W km ok. 3+986 zaprojektowano węzeł nr 2. Projektowana trasa omija miejscowość Główiec po zachodniej stronie. W km ok. 11+242 zaprojektowano węzeł nr 3, w którym droga przechodzi na

wschodnią stronę istniejącej drogi krajowej 25 stanowiąc obwodnicę Rychwała od strony wschodniej. Trasa oddala się od istniejącej drogi i biegnie do niej równolegle, omijając Siąszyce. Na odcinku od km 22+000 do km 25+000 droga przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej. Węzeł 4 zlokalizowano przy wyjściu z obszaru leśnego ok. km 25+929. Na dalszym odcinku projektowana droga przebiega po wschodniej stronie Zbierska, Nowego Kiączyna, Stawiszyna i Piątka Małego. W km ok. 31+472 zaprojektowano węzeł 5, a w km ok. 36+234 węzeł 6. Trasa stanowi obwodnicę Piątka Małego, kolonii Piątek Mały i Witoldowa od strony wschodniej. Droga kończy się na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 25 w jej km 293+800. Zakres robót związanych z dowiązaniem do istniejącej drogi sięga do km 294+100 tej drogi.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji i użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - 1) Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej oraz place i miejsca postojowe pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, w tym miejsca gromadzenia odpadów:
 - a) utwardzić;
 - b) wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;
 - c) zlokalizować na terenach o niskich walorach szaty roślinnej poza obszarami chronionymi;
 - d) zlokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem;
 - e) nie lokalizować:
 - na obszarach podmokłych;
 - na obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych;
 - na terenach w obszarze dolin cieków naturalnych;
 - na stanowiskach lub siedliskach cennych i rzadkich gatunków grzybów, roślin i zwierząt;
 - na obszarach leśnych;
 - w bezpośrednim sąsiedztwie - nie bliżej niż 20 m – od zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych.
 - 2) Zaplecza budowy, bazy materiałowo – sprzętowej i miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych uszczelnić.
 - 3) Wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie w szczelnych i opisanych pojemnikach lub w kontenerach uwzględniających specyfikę danej grupy odpadów; odpady niebezpieczne zabezpieczyć przed wpływem warunków atmosferycznych oraz dostępem osób nieupoważnionych; odpady usuwać tylko i wyłącznie za pośrednictwem uprawnionych podmiotów, dysponujących odpowiednimi zezwoleniami i pozwoleniami.
 - 4) Płyny eksploatacyjne przechowywać w szczelnych zbiornikach, na utwardzonej, uszczelnionej powierzchni.
 - 5) Wszelkie sypkie materiały gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia.
 - 6) Gruz oraz glebę i ziemię, w tym kamienie, w pierwszej kolejności wykorzystywać we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości przekazywać uprawnionym odbiorcom.
 - 7) Ewentualne tankowanie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych wykonywać w miejscach utwardzonych i uszczelnionych.
 - 8) Teren budowy, w tym zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej oraz place i miejsca postojowe pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych zaopatrzyć w stosowną ilość sorbentów i materiałów absorbujących ewentualne rozlewy substancji mogących

- zanieczyścić środowisko wodno-gruntowe; wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać.
- 9) Bieżącą konserwację pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych wykonywać poza terenem placu budowy, w obiektach do tego przeznaczonych.
 - 10) Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów;
 - w wydzielonej części pasa robót;
 - w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych;
 - w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.
 - 11) Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów dostarczających surowiec i materiały do budowy, w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem ograniczyć wyłącznie do pory dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Dopuszcza się kontynuowanie prac w porze nocy, jeżeli technologia wymaga nieprzerwanej pracy, pod warunkiem dotrzymania akustycznych standardów jakości środowiska.
 - 12) Wyeliminować z placu budowy maszyny i pojazdy budowlane, które nie dotrzymują określonych dla nich norm emisji hałasu.
 - 13) Wszelkie roboty w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią prowadzić za zgodą właściwego organu Wód Polskich.
 - 14) Roboty ziemne i umocnieniowe w korytach cieków i rowów wykonać w taki sposób, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia wód substancjami i materiałami stosowanymi do budowy oraz ściekami.
 - 15) Prace w korytach cieków wodnych związane z budową obiektów inżynierskich prowadzić przy najniższych prognozowanych stanach wód.
 - 16) Brzegi cieków podczas budowy obiektów inżynierskich zabezpieczyć przed rozmywaniem i niszczeniem; stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
 - 17) Na etapie realizacji przedsięwzięcia, podczas przebudowy cieków oraz budowy obiektów inżynierskich zachować ciągłość przepływu wód w cieku.
 - 18) Prace związane z bezpośrednią ingerencją w rzeki: Powę, Czarną Strugę i Bawół prowadzić w terminie od 1 lipca do końca lutego.
 - 19) Prace prowadzić w sposób minimalizujący zanieczyszczenie wód płynących spowodowane naruszeniem osadów dennych i zamuleniem.
 - 20) Na potrzeby realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie wykonywać ujęć wód podziemnych.
 - 21) Przy ewentualnym poborze wody z cieków powierzchniowych zachować w nich co najmniej przepływ biologicznie nienaruszalny, nie powodować zachwiania warunków hydrologicznych i hydromorfologicznych w cieku, a wszelki pobór uzgadniać z zarządcami cieków.
 - 22) Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu. W trakcie prac budowlanych:
 - chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń;
 - w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej.
 - 23) Ograniczyć do rzeczywistych potrzeb prace związane z przebudową wybranych cieków, kanałów i rowów melioracyjnych z projektowanym układem drogowym, a prace w korytach cieków będących w kolizji z planowanym przedsięwzięciem prowadzić w sposób minimalizujący zakres przekształceń, tj. etapowo, miejscowo i w miarę możliwości na krótkich odcinkach.

- 24) Przebudowę lub likwidację kolidujących z przedsięwzięciem urządzeń melioracyjnych, w tym drenarskich, uzgodnić z właściwą gminną spółką wodną lub z zainteresowanymi właścicielami; prace wykonać w sposób zachowujący funkcjonalność urządzeń melioracyjnych i niezminiający istniejących stosunków wodnych.
- 25) Przed rozpoczęciem prac wytyczyć i oznaczyć w terenie, w widoczny sposób, granice płatów siedlisk przyrodniczych oraz stanowiska gatunków chronionych na obszarach niekolidujących z pracami, oddalonych do 100 m od granicy przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, a których obecność stwierdzono w trakcie prac inwentaryzacyjnych.
- 26) Stwierdzone na obszarze inwestycyjnym kopce mrówki ómawej *Formica polyctena* i mrówki rudnicy *Formica rufa* przenieść w miejsca wskazane przez entomologa poza teren realizacji prac budowlanych.
- 27) W liniach rozgraniczających sąsiadujących bezpośrednio z siedliskiem 91T0-1 Sosnowy bór chrobotkowy (*Cladonio-Pinetum* i chrobotkowa postać *Peucedano-Pinetum*) na odcinku drogi w km ok. 23+100 – 23+200, pozostawić warstwę mineralną oraz nie rozplantowywać w tej lokalizacji warstwy humusu.
- 28) Zniszczenie siedlisk rozrodznych płazów wykonać poza okresem składania skrzeku, tj. poza okresem od 20 marca do 1 sierpnia lub po wykluczeniu obecności skrzeku w zbiorniku. Niszczenie poprzedzić kontrolą likwidowanej części zbiornika przez zoologa i odłowieniem zwierząt. Odłowione zwierzęta przenieść w odpowiednie siedliska położone poza zasięgiem oddziaływania prac. W przypadku konieczności wykorzystania pomp, węże ssące zabezpieczyć siatkami, tak by nie przedostały się do nich drobne zwierzęta. Zasypanie siedlisk wykonać bezpośrednio po odłowieniu zwierząt.
- 29) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnaniem i przemarzaniem; ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
- 30) Niszczenie roślinności zielnej i zdejmowanie humusu, na terenach innych niż grunty orne oraz wycinkę drzew i krzewów wykonać od 1 września do końca lutego.
- 31) Ewentualne wyburzenia budynków oraz innych obiektów i wycinkę drzew dziuplastych oraz o pierśnicy przekraczającej 150 cm przeprowadzić pod nadzorem chiropterologicznym.
- 32) W odniesieniu do drzew usuwanych poza gruntami leśnymi przeprowadzić nasadzenia minimalizujące z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, w stosunku 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm i w stosunku 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm; nasadzenia minimalizujące krzewów przeprowadzić na powierzchni równej powierzchni usuwanej.
- 33) Do sadzenia zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew i krzewów: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.

- 34) Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń minimalizujących drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, pielęgnować oraz regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.
- 35) Na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy oraz zastoiska wody, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce, położone poza zasięgiem oddziaływania prac. Taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów lub zastoisk wody.
- 36) Obszar prowadzenia robót, na odcinkach wskazanych w tabeli 1, wygrodzić przed dostępem płazów przy pomocy tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych o następujących parametrach:
- wysokość części nadziemnej co najmniej 50 cm n.p.t.;
 - głębokość zakopania w gruncie co najmniej 10 cm;
 - górna krawędź ogrodzenia o szerokości 5 cm, odgięta w formie przewieszki na zewnątrz - w kierunku otaczającego terenu, pod kątem 45-90° a zakończenie ogrodzenia w kształcie litery U;
 - odpowiedni materiał i trwały naciąg, uniemożliwiający fałdowanie.

Tabela 1

Lp.	od km	do km	Strona trasy według rosnącego kilometrażu
1.	0+000	0+900	lewa
2.	0+000	1+500	prawa
3.	2+100	2+600	lewa
4.	4+500	5+200	obustronne
5.	6+000	7+100	obustronne
6.	7+300	8+400	obustronne
7.	9+600	13+200	obustronne
8.	13+400	15+000	obustronne
9.	15+800	22+600	obustronne
10.	23+500	25+900	obustronne
11.	29+000	30+200	obustronne
12.	31+500	32+600	obustronne
13.	33+100	33+400	obustronne
14.	35+600	36+800	obustronne
15.	37+300	38+000	obustronne
16.	42+800	43+600	obustronne

Prace, związane z montażem tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych, wykonać przed rozpoczęciem wiosennego sezonu migracji płazów, a ogrodzenie utrzymywać we właściwym stanie w całym okresie aktywności płazów, tj. do końca października lub do momentu zakończenia prac realizacyjnych.

- 37) Prowadzić nadzór przyrodniczy, obejmujący: nadzór nad realizacją warunków określonych w pkt. 2 ppkt: 1 lit. b) i lit. e), 16, 18, 19, 25-28, 36, 38 oraz w pkt. 3 ppkt.: 7, 12-15, 17-19 wskazanie miejsc porośniętych przez rośliny inwazyjne, z których humus nie będzie mógł być ponownie użyty; kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych; identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, w szczególności poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych, przenoszenie stanowisk gatunków chronionych.

- 38) W sąsiedztwie terenów objętych wycinką zamontować co najmniej 144 budki łęgowe: Typ A – 75 sztuk, Typ B – 45 sztuk, Typ D – 20 sztuk, Typ E – 4 sztuki. Przez okres 10 lat, co 2 lata budki czyścić i konserwować.
- 39) Po zakończeniu prac budowlanych uporządkować pozostały teren przekształcony wskutek realizacji przedsięwzięcia.
- 40) Skarpy nasypów i wykopów projektowanych w pobliżu cieków umocnić i zabezpieczyć poprzez obsianie trawami i/lub stosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych.
- 41) Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów drogowych.
- 42) Prowadzić bieżącą kontrolę techniczną i utrzymania wszystkich przejść dla zwierząt dużych i średnich co najmniej raz w roku, wczesną wiosną – najpóźniej do końca kwietnia, obejmującą następujący zakres:
- kontrola drożności dolnych przejść - usuwanie wszystkich przeszkód ograniczających przepustowość ekologiczną obiektu;
 - kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stopy gałęzi) - ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności;
 - kontrola intensywności penetracji przez ludzi powierzchni przeznaczonych wyłącznie dla zwierząt.
- 43) Prowadzić bieżącą kontrolę techniczną i utrzymanie wszystkich przejść dla zwierząt małych i przepustów dla płazów, co najmniej 3 razy w ciągu roku – pierwsza kontrola wczesną wiosną – najpóźniej do 15 kwietnia, obejmującą następujący zakres:
- kontrola szczelności wygradzeń ochronno-naprowadzających i funkcjonalności najść na przejście;
 - kontrola drożności przepustów - usuwanie materiałów blokujących światło obiektu i przepustowość ekologiczną;
 - kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stopy gałęzi) - ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Na rozbudowywanym odcinku drogi zastosować ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 2.

Tabela 2

Numer ekranu	Wysokość [m]	Długość [m]	Początek [km]	Koniec [km]
Strona prawa według rosnącego kilometrażu				
EP-1	4	790	2+329	2+499
	3		2+499	3+121
EP-2	5	194	4+729	4+923
EP-3	4	380	5+045	5+427
EP-4	3	157	10+299	10+455
EP-5	4	218	11+872	12+092
EP-6	4	185	13+291	13+476
EP-7	5	158	16+444	16+603
EP-8	3	92	16+819	16+911

Numer ekranu	Wysokość [m]	Długość [m]	Początek [km]	Koniec [km]
EP-9	5	159	17+005	18+174
EP-10	3	159	18+143	18+302
EP-11	5	224	20+956	21+180
EP-12	4	396	21+413	21+809
EP-13	4	151	22+111	22+262
EP-14	4	241	24+544	24+785
EP-15	3	191	26+183	26+374
EP-16	3	129	27+410	27+540
EP-17	5	227	27+926	28+154
EP-18	4	215	28+310	28+525
EP-19	5	126	31+648	31+765
EP-20	3	160	31+980	31+140
EP-21	4	185	32+668	32+853
EP-22	5	190	33+432	33+622
EP-23	4	160	35+188	35+348
EP-24	4	116	37+344	37+460
EP-25	4	165	37+546	37+711
EP-26	7	146	38+592	38+738
EP-27	4	217	41+515	41+733
EP-28*	5	113	42+745	42+858
Strona lewa według rosnącego kilometrażu				
EL-1	6	174	0+287	0+460
EL-2	3	342	2+503	2+844
EL-3	3	200	4+247	4+447
EL-4	3	176	5+254	5+428
EL-5	3	216	6+386	6+603
EL-6	5	190	10+331	10+522
EL-7	4	400	11+805	12+204
EL-8	6	154	13+206	13+360
EL-9	5	187	14+110	14+297
EL-10	5	176	15+054	15+229
EL-11	5	265	16+447	16+712
EL-12	3	92	18+086	18+178
EL-13	5	178	20+297	20+474
EL-14	4	210	21+003	21+213
EL-15	3	182	21+341	21+523
EL-16	3	142	22+187	22+329
EL-17	3	113	27+431	27+543
EL-18	3	117	27+761	27+878
EL-19	6	336	28+164	28+500
EL-20	5	149	28+636	28+785
EL-21	4	182	31+078	31+240
EL-22	4	186	32+397	32+583
EL-23	4	158	33+601	33+759
EL-24	5	188	36+511	36+700

Numer ekranu	Wysokość [m]	Długość [m]	Początek [km]	Koniec [km]
EL-25	5	229	37+464	37+693
EL-26	4	193	38+521	38+713
EL-27	4	122	41+756	41+878
EL-28	5	122	42+623	42+745
EL-28*	5	60	42+745	42+805

*Ekran wymagane w przypadku braku realizacji dalszej rozbudowy drogi krajowej nr 25 na odcinku Kokanin - Biskupice Ołoboczne

Ekrany zlokalizować jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne.

- 2) Fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.
- 3) Zapewnić, szczelne dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.
- 4) Zapewnić stały monitoring stanu technicznego ekranów akustycznych, w tym uszkodzeń i ubytków mających wpływ na zmniejszenie ich skuteczności akustycznej.
- 5) Zaprojektować rozwiązania geoinżynierskie, które nie będą zmieniały stosunków gruntowo-wodnych w otoczeniu obiektów budowlanych.
- 6) Zrzuty wód opadowych i roztopowych pochodzących z odwodnienia planowanego układu drogowego prowadzić z zastosowaniem regulatorów przepływu dostosowanych do obliczeń przepustowości odbiorników.
- 7) Na odcinkach przebiegających w bezpośrednim sąsiedztwie płątów siedlisk: 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea nigrae*), 91D0 Bory i lasy bagienne, 3160 Naturalne dystroficzne zbiorniki wodne oraz 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe łągów zaprojektować i wykonać system rowów szczelnych.
- 8) W systemie odwodnienia planowanego układu drogowego zaprojektować urządzenia redukujące w spływach wód opadowych i roztopowych zawiesinę ogólną, w szczególności studnie wpustowe z osadnikiem, osadniki zawiesin, oraz zbiorniki retencyjne. Urządzenia tak dobrać, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji. Osadniki zawiesin zaprojektować bezwzględnie przed każdym zbiornikiem retencyjnym i wyposażać w odcinające odpływ zamknięcia/zasuwę awaryjne.
- 9) Zaprojektować osadnik wraz z separatorem substancji ropopochodnych przed każdym wylotem z systemu odwodnienia planowanego układu drogowego do rzeki Powy, Czarnej Strugi oraz rzeki Bawół.
- 10) Zachować dotychczasowe parametry hydromorfologiczne przebudowywanych cieków naturalnych. Skarpy oraz dno koryt regulowanych cieków umocnić i zabezpieczyć przed erozją, niszczeniem i rozmywaniem poprzez stosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych.
- 11) Przebudować linię elektroenergetyczną 110 kV relacji Konin Południe – Rychwał, Stawiszyn – Kalisz Północ będącej w kolizji z planowaną drogą krajową nr 25 w jej kilometrażu: 6+500 - 8+000, 13+400 i 31+300 z zachowaniem następujących parametrów:
 - a) linia jednotorowa,
 - b) maksymalne dopuszczalne napięcie robocze linii – 123 kV,
 - c) maksymalny dopuszczalny prąd obciążenia linii – 735 A,
 - d) najmniejsza odległość przewodów roboczych od ziemi: 6,85 m.
- 12) W lokalizacjach wskazanych w tabeli 3 zaprojektować, a następnie wykonać zastępcze zbiorniki dla płątów.

Tabela 3

Lp.	Kilometraż (strona drogi zgodnie z rosnącym kilometrażem)	Minimalna powierzchnia (m ²)
1	11+350 (lewa)	600
2	16+500 (prawa)	300

Zbiorniki wykonać z zachowaniem następujących parametrów i wymagań:

- ukształtować w sposób zapewniający zróżnicowanie ich głębokości poprzez wykonanie tzw. podwodnych wzniesień;
 - maksymalna głębokość każdego zbiornika 120 – 150 cm;
 - największą powierzchnię dna zbiornika powinny zajmować płycizny do 30 cm głębokości;
 - dno zbiornika wyprofilować tak, by po stronie przeciwnej w stosunku do drogi uzyskać nachylenie 1:20 - 1:10;
 - brzegi i dno od strony realizowanej drogi wykonać jako strome o nachyleniu 1:2;
 - zbiorniki pozostawić do spontanicznej sukcesji.
- 13) Zaprojektować i zbudować obiekty inżynierskie pełniące funkcję przejść dla zwierząt wymienione w tabeli 4.

Tabela 4

Lp.	Lokalizacja względem kilometrażu drogi z dokładnością ± 20 metrów	Oznaczenie obiektu	Informacja o obiekcie	Parametry przejścia dla zwierząt (stref dostępnych dla zwierząt)
1	0+214	MGP 01, PZDmz	Przejście dolne dla zwierząt małych zespolone z rz. Powa	szerokość - min. 1 m po obu stronach cieku; wysokość – min. 1,5m od półki do spodu konstrukcji
2	6+312	WGP-04.1, PZDsz	przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z rowem/ ciekim okresowym	szerokość - min. 3 m po obu stronach cieku, wysokość – min. 3,5 m od półki do spodu konstrukcji
3	9+700	PZDmz	Przejście dolne dla zwierząt małych zespolone z rowem/ ciekim okresowym	szerokość - min. 1 m po obu stronach cieku; wysokość – min. 1,5m od półki do spodu konstrukcji
4	18+273	WGP 13, PZDsz	przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z rowem/ ciekim okresowym	szerokość - min. 3 m po obu stronach cieku, wysokość - min. 3,5 m od półki do spodu konstrukcji
5	18+975	PZDm	przejście dolne dla zwierząt małych - szlak migracji płazów	szerokość - min. 2 m; wysokość – min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$
6	19+716	MGP 14, PZDsz	przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z rz. Czarna Struga	szerokość - min. 3 m po obu stronach cieku, wysokość – min. 3,5 m
7	19+860	PZDmz	Przejście dolne dla zwierząt małych zespolone z rowem/ ciekim okresowym	szerokość – min. 1 m po obu stronach cieku; wysokość – min. 1,5 m od półki do spodu konstrukcji

Lp.	Lokalizacja względem kilometrażu drogi z dokładnością ± 20 metrów	Oznaczenie obiektu	Informacja o obiekcie	Parametry przejścia dla zwierząt (stref dostępnych dla zwierząt)
8	20+702	PZDmz	Przejście dolne dla zwierząt małych zespolone z rowem/ ciekim okresowym	szerokość - min. 1 m po obu stronach ciek; wysokość – min. 1,5 m od półki do spodu konstrukcji
9	23+401	PZ 17, PZGd	przejście górne dla dużych zwierząt (las)	Min. 40 m szerokości
10	25+482	PZDmz	Przejście dolne dla zwierząt małych zespolone z rowem/ ciekim okresowym	szerokość - min. 1 m po obu stronach ciek; wysokość – min. 1,5 m od półki do spodu konstrukcji
11	32+195	PZDmz	Przejście dolne dla zwierząt małych zespolone z rz. Bawół	szerokość - min. 1 m po obu stronach ciek; wysokość – min. 1,5 m od półki do spodu konstrukcji
12	39+384	PZDmz	Przejście dolne dla zwierząt małych zespolone z rz. Dopytyw z Helenowa	szerokość - min. 1 m po obu stronach ciek; wysokość – min. 1,5 m od półki do spodu konstrukcji

14) Powierzchnie przejść dla dużych i średnich zwierząt oraz teren w ich obrębie zagospodarować według poniższych zasad:

a) przy projektowaniu przejść dolnych zespolonych z mostami zapewnić następujące warunki:

- suche półki wykonać poza zasięgiem wody średniej;
- półki ziemne połączyć z nurtem ciekę poprzez łagodnie nachylone skarpy (nachylenie $\leq 1:2$);
- powierzchnię suchych półek wyrównać i pokryć gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych, z wykluczeniem stosowania kruszyw łamanych oraz naturalnych gruboziarnistych;
- zakończenia półek w pełni połączyć z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie wszystkich gatunków zwierząt; końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamania w pionie i poziomie;
- przejścia zbudować w taki sposób, aby koryta cieków były ich w centralnej części;
- koryta cieków sztucznych takich jak rowy i kanały, pod obiektem pozostawić gruntowe, bez umocnień utrudniających przemieszczanie się małych zwierząt w poprzek koryta oraz pomiędzy nurtem ciekę i suchymi półkami;
- umacnianie skarp rowów i nasypów położonych w strefach dostępnych dla zwierząt prowadzić z wykorzystaniem metod biologicznych oraz geosyntetyków z docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; unikać betonowania skarp, w ostateczności stosować ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach umożliwiające spontaniczny rozwój roślinności;

b) w bezpośrednim sąsiedztwie przejść odtworzyć warunki glebowe umożliwiające rozwój roślinności, o składzie gatunkowym i strukturze zbliżonym do zbiorowisk roślinnych występujących w otoczeniu przejścia;

c) na powierzchni i w strefach naprowadzania zwierząt zrezygnować z lokalizowania otwartych obiektów odwodnieniowych – zwłaszcza studni wpadowych, osadników;

d) w obrębie przejść dla zwierząt wykonać ekrany przeciwoślśnieniowe w postaci drewnianego, szczelnego parkanu o wysokości minimum 2,4 m, ograniczającego

- przenikanie światła z drogi w otoczenie przejść. Przy przejściach dolnych ekrany zlokalizować obustronnie wzdłuż jezdni drogi, na długości przejścia oraz min. 50 m poza jego granicami, w obu kierunkach. Przy przejściu górnym ekrany zrealizować wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejścia do końca najść ziemnych. Ekrany połączyć szczelnie z ogrodzeniem ochronnym;
- e) w przypadku realizacji oświetlenia w rejonie przejścia dla zwierząt dużych, na odcinku 200 m przed i za końcem najść na przejście, zastosować latarnie o wysokości maksymalnie 10 m n.p.t., a oświetlenie ukierunkować wyłącznie na jezdnię poprzez stosowanie opraw kierunkowych uniemożliwiających rozpraszanie światła do tyłu;
 - f) powierzchnię przejść pokryć wyrównaną warstwą urodzajnego gruntu o miąższości min. 30 cm na przejściach górnych i min. 15 cm na przejściach dolnych w sposób umożliwiający rozwój roślinności;
 - g) powierzchnię przejścia górnego oraz strefy naprowadzania zagospodarować poprzez wyłożenie karp korzeniowych, kłód i/lub stosów drewna, uniemożliwiających dostęp pojazdom;
 - h) przy podstawach najść obiektu górnego i wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejść dolnych wyłożyć rzędy głazów, o średnicy min. 60 cm, w odstępach max. 80 cm, zapobiegających niepożądaney aktywności ludzi na powierzchni przejść;
 - i) roślinność na powierzchni przejść oraz w ich otoczeniu powinna spełniać następujące wymagania:
 - na powierzchni przejścia górnego i pod powierzchnią przejść dolnych, w zasięgu strefy usłonecznionej, dokonać wysiewu gatunków traw o średnim i wysokim pokroju;
 - na ogrodzeniach ochronnych na powierzchni przejścia górnego oraz w obszarach najść wykonać nasadzenia pnączy z uwzględnieniem dobrych praktyk w tym zakresie;
 - na całej powierzchni przejścia górnego oraz w strefach krawędziowych usłonecznionych przejść dolnych, wykonać nasadzenia krzewów oraz bylin, pojedynczo i w grupach;
 - wzdłuż ogrodzenia drogi, na odcinkach o długości minimum 50 m w każdą stronę od krawędzi przejścia górnego wykonać nasadzenia krzewów łączących się z nasadzeniami wzdłuż osłon antyolśnieniowych na najściach i na powierzchni przejścia górnego;
 - wzdłuż ogrodzenia drogi, na odcinkach o długości minimum 50 m w każdą stronę od krawędzi przejść dolnych, wykonać nasadzenia krzewów, łączących się z czołem przejść dolnych;
 - w obszarze najść przejścia górnego i dojsć do przejść dolnych wykonać nasadzenia drzew i krzewów tworzące ciągłe lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia, z uwzględnieniem gatunków stanowiących atrakcyjną bazę żerową w okresie owocowania np. dzikie odmiany drzew owocowych;
 - na powierzchni przejścia górnego, pasy o szerokości ok 2,5 m wzdłuż ekranów przeciwołśnieniowych obsiać mieszanką traw lub traw i roślin motylkowych i utrzymywać w stanie niezakrzewionym i niezadrzewionym. Pasy wykaszają regularnie, przynajmniej raz w roku, poza sezonem lęgowym ptaków, z pozostawieniem biomasy w miejscu ścięcia.
- 15) Tereny w obrębie przejść dla małych zwierząt i płazów zagospodarować według poniższych zasad:
- a) przejścia wyposażyć w skrzydełka zintegrowane szczelnie z półką ziemną o kącie odgięcia zbliżonym do 45° i odcinkowymi ogrodzeniami ochronno-naprowadzającymi;
 - b) powierzchnię przepustu suchego i półek przepustów zespolonych z ciekami pokryć warstwą związłego gruntu mineralnego, takiego jak: glina, drobny piasek, o

- miąższości ok. 10 cm; grunt wysypać na całej powierzchni przejść/powierzchni półek, tworząc szczelną, wyrównaną powierzchnię;
- c) półki w przejściach zespolonych z ciekami wykonać jako gruntowe, wsparte na dnie przepustu, szczelnie pokrytych gruntem i połączone z otoczeniem przez ich odpowiednie przedłużenie do miejsc o swobodnym dostępie zwierząt;
 - d) dopuszcza się zróżnicowanie rzędnej półek w strefach dostępnych dla zwierząt pod warunkiem, że w każdym punkcie zostanie zachowana wymagana wysokość minimalna przejścia;
 - e) skarpy otwartych rowów płytkich o głębokości < 0,5 m wykonać z nachyleniem < 1:2,5; w pozostałych przypadkach otwarte rowy przecinające strefy naprowadzania zwierząt do przejść skanalizować na odcinkach pomiędzy ogrodzeniami ochronno-naprowadzającymi;
 - f) w przypadku przekraczania otwartych rowów przez ogrodzenia przy przepustach, zastosować dodatkowe zabezpieczenia w korytach rowów, w szczególności kraty lub płyty zapewniające szczelność ogrodzeń i ich odporność na uszkodzenia przez wezbrany nurt wody, bez obniżania wysokości części nadziemnej ogrodzenia;
 - g) drogi serwisowe i dojazdowe przy przejściach dla płazów wykonać jako drogi gruntowe lub drogi szutrowe.
- 16) Na potrzeby przewidywanego oświetlenia drogi stosować oprawy kierunkowe oświetlające jedynie określony obiekt/obszar, bez rozpraszania światła do tyłu.
- 17) Drogę ogrodzić obustronnym ogrodzeniem o wysokości co najmniej 240 cm n.p.t. na całej długości wraz z obszarami węzłów, z zastosowaniem trwałej siatki stalowej węzłowej zabezpieczonej antykorozyjnie o zmiennej wielkości oczek o wymiarach maksymalnych: wys. 0-50 cm - oczka 2,5x15 cm; wys. 50-100 cm – oczka 5x15 cm; wys. powyżej 100 cm – oczka 15x15 cm. Siatkę wkopać na głębokość nie mniejszą niż 30 cm. Przy montażu siatki uwzględnić następujące wymagania:
- a) zapewnić szczelne, trwałe połączenia ogrodzenia z ekranami przeciwoślńnieniowymi górnych przejść dla zwierząt i ścianami przyczółków przejść dolnych;
 - b) w miejscach przekraczania otwartych rowów zapewnić szczelność w całym przekroju koryta przez wprowadzenie odpowiednich rozwiązań dogęszczających, odpornych na uszkodzenia w wyniku naporu wody, bez obniżania części naziemnej ogrodzenia;
 - c) ogrodzenia prowadzić w planie wzdłuż długich odcinków prostych i unikać pojedynczych załamań przebiegu, > 15° – zwłaszcza w strefach naprowadzania zwierząt do przejść.
- 18) Wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów wzdłuż planowanej trasy głównej na długości 100 m w każdą stronę od przejść (przepustów) dla zwierząt małych (w tym płazów), przejść dla zwierząt średnich oraz wzdłuż planowanej trasy głównej na długości 100 m w każdą stronę od zbiorników retencyjnych oraz zbiorników zastępczych dla płazów. Stałe płotki ochronno-naprowadzające zastosować również na stwierdzonych szlakach migracji tj. w km 18+250 – 19+150 po obu stronach drogi.
- a) zastosować ogrodzenie o efektywnej wysokości części nadziemnej co najmniej 50 cm, wkopane min. na głębokość 10 cm, o górnej krawędzi o szerokości min. 5 cm odgiętej na zewnątrz drogi w kierunku otaczającego terenu, pod kątem 45–90°. Na odcinkach sąsiadujących z godowiskami płazów, tj. do 500 m od miejsc rozrodu, ogrodzenie wykonać z pełnych prefabrykatów; dopuszcza się zastosowanie ogrodzenia z siatki stalowej ocynkowanej o wielkości oczek nie większych niż 0,5 x 0,5 cm w miejscach przekraczania rowów odwodnieniowych oraz poza odcinkami sąsiadującymi z godowiskami;
 - b) ogrodzenie wyposażać w stopę równoległą do podłoża (bieżnie), która ułatwi wędrówkę płazów wzdłuż ogrodzenia oraz ograniczy przerastanie ogrodzenia przez roślinność zielną, a w przypadku, gdy zakończenia ogrodzeń nie są połączone z obiektami, w dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zawrotkę;

- c) ogrodzenia ochronno-naprowadzające połączyć szczelnie ze ścianami przejść dolnych i ekranami przeciwołnieniowymi przejść górnych. W przypadku przekraczania otwartych rowów przez ogrodzenia przy przepustach zastosować dodatkowe zabezpieczenia w korytach rowów zapewniające szczelność dla płazów i odporność na uszkodzenia przez wezbrany nurt wody, bez obniżania wysokości części nadziemnej ogrodzenia;
 - d) przy bramach wjazdowych i furtkach dla obsługi zastosować dodatkowe rozwiązania w postaci montażu ruchomych odcinków ogrodzeń na skrzydłach bram i furtek, dociskanych przy zamykaniu do krawężników oporowych (takich jak: uszczelek gumowych na styku ogrodzeń i krawężników).
- 19) Wszystkie obiekty odwodnieniowe odpowiednio zabezpieczyć przed przenikaniem zwierząt do ich wnętrza, z uwzględnieniem następujących wymagań:
- a) studnie wpadowe i separatory zlokalizować za linią ogrodzenia ochronnego od strony drogi;
 - b) studnie i komory separatorów zabezpieczyć szczelnymi pokrywami górnymi z dopasowanymi szczelnymi włazami rewizyjnymi;
 - c) studnie wpadowe, które w szczególnych przypadkach, zlokalizowane będą przed ogrodzeniem ochronnym, zabezpieczyć poprzez dogęszczenie prętów, np. poprzez dodanie metalowej siatki o wielkości oczek nie większej niż 0,5x0,5 cm;
 - d) poziome wpusty drogowe i mostowe z kratami wyposażyć w zabezpieczenia zatrzymujące płazy w obrębie wpustu i pozwalające im na samodzielne wychodzenie.
- 20) Na ekranach wykonanych z materiałów przezroczystych zastosować zabezpieczenia wzorami ograniczającymi kolizyjność ptaków lub zastosować inne sposoby minimalizacji, zgodne ze współczesnym stanem wiedzy.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw o mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

II. Nakładam następujące obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przeprowadzić monitoring przyrodniczy w następujących terminach i zakresie.

- a) W 2, 3 i 5 roku od oddania przedsięwzięcia do użytkowania prowadzić monitoring skuteczności i funkcjonalności następujących przejść dla zwierząt (opis zgodny z tabelą 4).
 - MGP 01, PZDmz projektowanego w km 0+214,
 - MGP 14, PZDsz projektowanego w km 19+716
 - PZ 17, PZGd projektowanego w km 23+401,
 - PZDmz projektowanego w km 32+195.

- b) dla przejścia dla dużych zwierząt i przejścia dla średnich zwierząt wykonać 1 kontrolę w każdym miesiącu trwania monitoringu, obejmującą:
 - identyfikację tropów zwierząt na całej powierzchni przejścia i w bezpośrednim sąsiedztwie (50 m od osi przejścia w każdą stronę) - tropienia zimowe powinny być prowadzone po świeżych opadach śniegu, jeśli wystąpią;
 - identyfikację odchodów i śladów żerowania zwierząt na powierzchni przejścia i w bezpośrednim sąsiedztwie (50 m od osi przejścia w każdą stronę).
- c) dla przejść dla małych zwierząt w terminach 15.III – 30.IV oraz 15.VIII – 30.IX każdego roku monitoringu wykonać 1 kontrolę co 7 dni obejmującą bezpośrednie obserwacje migrujących osobników.

Opracowanie z wynikami monitoringu, w ciągu trzech miesięcy od zakończenia każdego roku monitoringu, przelać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym; opracowanie powinno zawierać m.in. opis metod prowadzonych badań, informacje lub analizy dotyczące wykorzystania przejść przez zwierzęta, jak również informacje o błędach wykonawczych lub konstrukcyjnych przejść i sposobach oraz terminach ich naprawy, a także w razie potrzeby propozycję działań mających na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań.

III. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Ponowną ocenę przeprowadzić w pełnym zakresie, z uwzględnieniem w szczególności:

1. Rozwiązań projektowych systemu odwodnienia drogi, wskazania lokalizacji i rodzaju urządzeń podczyszczających i ich parametrów, a także wskazania odbiorników odprowadzanych wód opadowych i roztopowych wraz z uzasadnieniem ich lokalizacji, przepustowości, przedstawieniem obliczeń i uzasadnieniem doboru.
2. Przeprowadzenia analizy wpływu projektowanej drogi na ujęcia wód podziemnych znajdujące się najbliżej wariantu wybranego do realizacji, tj. zakładowego ujęcia wód podziemnych (2) w miejscowości Modła Królewska (odległość ok. 2 m w km ok. 2+460, strona lewa); ujęcia wód podziemnych do nawodnień w miejscowości Zbiersk – Cukrownia (odległość ok. 10 m w km ok. 24+825, strona lewa) oraz komunalnego ujęcia wód podziemnych w miejscowości Michałów (odległość 2 m od strefy ochrony bezpośredniej w km ok. 38+720, strona prawa).
3. Określenia wymagań co do klasy pochłaniania oraz klasy izolacyjności ekranów akustycznych tj. paneli wraz z podwaliną i słupami konstrukcyjnymi zgodnie z normami PN-EN 1793-1 i PN-EN 1793-2.
4. Weryfikacji zakresu analizy porealizacyjnej w kwestiach oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia.
5. Uszczegółowienia:
 - a) sposobu odwodnienia planowanego układu drogowego dla ujęć wód podziemnych zlokalizowanych w odległości do 100 m od terenu realizacji przedsięwzięcia;
 - b) charakteru wykonywanych prac i planowanych do użycia materiałów związanych z przełożeniem cieków oraz analizy wpływu regulacji cieków na środowisko wodne i organizmy od wód zależne;
 - c) jednoznacznych rozwiązań w zakresie metod odwadniania, sposobu zabezpieczenia planowanych do wykonania wykopów oraz sposobu zagospodarowania wód z odwodnienia;
 - d) sposobu posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, wskazania konieczności wymiany gruntów bądź ich wzmocnienia;
 - e) wyników obliczeń hydraulicznych obiektów mostowych;

- f) informacji o odcinkach drogi przebiegających przez obszary o płytkim występowaniu wód gruntowych;
 - g) informacji o niwelecie planowanej drogi i identyfikacji miejsc wymagających ewentualnie stałego obniżenia zwierciadła wód gruntowych, a także przyjętych rozwiązaniach zabezpieczających korpus drogi przed napływem wód gruntowych.
6. Zweryfikowania lokalizacji przedsięwzięcia względem stref ochronnych ujęć wód, które mogły w między czasie zostać ustanowione na podstawie Prawa wodnego i w razie potrzeby dostosowania rozwiązań projektowych do zakazów lub nakazów wynikających z aktów ustanawiających te strefy.
 7. Przedstawienia organizacji zaplecza budowy.
 8. Wskazania szczegółowych założeń dotyczących budowy sieci obserwacyjnej (monitoringu wód podziemnych), jeżeli zajdzie taka potrzeba techniczna.
 9. Uszczegółowienia rozpoznania występowania i aktywności zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem gatunków kluczowych, dużych i średnich kopytnych oraz płazów wraz z weryfikacją wyznaczonych szlaków migracji.
 10. Weryfikacji lokalizacji i parametrów obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt wraz z uwzględnieniem odpowiedniego sposobu zagospodarowania otoczenia przejść zapewniającego ich funkcjonalność, w szczególności w odniesieniu do projektowanego systemu odwodnienia, lokalizacji i parametrów dróg technicznych i dojazdowych, lokalizacji stałych wygradzeń ochronno-naprowadzających, mając na względzie najlepsze praktyki w tym zakresie.
 11. Ponownej weryfikacji zakresu i metodyki porealizacyjnego monitoringu przyrodniczego.
 12. Jednoznacznego określenia skali wycinki drzew i krzewów poza terenami leśnymi i odlesienia gruntów leśnych wraz z określeniem skali nasadzeń minimalizujących wycinkę drzew i krzewów oraz skali i lokalizacji nasadzeń zieleni na przejściach adresowanych nietoperzom.
- IV. Nie stwierdzam** konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
- V. Nie stwierdzam** konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- VI. Nakładam** obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

W analizie dokonać porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

Analizę wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić jej wyniki Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu i Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania.

W zakresie oddziaływania akustycznego wykonać pomiary poziomu hałasu. Pomiary przeprowadzić dla najbardziej niekorzystnej doby. Uwzględnić tereny, na których dochodzić będzie do oddziaływań skumulowanych. Otrzymane wyniki odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium. Przy ustalaniu przekrojów pomiarowych uwzględnić lokalizację określoną w tabeli 5.

Tabela 5

Symbol punktu	Strona drogi określona zgodnie z rosnącym kilometrażem	Lokalizacja określona kilometrażem drogi z dokładnością $\pm 0,010$ km
AP1	P	3+200
AP2	L	2+900
AP3	P	4+800
AP4	P	12+000
AP5	P	17+050
AP6	L	21+850
AP7	L	28+200
AP8	L	28+400
AP9	P	34+950
AP10	L	42+800

VII. Wskazuję działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych:

Województwo wielkopolskie, powiat koniński, gmina Rychwał:

- obręb Święcia: działka o numerze ewidencyjnym 5223;
- obręb Wola Rychwalska: działka o numerze ewidencyjnym 5077;
- obręb Zosinki: działki o numerach ewidencyjnych: 5107/1, 5107/2;
- obręb Rybie: działki o numerach ewidencyjnych: 25/2, 25/1, 24, 5167/2;
- obręb Biała Panieńska działka o numerze ewidencyjnym 5167/5;
- obręb Gliny: działki o numerach ewidencyjnych: 5196, 5197/2, 5210, 5209.

Województwo wielkopolskie, powiat kaliski, gmina Stawiszyn:

- obręb Zbiorsk Cukrownia: działki o numerach ewidencyjnych: 5068, 5067, 5085/4, 5086/10, 5101, 5100, 5118, 5119/2, 5120;
- obręb Petryki: działki o numerach ewidencyjnych: 5237/4, 5237/5, 5247.

VIII. Integralną częścią decyzji jest załącznik nr 1 stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

IX. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

12 grudnia 2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora* wpłynął wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika pana Wojciecha Furmaniaka, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin – Kokanin.

Do wniosku został załączony m.in. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*, wraz z załącznikami, mapa ewidencyjna oraz mapa z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych.

Przedsięwzięcie, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt. 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 poz. 1839 z późn. zm.) dalej *rozporządzenie*, zalicza się do przedsięwzięć mogących

zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest obligatoryjne. W ramach rozbudowy drogi krajowej realizowane będą również przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione w: § 3 ust. 1 pkt 62 *rozporządzenia* - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości 1 km oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej; § 3 ust. 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 7 *rozporządzenia* - przebudowa napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV; § 3 ust. 1 pkt 67 *rozporządzenia* - budowie przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód - planowane przedsięwzięcie wymagać będzie regulacji wód w obrębie przecięć cieków przez projektowaną drogę.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), dalej *k.p.a.* Regionalny Dyrektor zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej, zaliczającej się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie wielkopolskim na odcinku ok. 42,745 km. Dodatkowo, w ramach budowy drogi krajowej realizowane będą przedsięwzięcia, dla których organami właściwymi do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach są wójtowie i burmistrzowie gmin, przez które przebiega inwestycja. Uwzględniając powyższe, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) tiret pierwsze, w związku z art. 75 ust. 1a oraz art. 123 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), dalej *ustawy o oś.*, Regionalny Dyrektor uznał się za organ właściwy miejscowo i rzeczowo w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego zamierzenia inwestycyjnego, w ramach którego realizowane będą także ww. przedsięwzięcia.

W oparciu o art. 74 ust. 3a *ustawy o oś.*, uwzględniając analizę dokumentacji, w szczególności lokalizację przedsięwzięcia, organ uznał, że stronami postępowania są: wnioskodawca oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie tj. na przewidywanym terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, w obszarze znajdującym się w odległości 100 m od granic tego terenu oraz w obszarze obejmującym działki, na których w wyniku eksploatacji przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska.

Na podstawie art. 64 § 2 *k.p.a.*, pismem z 10 stycznia 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.1 Regionalny Dyrektor wezwał pełnomocnika do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, m.in. o przedstawienie pełnomocnictwa, o poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, o przedstawienie mapy z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, obszarem jego oddziaływania oraz odległością 100 m od granic terenu objętego planowanym przedsięwzięciem oraz o zweryfikowanie działki, na której prowadzone będą prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów. 27 stycznia 2023 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęło uzupełnienie wniosku.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, pismem z 10 lutego 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.2 Regionalny Dyrektor zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wobec faktu, że liczba stron postępowania przekracza 10, organ zawiadamiał strony o swoich czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia były zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. O powyższym sposobie zawiadamiania *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania we wszczęciu, które zostało wywieszane na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach: Stawiszyn, Rychwał, Żelazków, Stare Miasto.

Z dniem 16 października 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890), która zmieniła zasady zawiadamiania stron postępowania o czynnościach organu w sprawie. Zgodnie jednak z art. 15 ust. 1 ww. ustawy, do spraw prowadzonych na podstawie ustawy ooś wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. zmiany stosuje się przepisy ustawy ooś w brzmieniu dotychczasowym.

Pismem z 13 lutego 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.3, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 z późn. zm.) *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 13 lutego 2022 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.4, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt 1) lit. a) tiret 1 *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wyrażenie opinii co do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem 3 marca 2023 r. znak: DN-NS.9011.202.2023 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, pod warunkiem zachowania wszystkich rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych wynikających z *raportu* i określając jednocześnie warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Pismem z 13 marca 2023 r. znak: PO.RZŚ.4900.16.2023.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu przesłał wezwanie do uzupełniania *raportu*. Natomiast pismem z 14 kwietnia 2023 r., znak: PO.RZŚ.4900.16.2023.AO przesłał dodatkowe uwagi do *raportu*.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 6 kwietnia 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.6 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: pól elektromagnetycznych, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii oraz ochrony wód powierzchniowych, ochrony przed hałasem oraz ochrony przyrody. W wezwaniu uwzględniono także uwagi Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu przekazane przy piśmie z 13 marca 2023 r. Pismem z 20 kwietnia 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.8 *Regionalny Dyrektor* przesłał pełnomocnikowi dodatkowe uwagi Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, przekazane przy piśmie z 14 kwietnia 2023 r. znak: PO.RZŚ.4900.16.2023.AO. 29 maja 2023 r. do *Regionalnego Dyrektora* wpłynął Aneks 1 do *raportu*.

Pismem z 7 czerwca 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.9 w nawiązaniu do przedłożonego uzupełnienia *raportu* *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę o przedłożenie wypisów i wyrysów z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących miejsca usunięcia kolizji drogi z infrastrukturą techniczną oraz braku informacji o kwalifikacji terenów chronionych akustycznie dla gminy Żelazków. Uzupełnienie wpłynęło do siedziby *Regionalnego Dyrektora* 23 czerwca 2023 r.

Pismem z 20 czerwca 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.11 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Urzędu Gminy i Miasta w Stawiszynie o ponowne przedstawienie wywieszonego zawiadomienia z 10 lutego 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.2 w związku z brakiem podpisu i pieczęci zawierającej imię i nazwisko oraz stanowisko osoby potwierdzającej oraz pieczęci urzędu. Uzupelnienie wpłynęło do siedziby *Regionalnego Dyrektora* 4 lipca 2023 r.

Pismem z 20 czerwca 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.13 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o ponowne wyrażenie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia. Natomiast pismem z 20 czerwca 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.12 *Regionalny Dyrektor* przesłał Aneks 1 *raportu* do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 29 czerwca 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.14 *Regionalny Dyrektor* dostał do ww. organów uzupełnienie Aneksu 1 do *raportu* przekazane przez pełnomocnika przy piśmie z 23 czerwca 2023 r.

Pismem z 10 lipca 2023 r. znak: DN-NS.9011.202.2023 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, pod warunkiem zachowania wszystkich rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych wynikających z *raportu* i określając jednocześnie warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Postanowieniem z 19 lipca 2023 r. znak: PO.RZŚ.4900.16.2023.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia. Określił również warunki na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz wymagania konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy o oś.* W postanowieniu stwierdził również potrzebę przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy o oś.*

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 11 lipca 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.16 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do weryfikacji działek, na których realizowane będzie przedsięwzięcie, a pismem z 12 lipca 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.17 do przedstawienia oryginałów wypisów i wyrysów z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Uzupelnienie wpłynęło do siedziby *Regionalnego Dyrektora* 24 lipca 2023 r.

Pismem z 26 września 2023 r., znak: WOO-II.420.73.2022.AON.20 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Urzędu Gminy i Miasta w Rychwale w sprawie zgodności lokalizacji przebudowy linii elektroenergetycznej z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Uzupelnienie wpłynęło do siedziby *Regionalnego Dyrektora* 6 października 2023 r.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 26 września 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.19 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do ponownego uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: pól elektromagnetycznych, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii oraz ochrony wód powierzchniowych. Uzupelnienie wpłynęło do siedziby *Regionalnego Dyrektora* 18 października 2023 r.

Z uwagi na przedłożenie uzupełnienia *raportu*, pismem z 25 października 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.22 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o ponowne wyrażenie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia. Natomiast pismem z 25 października 2023 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.23 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 15 listopada 2023 r. znak: DN-NS.9011.202.2023 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził stanowisko, iż ustalenia zawarte w opiniach z dnia 3 marca 2023 r. oraz z dnia 10 lipca 2023 r. pozostają aktualne.

Pismem z 28 listopada 2023 r. znak: PO.RZŚ.4900.16.2023.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wyraził stanowisko, iż podtrzymuje w mocy swoje stanowisko wyrażone w uzgodnieniu z 19 lipca 2023 r. znak: PO.RZŚ.4900.16.2023.AO.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 13 grudnia 2023 r. do 15 stycznia 2024 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje: o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie i organie właściwym do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni, tj. od 14 grudnia 2023 r. do 12 stycznia 2024 r. włącznie. Obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach: Stawiszyn, Rychwał, Żelazków, Stare Miasto.

W ramach postępowania związanego z udziałem społeczeństwa wpłynęły do siedziby *Regionalnego Dyrektora* uwagi i wnioski złożone przez osoby fizyczne:

- 11 stycznia 2024 r. przez A.K;
- 11 stycznia 2024 r. przez Z.B i R.B;
- 11 stycznia 2024 r. przez S.B. i M.B;
- 11 stycznia 2024 r. przez T.C;
- 12 stycznia 2024 r. i 15 stycznia 2024 r. przez M.R (data nadania 12 stycznia 2024 r.)
- 12 stycznia 2024 r. przez W.R;
- 12 stycznia 2024 r. przez I.C.;
- 15 stycznia 2024 r. i 16 stycznia 2024 r. przez K.C. (data nadania 10 i 11 stycznia 2024 r.);
- 16 stycznia 2024 r. przez A.B. (data nadania 11 stycznia 2024 r.);
- 16 stycznia 2024 r. przez Z.P (data nadania 12 stycznia 2024 r.);

Do przedstawionych uwag i wniosków odniesiono się w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.

Pismem z 30 stycznia 2024 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.29 na podstawie art. 50 §1 *k.p.a.* *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do pełnomocnika wnioskodawcy o ustosunkowanie się do uwag złożonych w ramach udziału społeczeństwa dotyczących kwestii wariantowania przedsięwzięcia. Pismem z 16 lutego 2024 r. pełnomocnik wnioskodawcy odniósł się do uwag.

Pismem z 31 stycznia 2024 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.28 *Regionalny Dyrektor* wystąpił do Urzędu Gminy i Miasta Rychwał o wyjaśnienie, w jakich terminach zostało wywieszone obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa w sprawie. Urząd Gminy i Miasta Rychwał udzielił odpowiedzi pismem z 7 lutego 2024 r. Ponadto 26 stycznia 2024 r. ponownie przedstawił zwrot obwieszczenia dotyczącego udziału społeczeństwa wraz z podaniem terminu jego wywieszenia.

Po zebraniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 1 marca 2024 r. znak: WOO-II.420.73.2022.AON.31 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do

zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji, wyznaczając termin 7 dni. We wskazanym w obwieszczeniu terminie nie wpłynęły uwagi i wnioski stron postępowania.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* (w brzmieniu przed zmianą *ustawy ooś*) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej. Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.) drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie tej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub w innych przepisach szczególnych. Zgodnie natomiast z definicją wskazaną w art. 4 pkt 2 ww. ustawy droga, to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Pas drogowy, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 1 ww. ustawy, to wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest lub będzie usytuowana droga. Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozbudowa drogi krajowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Uwzględniając powyższe oraz przedmiot postępowania należy stwierdzić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest dla drogi publicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Dotyczy to także wszelkiej infrastruktury towarzyszącej oraz infrastruktury koniecznej do przebudowy (usunięcie kolizji) stanowiącej przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko realizowanej w liniach rozgraniczających (pasie drogowym) drogi krajowej. Zgodnie z treścią *raportu* i jego uzupełnień w ramach planowanego przedsięwzięcia dojdzie do kolizji przedmiotowej drogi z napowietrzną linią elektroenergetyczną.

Mając na uwadze, że nie zawsze przebudowa kolizji z planowaną drogą mieści się w liniach rozgraniczających drogę, *Regionalny Dyrektor* zbadał, czy w miejscach kolizji obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Na odcinku w km 6+500 – 8+000 drogi konieczna będzie przebudowa linii o napięciu 110 kV. W obszarze kolizji obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zatwierdzony uchwałą nr XLV/325/13 Rady Miejskiej w Rychwale z dnia 30 grudnia 2013 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy i miasta Rychwał w zakresie wybranych terenów w obrębach Święcia, Franki, Czyżew, Dąbroszyn, Wardeżyn – Etap VIII (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2014 r. poz. 665). Usunięcie kolizji wymaga zmiany przebiegu linii. Nowy przebieg linii w większości zlokalizowany zostanie w liniach rozgraniczających pas drogowy. Jednak część przebudowywanej linii wykracza poza linie rozgraniczające inwestycję (planowany pas drogowy). Ta część położona jest poza obszarem obowiązywania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Kolizja z linią wysokiego napięcia w km 13+400 drogi zlokalizowana jest w granicach terenu objętego miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego uchwalonego uchwałą nr X/60/03 Rady Miejskiej w Rychwale z dnia 9 października 2003 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy i miasta Rychwał (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2003 r. poz. 3377) oraz uchwałą nr X/90/11 Rady Miejskiej w Rychwale z dnia 18 sierpnia 2011 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy i miasta Rychwał – Etap II (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2003 r. poz. 3377). Usunięcie kolizji wymaga zmiany przebiegu linii. Nowy przebieg linii zlokalizowany zostanie w liniach rozgraniczających pas drogowy. W km 31+300 planowanej drogi nastąpi kolizją z linią jednotorową 110 kV. Przebudowa linii będzie miała miejsce w większości poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy i nie będzie realizowana na terenie objętym ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin - Kokanin, według wariantu W5 o długości ok. 42,745 km. Droga krajowa nr 25 po rozbudowie posiadać będzie przekrój dwujezdniowy z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku, każdy o szerokości 3,5 m. Pas rozdziału będzie miał szerokość 4,0 m. Projektowany odcinek drogi krajowej nr 25 położony jest w województwie wielkopolskim w powiecie konińskim, w gminach: Rychwał, Stare Miasto oraz w powiecie kaliskim, w gminach: Stawiszyn, Żelazków. W celu powiązania projektowanej rozbudowy drogi krajowej nr 25 z istniejącym układem komunikacyjnym zaplanowano 6 węzłów drogowych.

W ramach przedsięwzięcia planuje się m. in.: rozbudowę drogi krajowej polegającą na dostosowaniu jej do parametrów drogi krajowej klasy GP o przekroju dwujezdniowym oraz na budowie obejść miejscowości po nowym śladzie; budowę skrzyżowań dwupoziomowych; budowę dodatkowych jezdni zapewniających dojazd do nieruchomości; przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą krajową; budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad drogą – wiaduktów, mostów, przejść dla zwierząt, przepustów; budowę systemu odwodnienia pasa drogowego i infrastruktury związanej z drogą; budowę urządzeń ochrony środowiska; budowę oświetlenia drogowego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, kanałów technologicznych; usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu; wycinkę drzew i krzewów, rozbiórkę obiektów budowlanych i elementów drogowych.

W przedłożonym raporcie wnioskodawca przedstawił 3 warianty: wariant W1, wariant W3 i proponowany przez wnioskodawcę do realizacji wariant W5.

Każdy wariant drogi krajowej ma inną długość: wariant W1 – 42,651 km, wariant W3 – 43,636 km, a wariant W5 – 42,745 km. W każdym z wariantów: początek trasy nawiązuje do istniejącej drogi krajowej nr 25 w gminie Stare Miasto w km 252+400 istniejącej drogi krajowej nr 25; odcinek z węzłem „Modła” od km 1+370 do km 2+175 został wyłączony z opracowania; na odcinku od ok. km 22+000 do ok. km 25+000 wszystkie warianty przebiegają w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi krajowej nr 25 (obszar leśny); koniec wariantów nawiązuje do skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 25.

W preferowanym wariantcie W5 droga będzie biegła w istniejącym śladzie do km ok. 2+800. W km ok. 0+680 zaprojektowano węzeł drogowy nr 1. Następnie projektowany przebieg drogi dowiązuje się do istniejącego węzła autostradowego „Modła”. Na odcinku od km 2+200 do km 4+000 droga przechodzi po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 25. W km ok. 3+986 zaprojektowano węzeł nr 2. Następnie zaprojektowano obwodnicę miejscowości Główiec po stronie zachodniej. Następnie droga przecina granicę gminy Rychwał, a w km ok. 11+242 zaprojektowano węzeł nr 3 na przecięciu z istniejącym śladem drogi krajowej nr 25, w którym droga przechodzi na wschodnią stronę istniejącej drogi krajowej nr 25 rozpoczynając obwodnicę Rychwała od strony wschodniej. Na tym odcinku trasa oddala się od istniejącej drogi na odległość ok. 1 km i będzie biegła równolegle, omijając Siąszyce, aż do km ok. 22+000. Na odcinku od ok. km 22+000 do ok. km 25+000 wariant przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi krajowej nr 25. Po wyjściu z obszaru leśnego zaprojektowano węzeł 4 w km 25+929. Na dalszym odcinku wariant przebiega po wschodniej stronie Zbierska, Nowego Kiączyna, Stawiszyna i Piątek Mały. W km ok. 31+472 zaprojektowano węzeł 5, a następnie węzeł 6 w km ok. 36+234. Trasa tworzy obwodnicę Piątka Małego, kolonii Piątek Mały i Witoldowa od strony wschodniej. Droga kończy się na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 25 w km 293+800 istniejącej drogi krajowej nr 25, przy czym zakres robót związanych z dowiązaniem do istniejącej drogi sięga do km 294+100 tej drogi.

W wariantcie W1 droga będzie biegła w istniejącym śladzie do km ok. 2+800. W km ok. 0+680 zaprojektowano węzeł drogowy nr 1. Następnie droga dowiązuje się do istniejącego węzła autostradowego „Modła”. Na odcinku od km 2+200 do km 4+000 droga przechodzi po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 25. W km ok. 4+581 zaprojektowano węzeł nr 2. Następnie zaprojektowano obwodnicę miejscowości Główiec po stronie zachodniej. Dalej trasa

przecina granicę gminy Rychwał, gdzie projektowany W1 biegnie na krótkim odcinku po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 25 i wraca na stronę zachodnią. Przebiega równolegle do istniejącej drogi w odległości ok. 100 m, aż do projektowanego węzła nr 3 w km ok. 13+697. Następnie droga w wariantcie W1 biegnie po nowym śladzie i stanowi obwodnicę Siąszyc oraz Białej Panieńskiej. Na odcinku obwodnicy Siąszyc oddala się od istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 25 na odległość ok. 1 km, a następnie ponownie przybliża się do istniejącego przebiegu na wysokości Białej Panieńskiej. Po wyjściu z obszaru leśnego wariant W1 zmienia kierunek na zachód tworząc obwodnicę Zbierska do km 29+200, następnie przechodzi na wschodnią stronę istniejącej drogi i omija wieś Nowy Kiączyn do km ok. 31+000. Następnie na długości ok. 1 km biegnie po istniejącym śladzie drogi krajowej. W km ok. 32+187 zaprojektowano węzeł nr 4. Za węzłem wariant W1 tworzy obwodnicę Piątka Małego, kolonii Piątek Mały i Witoldowa od strony wschodniej. Na tym odcinku droga przecina granicę gminy Żelazków. W km ok. 39+840 zaprojektowano węzeł nr 5. Od węzła droga przebiega po wschodniej stronie Kolonii Kokanin. Wariant kończy się na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 25.

W wariantcie W3 droga biegnie w istniejącym śladzie do km ok. 2+800. W km ok. 0+680 zaprojektowano węzeł drogowy nr 1. Następnie droga dowiązuje się do istniejącego węzła autostradowego „Modła”. Na odcinku od 2+200 do 4+000 przebudowa następuje po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 25. Na odcinku od km ok. 5+000 do km 6+000 wariant nawiązuje swoim przebiegiem do istniejącej drogi krajowej nr 25, by skręcić na wschód tworząc obwodnicę miasta Główniew do km ok. 8+800. Następnie przecina istniejącą drogę i przechodzi na jej zachodnią stronę. W km ok. 10+917 zaprojektowano węzeł nr 2 na istniejącej drodze krajowej nr 25, w którym droga przechodzi na wschodnią stronę rozpoczynając obwodnicę Rychwała od strony wschodniej. Na tym odcinku trasa oddala się od istniejącej drogi na odległość ok. 1 km i biegnie do niej równolegle, omijając Siąszyce aż do km ok. 22+000. Trasa po wyjściu z obszaru leśnego stanowi zachodnią obwodnicę Zbierska (tak jak wariant 1) natomiast przebiega w większym oddaleniu od istniejącego korytarza (w odległości ponad 2 km). W km ok. 32+496 projektowany jest węzeł nr 3. W km ok. 38+000 droga opuszcza teren gminy Stawiszyn i wchodzi w gminę Żelazków. Biegnie równolegle do istniejącej drogi krajowej, aż do przecięcia w km ok. 40+000 omijając miejscowości: Zbiersk, Nowy Kiączyn, Stawiszyn, Piątek Mały, Witoldów. Wariant kończy się na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 25.

Preferowany wariant W5 pokrywa się na niektórych odcinkach i wariantami W1 i W3. W początkowej części podobnie jak wariant W1, przebiega po zachodniej stronie miejscowości Główniew. Następnie podobnie jak wariant W3 na wysokości od miejscowości Dąbroszyn, przecina istniejącą drogę krajową, aby przejść na wschodnią stronę rozpoczynając obwodnicę Rychwała od strony wschodniej. Do km ok. 22+000 preferowany wariant pokrywa się z przebiegiem wariantu W3. Od ok. 22+000 do 25+000 wszystkie warianty przebiegu pokrywają się. Od ok. 25+000 wariant preferowany W5 przebiega po wschodniej stronie miejscowości Zbiersk, Stawiszyn, by w ok. 35+000 do km 37+000 częściowo pokryć się z przebiegiem jak wariant W1. Od ok. 37+000 preferowany wariant pokrywa się z przebiegiem wariantu W1. Od ok. 40+000 wszystkie warianty zaczynają się częściowo pokrywać by skończyć na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 25.

W raporcie analizowano także wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Brak rozbudowy drogi krajowej nr 25, w ocenie wnioskującego skutkowałoby pogarszaniem się przepustowości drogi w wyniku zwiększającego się natężenia ruchu. Niezrealizowanie przedsięwzięcia wiązałoby się także z pogarszaniem się warunków funkcjonowania obecnego układu komunikacyjnego oraz bezpieczeństwa ruchu.

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykonano analizę wielokryterialną - metodą ujednoczonych wskaźników, w której wszystkie warianty rozpatrzone zostały na tym samym poziomie szczegółowości. W analizie uwzględniono kryteria i pogrupowano w grupy: techniczne, środowiskowe, funkcjonalno-ruchowe, ekonomiczne, oraz społeczne. W każdym kryterium wyznaczono podkryteria, którym zostały przypisane wagi -

współczynnik ważności danego podkryterium. Zastosowano także kodowanie wartości mianowanych na niemianowane za pomocą maksymalizacji (tzn. rozwiązania najkorzystniejsze otrzymują najwyższą ocenę) – parametry, dla których najkorzystniejszą wielkość jest wielkością największą oraz parametry, dla których najkorzystniejsza wielkość jest wartością najmniejszą.

Porównując warianty między sobą stwierdzono, że: wariant W5 wypada najkorzystniej pod względem społecznym, technicznym, środowiskowym i funkcjonalno-ruchowym, wariant W1 najlepiej pod względem ekonomicznym, a najgorzej pod względem społecznym, a wariant W3 najgorzej pod względem technicznym, środowiskowym, funkcjonalno-ruchowym i ekonomicznym. Średnia ocena ogólna uwzględniająca ww. kryteria wykazała największą ilość punktów dla wariantu W5. Wnioskodawca wybierając wariant do realizacji przedsięwzięcia uwzględnił między innymi wyniki spotkań informacyjnych z mieszkańcami oraz wyniki analizy wielokryterialnej i kierował się poparciem społecznym oraz skalą wyburzeń budynków mieszkalnych. Wnioskodawca wskazał, że w ramach kryterium społecznego najwyższą wagę przypisano "opiniom mieszkańców", a następnie liczbie budynków mieszkalnych do wyburzeń oraz szacunkowej powierzchni zajętości gleb kompleksów 1 i 2. Do realizacji przedsięwzięcia niezbędna będzie wycinka drzew i krzewów, jak również usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną m.in. liniami energetycznymi WN, SN i nn, sieciami teletechnicznymi, sieciami gazowymi, sieciami wodociągowo-kanalizacyjnymi, a także rozbiórka obiektów budowlanych i elementów drogowych. W raporcie wskazano, że w preferowanym wariantcie W5, w związku z realizacją przedsięwzięcia zostanie wyburzonych 30 budynków o funkcji mieszkalnej oraz 53 budynki o funkcji niemieszkalnej. W pozostałych wariantach tj. w wariantcie W1 przewidziano do wyburzenia 63 budynki mieszkalne oraz 95 budynków niemieszkalnych, natomiast w wariantcie W3 przewidziano do wyburzenia 41 budynków o funkcji mieszkalnej i 71 budynków o funkcji niemieszkalnej.

Biorąc pod uwagę przeprowadzone analizy oraz fakt, że w wyniku oceny oddziaływania na środowisko nie stwierdzono braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, czyli zaistnienia przesłanki z art. 81 ust. 1 ustawy o oś, Regionalny Dyrektor przychylił się do wniosku i wskazał realizację przedsięwzięcia w wariantcie W5.

Na obszarze przedmiotowej inwestycji, w odległości do 600 m od osi analizowanych wariantów zinwentaryzowano łącznie 167 zabytków nieruchomych i 163 zabytków archeologicznych. W raporcie wskazano, że w preferowany wariant W5 nie koliduje z zabytkami nieruchomymi, jednakże koliduje z 26 zinwentaryzowanymi zabytkami archeologicznymi. W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji, stanowiska te ulegną częściowemu lub całkowitemu zniszczeniu. Podczas prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych może dojść do odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, wówczas należy postępować zgodnie z zapisami ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 840, z późn. zm.).

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji. Droga będzie przebiegać pośród terenów o zróżnicowanej funkcji, zbliżając się do zabudowy mieszkaniowej przede wszystkim w miejscach przecięcia się z istniejącymi drogami. Ponadto terenami, które wymagają ochrony akustycznej na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) są ogródki działkowe położone w okolicach km 28+400 planowanej drogi. Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie oraz w jego uzupełnieniu ogródki działkowe zostaną częściowo zlikwidowane ze względu na kolizję z planowaną drogą, a pozostałe części tego terenu będą nadal pełniły funkcję terenów rekreacyjno-wypoczynkowych.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Z uwagi na przebieg inwestycji także w rejonie zabudowy mieszkaniowej, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego, nałożono warunek wykonywania wszelkich prac budowlanych wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00. Organ dopuścił możliwość wykonywania prac w godzinach nocnych jedynie w uzasadnionych przypadkach. Znaczącą uciążliwość stanowić mogą zaplecza techniczne wraz z parkingiem ciężkich maszyn budowlanych. W związku z tym, zaplecza techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych należy lokalizować w odległościach co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony akustycznej. Istotny wpływ na ograniczenie uciążliwości akustyczne mają sprawnie działające maszyny, pojazdy i sprzęt budowlany, dlatego organ wskazał na konieczność nadzoru nad ich stanem technicznym oraz ograniczeniem czasu pracy silników do rzeczywistych potrzeb technologicznych.

Wnioskodawca określił prognozy ruchu pojazdów na rozpatrywanej drodze krajowej dla dwóch perspektyw czasowych – roku 2028 i roku 2038. W tabeli 6 przedstawiono średniogodzinne prognozowane natężenie ruchu drogowego na projektowanej drodze oraz na odcinkach dróg uwzględnionych w analizie potencjalnych oddziaływań skumulowanych w roku 2028 r. i 2038 r.

Tabela 6

Nr drogi	Odcinek drogi	Pora dnia		Pora nocy	
		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie
2028 r.					
		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie
25	Stare Miasto – węzeł Modła	673	204	130	114
25	węzeł Modła – Rychwał	936	233	179	131
25	Rychwał – Zbiersk	766	188	146	106
25	Zbiersk - Stawiszyn	806	192	154	109
25	Stawiszyn - Kokanin	918	189	173	108
A2	węzeł Modła – w. Sługocin	1 876	632	362	348
A2	węzeł Modła – w. Konin Wschód	1 886	638	364	352
25	Rychwał – węzeł Modła	38	2	8	0
25	Rychwał - Zbiersk	202	44	38	24
2038 r.					
		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie
25	Stare Miasto – w. Modła	786	259	153	146
25	w. Modła – Rychwał	1 039	294	198	166
25	Rychwał – Zbiersk	843	254	161	146
25	Zbiersk - Stawiszyn	902	259	171	149
25	Stawiszyn - Kokanin	1 043	257	196	146
A2	w. Modła – w. Sługocin	2 296	756	444	416
A2	w. Modła – w. Konin Wschód	2 300	794	444	438
25	Rychwał – w. Modła	48	2	10	0
25	Rychwał - Zbiersk	232	38	44	22

W przedłożony raporcie wnioskodawca przedstawił analizy związane z oddziaływaniem akustycznym przedmiotowej drogi dla stanu po zrealizowaniu przedsięwzięcia, dla dwóch perspektyw czasowych oraz dla wszystkich 3 wariantów realizacji przedsięwzięcia, modelując zarówno sytuację bez zabezpieczeń akustycznych, jak i przy zastosowaniu ekranów akustycznych. Ponadto wnioskodawca załączył analizę oddziaływania drogi krajowej nr 25 w jej istniejącym przebiegu.

Obliczenia wielkości poziomu hałasu w środowisku, z których wyniki przedstawiono w raporcie wykonane zostały na podstawie stworzonego modelu teoretycznego opartego o ww. dane, specyfikę ruchu (w tym prędkość 100 km/h dla pojazdów lekkich i 80 km/h dla pojazdów ciężkich), układ geometryczny, planowane do zastosowania nawierzchnie oraz inne istotne dla propagacji fali akustycznej czynniki. W analizach uwzględnione zostały również oddziaływania skumulowane związane z ruchem na drogach poprzecznych. Jak wykazano, hałas z dróg poprzecznych nie ma wpływu na wyniki immisji ze względu na to, że natężeniu ruchu na tych drogach jest 10 krotnie mniejsze niż na projektowanej drodze nr 25.

W przedłożonej dokumentacji wyniki analizy akustycznej zostały przedstawione w postaci map z izoliniami hałasu oraz jako poziomy hałas w kilkuset punktach immisji zlokalizowanych na terenach chronionych akustycznie, także na elewacjach budynków na wysokości poszczególnych kondygnacji.

Zaznaczyć należy, że odcinek istniejącej drogi krajowej 25 od km 1+370 do km 2+175 wyłączono z zakresu projektu i nie analizowano hałasu na węźle Modła. W tym rejonie najbliższa zabudowa chroniona znajduje się w odległości ok. 170 m od drogi krajowej nr 25, 130 m od łącznicy węzła Modła oraz ponad 300 m od autostrady A2. Zasięg izolinii hałasu w tym miejscu wynosi natomiast 95 m. Prognozowany poziom hałasu od drogi krajowej nr 25 w roku 2038 przy tej zabudowie jest wyraźnie poniżej dopuszczalnych poziomów hałasu. Dodatkowo, od strony łącznicy węzła Modła zamontowane są ekrany akustyczne więc rozprzestrzenianie się hałasu w tym rejonie jest ograniczone. Ponadto autostrada A2 znajduje się w odległości ponad 300 m od najbliższej zabudowy narażonej na ewentualną kumulację hałasu; zabudowa ta jest chroniona przed hałasem z łącznicy węzła Modła za pomocą ekranu akustycznego zamontowanego wzdłuż tej łącznicy.

Z uwagi na prognozowane przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, wnioskodawca wskazał, że wykonanie ekranów akustycznych jest niezbędne do zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu. Regionalny Dyrektor określił parametry i lokalizację ekranów, których zastosowanie zapewni zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska, na terenach chronionych akustycznie występujących wzdłuż przedsięwzięcia. W przypadku ekranów akustycznych, ważne jest, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność. Z tego powodu zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych oraz kontroli tej szczelności na etapie eksploatacji.

Zgodnie z przedłożonymi informacjami wszystkie projektowane ekrany akustyczne zainstalowane zostaną na poziomie projektowanej niwelety drogi. Elementy płytowe ekranów akustycznych powinny charakteryzować się minimalnymi wartościami jednoczłobowego wskaźnika oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych DLR (zgodnie z normą PN-EN 1793-2 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe – Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych – Część 2: Właściwa charakterystyka izolacyjności od dźwięków powietrznych) powyżej 24 dB (klasa izolacyjności B3) oraz minimalnymi wartościami jednoczłobowego wskaźnika właściwości pochłaniania $DL\alpha$ (zgodnie z normą PN-EN 1793-1 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe – Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych – Część 1: Właściwa charakterystyka pochłaniania dźwięku) powyżej 11 dB (klasa pochłaniania A4).

Wnioskodawca wskazał, że szczegółowe analizy oraz projekty konstrukcyjne ekranów, w tym krzywizny i załamania będą realizowane na kolejnym etapie procesu inwestycyjnego.

Mając na uwadze niepewność metody obliczeniowej oraz dobowe fluktuacje natężenia ruchu określono warunek, aby fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.

Ze względu na to, że szczegółowe analizy oraz projekty konstrukcyjne ekranów akustycznych będą wykonane w ramach projektu budowlanego organ wskazał na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*. Koniecznym jest aktualizacja danych przede wszystkim w odniesieniu do ponownej weryfikacji lokalizacji i parametrów (w tym geometrii, położenia, wysokości, długości) ekranów akustycznych z uwzględnieniem faktycznego zagospodarowania terenu oraz obiektów mających ulec rozbiórce i terenów zajętych pod budowę drogi, a także weryfikacja zakresu analizy porealizacyjnej z zakresu oddziaływania akustycznego.

Celem dokonania porównania ustaleń zawartych w *raporcie*, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia wskazano na konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Pomiarzy hałasu należy wykonać w minimum 10 przekrojach pomiarowych, w szczególności na terenach, dla ochrony których zlokalizowane zostaną ekrany akustyczne, oraz w punktach, zlokalizowanych na terenach, na których prognozowany poziom hałasu jest bliski dopuszczalnemu. Co do zasady, punkty lokalizuje się w miejscach, w których należy spodziewać się największego poziomu hałasu, zatem należy je przeprowadzić na granicy terenów chronionych (najbliżej źródła hałasu) oraz na elewacji budynków, w których poziom hałasu w niektórych okolicznościach może być większy, niż w punkcie położonym na granicy terenu (np. za ekranem, w przypadku przebiegu linii w wykopie, czy na nasypie). Pomiarzy hałasu we wskazanych przez organ punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, skuteczność zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy. Pomiarzy należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem, lub inną obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

W *raporcie* przedstawiono wielkości emisji substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów poruszających się po drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu na rok 2028 oraz 2038. Wynika z nich, iż wielkości emisji substancji z ww. źródeł funkcjonujących na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w latach 2028 i 2038 nie będą powodowały 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.2012, 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. 2010r. Nr 16, poz.87) poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Emisja substancji do powietrza będzie zachodziła także podczas prowadzenia prac budowlanych. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w wyniku prowadzenia robót ziemnych oraz przemieszczania mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do

powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, uznano je za pomijalne.

Wskutek realizacji przedsięwzięcia łączna powierzchnia terenu zajętego przez drogę w wariantcie wybranym do realizacji wyniesie około 884,75 ha. Szacunkowy bilans mas ziemnych wskazuje, że objętość wykopów jest mniejsza aniżeli objętość nasypów. Z raportu wynika, że przedsięwzięcie nie przebiega przez obszary osuwiskowe oraz zagrożone wystąpieniem ruchów masowych. W uzupełnieniu raportu wskazano, że na obecnym etapie rozpoznania nie stwierdzono konieczności zabezpieczenia drogi przed napływem wód gruntowych. W zgromadzonej dokumentacji zaznaczono, że przyjęta niweleta ma charakter orientacyjny i zostanie doprecyzowana na dalszym etapie projektowania poprzez szczegółowe rozpoznanie warunków geotechnicznych. W ramach inwestycji przewiduje się roboty związane z wymianą gruntu, wzmocnieniem podłoża gruntowego, a także posadowieniem fundamentów oraz konstrukcji nośnych obiektów inżynierskich. Dokładna lokalizacja obiektów inżynierskich oraz sposoby zapewnienia stateczności korpusów drogowych zostaną w sposób szczegółowy przedstawione na dalszym etapie projektowania, w oparciu o wyniki badań przeprowadzone na potrzeby dokumentacji geologiczno-inżynierskiej. Z uwagi na fakt, że na obecnym etapie nie są znane szczegółowe koncepcje zobowiązano, aby zaprojektować takie rozwiązania geoinżynierskie, które nie będą zmieniały stosunków gruntowo-wodnych w otoczeniu obiektów budowlanych. Szczegółowe wyjaśnienia w tym zakresie należy przedstawić na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś.

W uzupełnieniu raportu przedstawiono opis płytkiej budowy geologicznej w oparciu o Studium Geologiczno-Inżynierskie dla odcinka Konin – Kokanin oraz o analizę materiałów archiwalnych, przede wszystkim Szczegółowej Mapy Geologicznej Polski w skali 1:50 000. W terenie, po którym przebiegać będzie inwestycja, dominują utwory słabo przepuszczalne. Na ogół występują one na powierzchni terenu, a ich miąższość przekracza 15 m. W rejonach dolin rzecznych osady te uległy erozji, a powstałe zagłębienia wypełniają utwory piaszczyste. W południowej części przebiegu trasy napotkano grunty organiczne wykształcone jako namuły piaszczyste. Miejscami, np. na zboczach dolin lub na szczytach wzniesień, na powierzchni terenu wykształciły się piaszczyste pokrywy zwietrzelinowe o miąższości maksymalnej ok. 3 m. W przebiegu wariantów udokumentowano także grunty jeziorne o niewielkim rozprzestrzenieniu, występujące jedynie lokalnie, iły poznańskie oraz strop wapieni i margli kredy górnej. Na kolejnych etapach prowadzone będą dalsze prace w celu rozpoznania szczegółowych warunków geotechnicznych.

W wariantcie wybranym do realizacji, planowana droga ekspresowa koliduje ze złożem węgla brunatnego „Grochowy Siąszyce” na odcinkach w km ok: 13+900 – 15+700, 17+100 – 17+430 oraz 18+500 – 18+950 (łącznie na odcinku ok. 2,58 km). Złoże to jest złożem o zasobach rozpoznanych szczegółowo, nie eksploatowanym. Kolizja analizowanego wariantu z ww. złożem oznacza konieczność ograniczenia obszaru jego przyszłej eksploatacji, przy czym jak wskazuje się w uzupełnieniu raportu dotyczy to niewielkiego obszaru.

Na obszarze gminy Stare Miasto grunty orne najniższych klas pokrywają ponad 76% powierzchni gminy. W gminie nie występują grunty I, II i III klasy bonitacyjnej. Na terenie gminy Rychwał grunty orne najniższych klas pokrywają od 50 do 75% powierzchni gminy. Nie występują tu grunty klasy I i II, a klasy III pokrywają jedynie 6% powierzchni gminy. W gminie Stawiszyn 26-50% powierzchni stanowią grunty orne najniższych klas. Nie występują gleby I klasy bonitacyjnej, a gleby II klasy obejmują jedynie 6% powierzchni gminy. Na obszarze gminy Żelazków grunty orne najniższych klas pokrywają poniżej 25% powierzchni gminy. Grunty klas I-IV stanowią ponad 75% powierzchni gminy, przy czym nie występują grunty orne I klasy bonitacyjnej, a gleby II klasy zalegają jedynie na 7% powierzchni gminy. Jak wykazała analiza stopnia odporności gleb zawarta w raporcie, pokrywa glebowa na przebiegu projektowanej

drogi charakteryzuje się głównie średnią i dobrą odpornością na zanieczyszczenia komunikacyjne.

W raporcie przedstawiono opis warunków hydrogeologicznych opartych o „Dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie, tj. budowy drogi krajowej nr 25 Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin” dalej *dokumentacja hydrogeologiczna*, zatwierdzoną decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego z 26 listopada 2018 r. znak: DSR-I.7431.46.2018. Na przebiegu projektowanego wariantu drogi panują zmienne warunki hydrogeologiczne i różny stopień zagrożenia wód podziemnych. W wariantcie wybranym do realizacji, na odcinku w km 0+000 – 4+000 występuje średni stopień zagrożenia wód podziemnych. Na pozostałym terenie występuje niski lub bardzo niski stopień zagrożenia wód podziemnych. Informacje o odcinkach drogi przebiegających przez obszary o płytkim występowaniu wód gruntowych zostaną uszczegółowione na kolejnym etapie projektowym.

Projektowana inwestycja usytuowana jest w części na obszarze głównego zbiornika wód podziemnych GZWP nr 151 Zbiornik Turek – Koło – Konin, dalej GZWP, w wybranym do realizacji wariantcie na odcinku od km ok. 0+870 do km ok. 9+830. Jest to kredowy zbiornik porowo-szczelinowy, gdzie podatność na antropopresję na przeważającym obszarze jest średnia i mała. Zgodnie z przeprowadzoną na potrzeby wykonania raportu analizą dla przedmiotowego odcinka drogi określono, że stopień zagrożenia użytkowych poziomów wodonośnych wzdłuż poszczególnych wariantów projektowanej drogi jest na ogół niski lub poziomy te są praktycznie niezagrażone.

Ponadto przedsięwzięcie znajduje się w zasięgu dwóch jednolitych części wód podziemnych (JCWPd): PLGW600071 i PLGW600081. Obie pod względem środowiskowym mają dobry stan chemiczny wód i dobry stan ilościowy wód. JCWPd o kodzie PLGW600071 jest zagrożona ilościowo nieosiągnięciem celu środowiskowego. Zidentyfikowaną presją powodującą zagrożenie dla jej stanu jest pobór punktowy z ujęć wód podziemnych. Jej celem środowiskowym jest dobry stan chemiczny oraz dobry stan ilościowy. JCWPd o kodzie PLGW600081 nie jest zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego.

Z raportu wynika, że proponowany do realizacji wariant projektowanej drogi będzie znajdował się w bliskiej odległości od trzech ujęć wód podziemnych: zakładowego ujęcia wód podziemnych (2) w miejscowości Modła Królewska (odległość ok. 2 m w km ok. 2+460, strona lewa); ujęcia wód podziemnych do nawodnień w miejscowości Zbiersk – Cukrownia (odległość ok. 10 m w km ok. 24+825, strona lewa) oraz komunalnego ujęcia wód podziemnych w miejscowości Michałów (odległość 2 m od strefy ochrony bezpośredniej w km ok. 38+720, strona prawa). Zgodnie z uzupełnieniem raportu dla ujęć położonych w odległości do 100 m od linii zakresu inwestycji możliwe będzie zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia drogi, tj. kanalizacji deszczowej lub uszczelnionych rowów drogowych oraz odprowadzenie wód opadowych na tereny położone poza strefą 100 m od danego ujęcia. Na etapie przygotowywania projektu budowlanego i ponownej oceny należy ponownie zweryfikować lokalizację przedsięwzięcia względem ujęć wód podziemnych oraz stref ochronnych ujęć wód, które mogły w między czasie zostać ustanowione na podstawie art. 133, w związku z art. 551 ust. 2 ustawy Prawo wodne i w razie potrzeby dostosować rozwiązania do zakazów lub nakazów wynikających z aktów ustanawiających te strefy. Dodatkowo Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu zobowiązał do przeprowadzenia analizy wpływu projektowanej drogi na najbliższe ujęcia wód podziemnych w wariantcie wybranym do realizacji, co zostało zawarte w zakresie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z postanowieniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie usytuowane: w niewielkiej części

na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Powy, tj. na obszarze, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%; na obszarze, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%; na obszarze, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2 %. Ponadto droga planowana jest do wykonania poza obszarem między linią brzegu, a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w którym wbudowano trasę wału oraz poza obszarem obejmującym tereny narażone na zalanie w przypadku całkowitego zniszczenia wału przeciwpowodziowego. Uwzględniając uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu nałożono warunek, aby wszelkie roboty w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią prowadzić za zgodą właściwego organu Wód Polskich.

W planowanym przebiegu droga koliduje z ciekami naturalnymi: Pową (w km 0+214), Czarną Strugą (w km 19+716) i rzeką Bawół (w km 32+195). Na ciekach tych przewiduje się wykonanie zmiany linii brzegu w obrębie nowo wybudowanego obiektu inżynierskiego polegające na wykonaniu koryta rzeki z jednoczesnym zasypaniem starego, a następnie umocnienie materiałem naturalnym (np. kamiennym) w obrębie samego obiektu. Prace w obrębie cieków sprowadzać się będą do wykonania odmulenia/konserwacji z jednoczesnym umocnieniem koryta materiałem naturalnym (np. kamiennym). Rzeka Powa oraz Czarna Struga zostaną poddane przebudowie, natomiast rzekę Bawół planuje się poddać konserwacji. Zgodnie z *raportem*, wszystkie cieki i rowy w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą miały zachowany przepływ wody.

Planowane droga przebiegać przez tereny zmeliorowane. Jeżeli rowy melioracyjne będą spełniać rolę odbiorników wód opadowych z projektowanej drogi, poddane zostaną konserwacji w ramach robót związanych z utrzymywaniem urządzeń wodnych w celu zachowania ich funkcji. Prace będą polegały na wykoszeniu porostów ze skarp i dna rowów i odmuleniu dna rowów maksymalnie do głębokości 40 cm. Roboty poprowadzone będą na odcinku maksymalnie do 200 m, co zapewni bezpieczny i sprawny odpływ wód z odwodnienia projektowanego odcinka drogi. Jeżeli rowy nie będą stanowić odbiorników, to przewiduje się wykonać roboty budowlane związane z ich przełożeniem jedynie w granicach pasa drogowego. Wszystkie przecinane rowy zostaną poddane konserwacji w ramach robót związanych z utrzymywaniem urządzeń wodnych w celu zachowania ich funkcji. Konieczność przeprowadzenia prac melioracyjnych wynika z konieczności zachowania ciągłości istniejącej sieci rowów melioracyjnych, a tym samym zachowania istniejących stosunków wodnych. W niniejszej decyzji zobowiązano, aby przebudowę lub likwidację kolidujących z przedsięwzięciem urządzeń melioracyjnych, w tym drenarskich, uzgodnić z właściwą gminną spółką wodną lub z zainteresowanymi właścicielami. Prace należy wykonać w sposób zachowujący funkcjonalność urządzeń melioracyjnych i niezmienny istniejących stosunków wodnych.

Główne zagrożenie związane ze środowiskiem wód powierzchniowych wystąpi podczas wykonywania fundamentów i konstrukcji nośnej obiektów mostowych i przepustów, a także samej przebudowy koryt cieków. Wskazane roboty, związane będą z okresowym zaburzeniem stosunków wodnych, a także mogą prowadzić do czasowego zamulenia wód powierzchniowych. Należy jednak zaznaczyć, iż przedmiotowe zagrożenie ustąpi po zakończeniu prac. Przy projektowaniu obiektów mostowych zostanie przeanalizowana kwestia zagrożenia powodziowego, a wysokość światła pod konstrukcjami mostowymi zostanie dostosowana do swobodnego spływu wód powodziowych, zapewniając bezpieczeństwo powodziowe. W celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w ciekach zobowiązano, aby do budowy dna i brzegów stosować materiały naturalne zbliżone do tych występujących w oryginalnym korycie. Dodatkowo prace powinny być prowadzone przy niezahamowanym przepływie, podczas niskiego stanu wód. W celu ograniczenia erozji powierzchniowej w miejscach, gdzie trasa przebiega w pobliżu cieku, po wykonaniu nasypów i wykopów (również rowów drogowych) należy umocnić skarpy i obsiać je trawą. Szczegóły tych wszystkich działań należy przedstawić na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

System odwodnienia planowanego przedsięwzięcia uwarunkowany będzie niweletą i przekrojem poprzecznym drogi, spełnieniem wymagań ochrony środowiska oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych. Odwodnienie drogi planuje się poprzez nadanie nawierzchni jezdni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych i skierowanie wód opadowych i roztopowych grawitacyjnie do elementów odwodnienia – bezpośrednio do rowów drogowych (spływem powierzchniowym) lub ścieków przykrawężnikowych i wpustów drogowych, a następnie odprowadzenie odpowiednim systemem (kanalizacja deszczowa oraz otwarte rowy przydrożne nieszczelne lub szczelne i kryte) do odbiorników (ziemi – rowy melioracyjne, rowy przydrożne i wód – rzeki). Jako urządzenia podczyszczające zastosowane będą: trawiaste rowy drogowe, studzienki z osadnikami, studnie osadnikowe z deflektorami oraz separatory substancji ropopochodnych. W projektowanym pasie drogowym zostaną także wykonane zbiorniki retencyjne. Zadaniem zbiorników będzie m. in. regulacja natężenia odprowadzanych wód opadowych, a tym samym zabezpieczenie odbiorników końcowych przed wystąpieniem z brzegów. Wobec czego, zobowiązano do stosowania na wylotach do odbiorników regulatorów przepływu dostosowanych do obliczeń przepustowości tych odbiorników. W przypadku braku występowania odbiornika w obszarze lokalizacji zbiornika retencyjnego przewiduje się zastosowanie przepompowni wód deszczowych, odprowadzających wody poprzez system rowów drogowych i sąsiadujących zbiorników do innych odbiorników. Na etapie realizacji nie wystąpią oddziaływania skumulowane z innymi przedsięwzięciami tego typu, co wynika z przyjęcia założenia projektowego zakładającego wykonanie niezależnego systemu odwodnienia tylko dla planowanej inwestycji oraz maksymalnego zagospodarowania wód opadowych ze zlewni w obrębie przyszłego pasa drogowego.

Przeprowadzona w raporcie prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych powstających z nawierzchni planowanej drogi wskazuje, że przy prognozowanym natężeniu ruchu na analizowanym odcinku drogi (Konin – Kokanin) będzie występować przekroczenie poziomu dopuszczalnego stężenia zawiesiny ogólnej określonego w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311). Prognozę przeprowadzono metodyką zawartą w *Polskiej Normie PN-S-02204:1997 Drogi samochodowe - Odwodnienie dróg*, która uwzględnia zależność między stężeniem zanieczyszczeń w ściekach opadowych, a natężeniem ruchu, szerokością korony drogi, zagospodarowaniem terenu i warunkami klimatycznymi. Obliczenia przeprowadzono w oparciu o wyniki wartości stężeń zawiesin ogólnych i zanieczyszczeń ekstrahujących się eterem naftowym oraz węglowodorów ropopochodnych. Prognozowane stężenie zanieczyszczeń w spływach nieoczyszczonych z pasa drogowego w 2028 r. wynosi 224 mg/l zawiesiny ogólnej (norma 100 mg/l) oraz 5,36 mg/l węglowodorów ropopochodnych (norma 15 mg/l), natomiast w roku 2038 – 233 mg/l zawiesiny ogólnej i 5,58 mg/l węglowodorów ropopochodnych. Wynika z tego, że konieczny stopień redukcji zanieczyszczeń zawiesiną ogólną wyniesie 55% w roku 2028 i 57% w roku 2038. Procesem podczyszczającym wody opadowe i roztopowe ze stężeń obu substancji jest sedymentacja. Za urządzenia, w których podczyszczane będą w ten sposób wody opadowe, uznać należy m. in. wpusty drogowe z częścią osadczą, osadniki zawiesin oraz zbiorniki retencyjne. W literaturze przyjmuje się, że skuteczność takich urządzeń w odniesieniu do zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych wynosi co najmniej 60% (Sawicka-Siarkiewicz H., 2004, *Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg*, Warszawa: IOŚ). W niniejszej decyzji zobowiązano, aby przed każdym odbiornikiem bezwzględnie zastosować minimum osadnik zawiesin, a przed odprowadzeniem wód do rzeki Powy, Czarnej Strugi oraz rzeki Bawół osadnik wraz z separatorem substancji ropopochodnych. Jednocześnie, zobowiązano, aby urządzenia te dobrać tak, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji.

W celu uniknięcia zanieczyszczenia wód podziemnych wskutek uwolnienia substancji przewożonych w pojazdach poruszających się po planowanej drodze, a także zanieczyszczenia

odbiorników ostatecznych, przed wszystkimi odbiornikami ostatecznymi, bez względu na ich rodzaj, należy zaprojektować odcinające zamknięcia/zasuwę awaryjne.

W celu utrzymania prawidłowej funkcjonalności zaprojektowanego układu podczyszczania i utrzymania zakładanej redukcji zanieczyszczeń niezbędna jest prawidłowa eksploatacja systemu odwadniającego, dlatego nałożono warunek, aby prowadzić konserwację systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów.

Uwzględniając skuteczność podczyszczania planowanych urządzeń, przeprowadzona zgodnie z metodyką analiza wykazała, że odprowadzana do odbiorników woda opadowa i roztopowa powinna spełniać normy określone w ww. rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Z uwagi na fakt, że na obecnym etapie nie jest znany szczegółowy projekt odwodnienia drogi i gospodarowania wodami, wyjaśnienia w tym zakresie należy przedstawić na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś. Informacje należy przedstawić w szczególności w odniesieniu do lokalizacji i rodzaju zbiorników, sposobu uszczelnienia systemu, odbiorników ostatecznych, lokalizacji i parametrów rozwiązań chroniących środowisko wraz z uzasadnieniem ich lokalizacji, przepustowości, przedstawieniem obliczeń i uzasadnieniem doboru.

Po zakończeniu prac budowlanych zobowiązano do uporządkowania pozostałego terenu przekształconego wskutek realizacji przedsięwzięcia.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia woda do celów bytowych będzie zużywana w obrębie placu budowy – budynki i toalety. W przypadku braku możliwości zaopatrzenia placu budowy z publicznej lub przemysłowej sieci wodociągowej, woda dla potrzeb socjalno-bytowych dowożona będzie cysterną. Do celów technologicznych (prace budowlane i porządkowe) woda dowożona będzie cysterną/beczkozozem i wykorzystywana będzie głównie do pielęgnacji betonu. Dla minimalizacji zagrożenia związanego z pojawieniem się ścieków bytowo-gospodarczych na placach budowy zostaną zainstalowane przenośne sanitariaty, opróżniane przez wyspecjalizowane firmy.

Z informacji przedstawionych w zgromadzonej dokumentacji nie wynika, aby zaszła potrzeba poboru wody z cieków powierzchniowych, czy realizacji ujęć wód podziemnych na potrzeby realizacji prac budowlanych i procesów technologicznych. O ile ze względu na ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych, realizacji ujęć wód podziemnych na te cele tutejszy organ zakazał w niniejszej decyzji wprost, o tyle ze względu na łatwość w dostępie, nie można wykluczyć takiej ewentualności w przypadku poboru z cieków powierzchniowych. Zapobiegawczo jednak, tutejszy organ wskazał w niniejszej decyzji, aby przy ewentualnym poborem wody z cieków powierzchniowych zachować w nich co najmniej przepływ biologicznie nienaruszalny, nie powodować zachwiania warunków hydrologicznych i hydromorfologicznych w cieku, a wszelki pobór uzgadniać z zarządcami cieków. Nie uwzględniono zatem warunku Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu o tym, aby wodę na potrzeby technologiczne dowozić w beczkozozach, bowiem ograniczałoby to w sposób nieuzasadniony wnioskodawcy możliwości realizacji przedsięwzięcia.

Aby ograniczyć zmiany stosunków wodnych w gruncie zobowiązano, aby wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych w danym miejscu. W odniesieniu natomiast do odprowadzania wód z odwodnienia wykopów do środowiska, zobowiązano, aby w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej. Wody pochodzące z odwodnienia systemem igłofiltrów uznaje się jako czyste i nie wymagają one dodatkowego podczyszczania z zawiesiny ogólnej o ile wtórnie nie zostaną nią zanieczyszczone – wówczas je również należy podczyścić przed odprowadzeniem do cieków naturalnych i urządzeń wodnych. Jednocześnie Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wskazał, aby

czas prac odwodnieniowych skrócić do minimum, szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do minimum. Zobowiązał również do przedstawienia szczegółów na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W oparciu o przedłożoną dokumentację, a także uwzględniając uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu w niniejszej decyzji nałożono szereg warunków dotyczących ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te związane są m.in. z lokalizacją oraz organizacją zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, parkingów, miejsc tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych; sposobu i miejsca gromadzenia materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów; magazynowania odpadów. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych i powierzchniowych.

Uwzględniając uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu określono także warunki realizacji przedsięwzięcia, których dotrzymanie ma na celu ograniczenie zmian w ciekach powierzchniowych na etapie ich przebudowy i realizacji obiektów budowlanych, tj.: ograniczyć do minimum prace związane z przebudową wybranych cieków, kanałów i rowów melioracyjnych z projektowanym układem drogowym do niezbędnego zakresu, a prace w korytach cieków będących w kolizji z planowanym przedsięwzięciem prowadzić w sposób minimalizujący zakres przekształceń, tj. etapowo, miejscowo i w miarę możliwości na krótkich odcinkach; roboty ziemne i umocnieniowe w korytach cieków i rowów wykonać w taki sposób, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia wód substancjami i materiałami stosowanymi do budowy oraz ściekami, w trakcie wykonywania robót w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków i rowów. Ponadto, w swoim uzgodnieniu określił zalecenia dotyczące ochrony wód powierzchniowych, których tutejszy organ nie wskazał w sentencji decyzji, bowiem są swoistymi ogólnymi dobrymi praktykami, które winny być uwzględniane przy realizacji przedsięwzięć i dlatego też wnioskodawca winien się nimi kierować realizując planowane przedsięwzięcie, tj.: ograniczyć stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego w otoczeniu gruntów niestabilnych; do robót budowlanych używać sprawnego sprzętu technicznego, spełniającego standardy techniczne, który posiada udokumentowaną historię obowiązkowych przeglądów technicznych i nie użytkować urządzeń niesprawnych technicznie; wypracować właściwą organizację pracy ograniczającą możliwość niekontrolowanego poruszania się pojazdów lub wystąpienia kolizji; stan techniczny maszyn budowlanych i środków transportu regularnie sprawdzać przez wykonawcę robót w celu wyeliminowania zanieczyszczenia gruntu w wyniku ewentualnego wycieku zanieczyszczeń do gruntu; opracować efektywną procedurę postępowania w przypadku wycieku płynów eksploatacyjnych z użytkowanego sprzętu technicznego, uwzględniającą sposoby zabezpieczenia awaryjnego sprzętu oraz katalog działań zmierzających do usunięcia skutków i przyczyn awarii łącznie z postępowaniem z zanieczyszczonym gruntem lub wodami; pas zajęty pod plac budowy ograniczyć do niezbędnego minimum; materiały budowlane muszą spełniać standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach zlewni jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych (*jcwp*) o kodach: PLRW600011184933 Prosna od Ołoboku do dopływu z Piątka Małego, PLRW6000151835659 Czarna Struga do Bawołu, PLRW6000151835349 Struga Zakrzewska, PLRW60001518352999 Powa.

Jednolita część wód powierzchniowych Prosna od Ołoboku do dopływu z Piątka Małego jest silnie zmienioną częścią wód, aktualnie o złym stanie, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla tej *jcwp* jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, MIR]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości), stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylene(w), fluoranten(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Ustalono odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia

celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe *jcwp* w zakresie wskaźników: azot azotanowy, BZT5. Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2027 roku. *Jcwp* Czarna Struga do Bawołu jest silnie zmienioną część wód, aktualnie o złym stanie wód, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MMI, EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości), stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Cała zlewnia *jcwp* stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych. Ustalone odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe *jcwp* w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, fosforany; bromowane difenyletery(b), rtęć(b), heptachlor(b). Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2027 roku. *Jcwp* Struga Zarzevska jest naturalną częścią wód, aktualnie o złym stanie wód, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny, stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Ustalone odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe *jcwp* w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, fosforany; bromowane difenyletery(b), rtęć(b), heptachlor(b). Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2027 roku. *Jcwp* Powa jest silnie zmienioną część wód, aktualnie o złym stanie wód, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych, stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Ustalone odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe *jcwp* w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, BZT5. Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2027 roku.

Postanowieniem z 19 lipca 2023 r. znak: PO.RZŚ.4900.16.2023.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w proponowanym do realizacji wariantcie oraz określił warunki tej realizacji na etapie wykonawstwa oraz eksploatacji. Ponadto, ze względu na niemożliwość przedstawienia na tym etapie szczegółowego opisu niektórych elementów planowanego przedsięwzięcia i tym samym zastosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem (m. in. brak na tym etapie rozwiązań technicznych i technologicznych planowanych prac w obrębie cieków wodnych, brak projektu odwodnienia drogi, analizy wpływu na ujęcia wód podziemnych), stwierdził na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy ooś*. Ponadto stwierdził także, że ze względu na powyższe, w odniesieniu do zapisów *raportu* i jego uzupełnień (nie w pełni wyczerpujących dane z zakresu gospodarki wodno-ściekowej na tym etapie), nie ma możliwości dokonania pełnej i rzetelnej analizy wpływu przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych o których mowa w art. 57, art. 59, art. 61 *ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne*, a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023, poz. 335). Stwierdzenie możliwości bądź braku znaczącego oddziaływania na cele środowiskowe pozostających w zasięgu oddziaływania jednolitych części wód zostanie uwzględnione na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy ooś*.

Z przedłożonej *dokumentacji hydrogeologicznej* wynika, że budowa geologiczna jak i warunki hydrogeologiczne rejonu planowanego przedsięwzięcia wskazują, że na pewnych odcinkach (zwłaszcza w odniesieniu do wód gruntowych) istnieje realne lub potencjalne

zagrożenie dla płytko występujących wód podziemnych. Na obecnym etapie prac nie wykazano tzw. odcinków problemowych, więc nie stwierdzono potrzeby funkcjonowania stałej sieci monitoringowej. Biorąc jednak pod uwagę, że na następnych etapach projektowania wykonane zostaną bardziej szczegółowe badania dotyczące m. in. rozpoznania geotechnicznego i geologicznego w dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, a także określone zostaną finalne rozwiązania konstrukcyjne, umiejscowienie obiektów mogących powodować zanieczyszczenie wód podziemnych, technologie budowy obiektów potencjalnie zagrażające jakości wód podziemnych, zobowiązano aby właściwy projekt monitoringu ujmujący jego kształt docelowy, w sytuacji gdy zaistnieje taka potrzeba techniczna, przedstawić na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

Rozbudowa drogi krajowej wymaga przebudowy jednotorowej linii wysokiego napięcia 110 kV. W ramach rozbudowy drogi krajowej nr 25 konieczne będzie przeprowadzenie korekty trasy ww. linii. Linia jednotorowa 110 kV zostanie przebudowana w kilometrach: 6+500 – 8+000, 13+400 i 31+300 wariantu W5.

Z przedstawionych materiałów wynika, iż minimalna odległość przewodów roboczych od ziemi wyniesie dla linii 110 kV nie mniej niż 6,85 m. W raporcie wnioskodawca przedstawił rozkład pola elektrycznego i magnetycznego dla minimalnej odległości przewodów roboczych od ziemi a także maksymalnego dopuszczalnego napięcia roboczego linii równego 123 kV oraz z uwzględnieniem maksymalnego dopuszczalnego prądu obciążenia linii który wynosi 735 A. Z przedstawionych rozkładów pól składowej elektrycznej i składowej magnetycznej wynika, iż dla linii 110 kV natężenie pola elektrycznego nie przekroczy wartości 2500 V/m, a pola magnetycznego nie przekroczy 15 A/m. W niniejszej decyzji jako warunki realizacji przedsięwzięcia określono parametry linii, dla których w raporcie przedstawiono wyniki obliczeń. Z przedstawionych analiz wynika, że szerokość obszaru, w którym natężenie pola elektrycznego może przekraczać wartość 1 kV/m nie będzie większa niż 13 m (w obie strony od osi linii) dla linii napowietrznych jednotorowych 110 kV, natomiast najbliższa zabudowa znajduje się w odległości ok. 19-20 m od osi linii.

Biorąc powyższe pod uwagę, przy najmniejszej odległości przewodów roboczych od ziemi wskazanej przez inwestora, natężenie pola elektrycznego i magnetycznego na wysokości 2,0 m n.p.t. nie powinno przekroczyć wartości dopuszczalnej dla miejsc dostępnych dla ludności określonej w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz. U. poz. 2448), które wynoszą: 10000 V/m dla składowej elektrycznej i 60 A/m dla składowej magnetycznej.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.). Wówczas świadczący usługi jako posiadacz odpadów, będzie obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami. Powstawanie odpadów w fazie realizacji związane będzie przede wszystkim z pracami rozbiórkowymi, budowlanymi, wycinką drzew i krzewów, eksploatacją maszyn i urządzeń budowlanych oraz pobytem ludzi na budowie. Na etapie budowy powstawać będą przede wszystkim odpady z grupy 17 tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) a także z grupy 15 – odpady opakowaniowe czy z grupy 13 - odpady związane z użytkowaniem i eksploatacją ciężkiego sprzętu używanego na placu budowy, tj. odpadowe oleje hydrauliczne, oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe a także sorbenty. W związku z koniecznością przeprowadzenia rozbiórki obiektów kubaturowych oraz przebudowy infrastruktury technicznej wnioskodawca nie wyklucza powstawania odpadów niebezpiecznych zawierających azbest. Wszelkie prace przy usuwaniu wyrobów zawierających azbest prowadzone będą zgodnie z obowiązującymi rozporządzeniami w tym zakresie. Zgodnie z treścią raportu przewiduje się, że wszystkie materiały z rozbiórki będą podlegały sortowaniu,

celem ich odzysku. Odpady nienadające się do odzyskania będą przekazywane podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami.

Wszystkie powstające odpady będą selektywnie magazynowane i w pierwszej kolejności przekazane do odzysku. Sposób gromadzenia odpadów będzie zależny od ich rodzaju oraz potencjalnego zagrożenia, które stwarzają dla środowiska np. w kontenerach a także luzem w hałdach. Odpady niebezpieczne zostaną oddzielone od obojętnych i innych niż obojętne i niebezpieczne, a następnie przechowane w odpowiednich do tego celu szczelnych pojemnikach. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego nałożony został warunek, aby miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych utwardzić i uszczelnić oraz zabezpieczyć przed warunkami atmosferycznymi oraz dostępem osób nieupoważnionych. W przypadku gromadzenia zużytych olejów będą one gromadzone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 5 października 2015 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. U. poz. 1694).

W przypadku odpadu o kodzie 17 05 03* Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne (np. PCB) nie będzie on magazynowany. Zanieczyszczony grunt będzie natychmiast usuwany i zastępowany gruntem czystym, a grunt zanieczyszczony będzie przekazywany do unieszkodliwienia.

Ponadto, zgodnie z informacjami zawartymi w *raporcie* miejsca gromadzenia odpadów nie będą wyznaczone w dolinach rzek i poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie z deklaracją wnioskodawcy gruz budowlany oraz gleba i ziemia, w tym kamienie w miarę możliwości będą wykorzystywane we własnym zakresie (wbudowanie w korpus ziemny drogi), a w przypadku braku takiej możliwości będą przekazywane uprawnionym odbiorcom. Powyższe zapisano w niniejszej decyzji jako warunek celem zrównoważonej gospodarki odpadami.

Część odpadów będzie mogła być poddana odzyskowi w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. poz. 796) oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2016 r. poz. 93).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą głównie odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne użytkowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające) takie jak: odpady z utrzymania urządzeń oczyszczających wody opadowe (szlamy i osady z osadników); odpady związane z funkcjonowaniem układu komunikacyjnego (oznakowanie); odpady związane z pracami utrzymaniowymi (pielęgnacja zieleni) czy odpady powstające w wyniku wypadków drogowych. Wytwórcą odpadów na tym etapie będą poszczególne firmy świadczące usługi w zakresie utrzymania drogi w należytym porządku.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2016, poz. 138) planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

Nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie miało znacząco istotny wpływ na klimat w skali globalnej. W przypadku rozbudowy drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin-Kokanin, emisja gazów cieplarnianych będzie niewielka stąd oddziaływanie na klimat w wyniku prowadzonych robót będzie pomijalne. Ewentualne możliwe emisje CO₂ ustąpią po zakończeniu prac na danym odcinku. Dodatkowo zostaną zastosowane odpowiednie środki minimalizujące w

zakresie jakości powietrza. Realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do zmian klimatu, ponieważ oddziaływanie na etapie budowy drogi ma charakter czasowy i ustąpi po zakończeniu prac. Ze względu na znaczne podniesienie płynności ruchu pojazdów, na etapie eksploatacji przewiduje się, że realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszonego zużycia paliwa przez samochody, co w sposób pozytywny wpłynie na zmiany klimatu. Czynnikiem wpływającym na klimat w skali lokalnej będzie wycinka drzew, w szczególności powierzchni leśnych. Ze względu na klimat panujący w Wielkopolsce nie przewiduje się, aby ewentualne negatywne zjawiska towarzyszące zmianom klimatycznym mogły w istotnie negatywny sposób wpłynąć na przedsięwzięcie. Panujące w regionie warunki są umiarkowane i nie odbiegają od normalnych, co wskazuje na potencjalnie ograniczony ich wpływ na funkcjonowanie przedsięwzięcia. Możliwe do wystąpienia długotrwale upały oraz susze, nie powinny istotnie wpłynąć na funkcjonowanie przedsięwzięcia. Zgodnie z treścią raportu inwestycja będzie technologicznie przystosowana do ewentualnych awarii, a wykorzystane przy jej budowie materiały i mieszanki mineralno-asfaltowe będą spełniały obowiązujące normy.

Planowane przedsięwzięcie na odcinku ok. 1 km przebiega przez specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Nadwarciańska PLH300009. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 4 marca 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Nadwarciańska PLH300009 (Dz. U. z 2022 poz. 600) przedmiotami ochrony tego obszaru jest 15 typów siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz 9 gatunków zwierząt i jeden gatunek rośliny z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Do chronionych siedlisk należą: 1340 Śródładowe słone łąki, pastwiska i szuwary (*Glaucopuccinietalia* część - zbiorowiska śródładowe), 2330 Wydmy śródładowe z murawami napiaskowymi, 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 3270 Zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodium rubri p.p.* i *Bidention p.p.*, 4030 Suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphylon*), 6120 Ciepłolubne, śródładowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 6230 Górskie i niżowe murawy bliźniczkowe (*Nardion* - płaty bogate florystycznie), 6410 Zmiennewilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6440 Łąki selernicowe (*Cnidion dubii*), 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7210 Torfowiska nakredowe (*Cladietum marisci*, *Caricetum buxbaumii*, *Schoenetum nigricantis*), 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*). Zwierzęta będące przedmiotami ochrony tego obszaru to: nocek duży *Myotis myotis*, bóbr europejski *Castor fiber*, wydra *Lutra lutra*, kumak nizinny *Bombina bombina*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, różanka *Rhodeus sericeus amarus*, piskorz *Misgurnus fossilis*, koza *Cobitis taenia*, trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*. Roślina stanowiąca przedmiot ochrony to starodub łąkowy *Angelica palustris*. Do głównych zagrożeń dla tego obszaru wskazanych w planie zadań ochronnych ustanowionym zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 14 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska PLH300009 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2014 r., poz. 1819 ze zm.) należą: melioracje osuszające, gatunki inwazyjne, sukcesja naturalna, zaniechanie koszenia i wypasu, eksploatacja piasku, fragmentacja siedlisk, wędkarstwo, regulacja koryt rzecznych i zanieczyszczenie wód powierzchniowych.

Teren objęty inwestycją przecina korytarze ekologiczne: Wzniesienia Konińsko-Tureckie KPdC-15 C oraz Wzniesienia Tureckie-Lasy Kaliskie KPdC-15A wyznaczone w opracowaniu: Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R. T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011". W zasięgu oddziaływania inwestycji nie znajdują się żadne obszary ważne dla ptaków wyznaczone w opracowaniu Wylegała P., Kuźniak S., Dolata

P. T. „Obszary ważne dla ptaków w okresie gniazdowania oraz migracji na terenie województwa wielkopolskiego” (Poznań 2008 r.). Najbliżej położona strefa ochrony ostoi miejsca rozrodu i regularnego przebywania utworzona wokół gniazda bociana czarnego *Ciconia nigra* oddalona jest o ok. 2 km od granic inwestycji.

Krajobraz planowanego do rozbudowy odcinka drogi krajowej nr 25 stanowią w większości tereny rolnicze, rzadko łąki, lasy czy pastwiska. Zwarte tereny zielone tj. lasy, zadrzewienia występują na odcinku między miejscowościami Siaszyce a Zosinki, w miejscowości Biała Panieńska oraz od końca miejscowości Biała Panieńska do granicy gminy. W otoczeniu drogi występuje m.in. zabudowa mieszkaniowa zagrodowa i jednorodzinna. Kolidująca z przedsięwzięciem z ciekami wodnymi powoduje, że na etapie realizacji istnieje konieczność ich przebudowy. Przewiduje się wykonanie prac zmiany linii brzegu w obrębie nowo wybudowanego obiektu inżynierskiego na rzece Powa i Czarna Struga oraz konserwację z jednoczesnym umocnieniem koryta materiałem naturalnym rzeki Bawół.

Teren inwestycji został objęty inwentaryzacją przyrodniczą. Badania terenowe były prowadzone w sezonie 2017 oraz w ramach uzupełnienia i weryfikacji zebranych danych w okresie od października 2020 do maja 2021 r. Z przeprowadzonych badań wynika, że zbiorowiska roślinne w obrębie wyznaczonego buforu badawczego, podobnie jak inne elementy środowiska przyrodniczego, odznaczają się silnym przekształceniem spowodowanym gospodarką rolną. Pomimo tego w buforze inwentaryzacji stwierdzono 25 płatów siedlisk przyrodniczych, zaliczonych do dziewięciu typów: Wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi, 3160 Naturalne dystroficzne zbiorniki wodne, 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea nigrae*), 9170 Grąd Środkowoeuropejski subkontynentalny, 9190 Kwaśne dąbrowy, 91D0 Bory i lasy bagienne, 91E0 *Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, 91T0-1 Sosnowy bór chrobotkowy. Część z płatów ww. siedlisk sąsiaduje bezpośrednio z terenem planowanych robót lub położonych jest w osi planowanej drogi, np. siedliska: 91E0, 91T0-1 oraz 9170.

W trakcie prowadzonych prac odnaleziono 8 gatunków roślin naczyniowych objętych ochroną prawną, do najcenniejszych należy zaliczyć: kruszczyka szerokolistnego *Epipactis helleborine*, wawrzynka wilczetyko *Daphne mezereum* oraz kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium*. Ponadto stwierdzono 4 gatunki zamieszczone na Czerwonej Liście Roślin i Grzybów Polski, do najcenniejszych należy zaliczyć: rosiczkę okrągłolistną *Drosera rotundifolia* oraz płyczacza drobnego *Utricularia minor*. Na szczególną uwagę zasługują stanowiska grzybienii północnych *Nymphaea candida* oraz przygielki brunatnej *Rhynchospora fusca*, gatunków widniejących w Polskiej Czerwonej Księdze Roślin. Spośród mszaków stwierdzono m.in. 7 stanowisk bielistki siwej *Leucobryum glaucum* oraz 2 stanowiska torfowców błotnych *Sphagnum palustre*.

W trakcie prowadzonych badań wykazano tylko jeden gatunek owada objęty ochroną ścisłą. Jest to motyl czerwńczyk nieparek *Lycaena dispar*, gatunek uwzględniony w II i IV Załączniku Dyrektywy Siedliskowej. Gatunek ten wykazano dość równomiernie na wszystkich wariantach planowanej inwestycji, zazwyczaj obecny był w miejscach podmokłych, w sąsiedztwie rzek, cieków, kanałów, obserwowano zarówno formy imaginalne jak i jaja na liściach szczawii. Mając na uwadze dużą dostępność siedlisk atrakcyjnych dla tego gatunku w przypadku likwidacji jego pojedynczych siedlisk nie przewiduje się istotnego wpływu na lokalną populację. Podczas badań licznie obserwowano trzmiele *Bombus* sp. Były one obecne na różnorodnych środowiskach – zarówno na obszarach leśnych, łąkowych, ale także na przydrożach i nieużytkach przydomowych. W trakcie pierwszych wizji terenowych w maju, wykazano siedliska spełniające wymagania siedliskowe chronionych gatunków ważek – zarówno trzepli zielonej *Ophiogomphus cecilia* jak i gadziogłówki żółtonogiej *Stylurus flavipes*. Jednakże podczas ponownych kontroli ww. miejsc na żadnym z kanałów, cieków oraz na rzekach nie udało się potwierdzić obecności larw trzepli zielonej. W trakcie obserwacji odnotowano mrowiska dwóch objętych ochroną częściową gatunków mrówek: mrówki czmawej

Formica polyctena i mrówki rudnicy *Formica rufa*. Mrowiska odnotowywano głównie na skrajach terenów zalesionych. Spośród objętych ochroną chrząszczy odnotowano jeden gatunek objęty ochroną częściową – biegacza skórzastego *Carabus coriaceus*.

Podczas inwentaryzacji herpetofauny na omawianym odcinku planowanej inwestycji płazy odnotowano w 134 spośród 152 zinwentaryzowanych zbiornikach wodnych. Na badanym terenie stwierdzono 13 gatunków płazów, a więc wszystkie jakie występują w nizinnej części Polski: traszkę grzebieniastą *Triturus cristatus*, traszkę zwyczajną *Lissotriton vulgaris*, kumaka nizinnego *Bombina bombina*, grzebiuszkę ziemną *Pelobates fuscus*, ropuchę szarą *Bufo bufo*, ropuchę zieloną *Bufo viridis*, ropuchę paskówkę *Epidalea calamita*, rzekotkę drzewną *Hyla arborea*, żaby z kompleksu żab zielonych *Pelophylax esculentus complex*, żabę trawną *Rana temporaria*, żabę moczarową *Rana arvalis*, żaby brunatne *Rana sp.* Ponadto stwierdzono 3 gatunki gadów: jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis*, jaszczurkę żyworodną *Zootoca vivipara*, zaskrońca zwyczajnego *Natrix natrix*. W preferowanym do realizacji wariantcie 5 przewiduje się częściowe zniszczenie 5 zbiorników wodnych. Pozostała część nadal będzie pełniła funkcję rozrodu dla płazów. Ponadto w trakcie przeprowadzonych odłowów kontrolnych w buforze badawczym zinwentaryzowano 1 gatunek ryby objęty ochroną częściową: śliza *Barbatula barbatula*.

W ramach cenzusu ptaków lęgowych, gatunków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i wybranych gatunków rzadkich zinwentaryzowano 185 stanowisk ptaków z 34 gatunków, w tym 14 gatunków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Najliczniejszymi gatunkami były: gąsior (23 stanowiska) i lerka (15 stanowisk) oraz ortolan (11 stanowisk). Obserwowanymi częściej gatunkami były również błotniaki stawowe i bociany białe. W buforze terenu inwestycji stwierdzono gatunki takie jak: gęgawa, derkacz *Crex crex*, kropiatka *Porzana porzana*, żuraw *Grus grus*, bocian biały *Ciconia ciconia*, dudek *Upupa epops*. Otaczające teren inwestycji pola uprawne i łąki są miejscem żerowania i odpoczynku licznych gatunków, z których niektóre tworzą liczne stada m.in. szpak, grzywacz, czajka, dzwonec, szczygieł, ale są one rozproszone na bardzo dużej powierzchni, a sąsiedztwo drogi nie jest obszarem szczególnie atrakcyjnym dla tych ptaków. Ponadto w oparciu o wyniki prac terenowych zidentyfikowano 5 obszarów stanowiących wyróżniające się na tle pozostałych terenów objętych inwentaryzacją przyrodniczą jako istotne ostoje ptaków. Są to tereny położone wśród łąk i nieużytków w dolinach rzecznych, a także w obrębie kompleksów leśnych i śródleśnych bagien, z dala od terenów zabudowanych.

W trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji w 2017 r. oraz badań aktualizacyjnych w roku 2021 r. na omawianym terenie zarejestrowano 6 gatunków nietoperzy: karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus*, borowiec wielki *Nyctalus noctula*, mroczek późny *Eptesicus serotinus* oraz mopek zachodni *Barbastella barbastellus*. Największą aktywność nietoperzy na badanym terenie stwierdzono w kompleksie leśnym na północ od Zbierska. Poza wyżej wymienionym kompleksem leśnym, ważnymi miejscami żerowania nietoperzy na badanym terenie są doliny cieków oraz zadrzewienia i przydrożne szpalery drzew. Istotnym stwierdzeniem była rejestracja mopka zachodniego, który jest gatunkiem ujętym w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, który nie jest gatunkiem liczny na terenie kraju w przeciwieństwie do pozostałych stwierdzonych gatunków.

W wyniku prac terenowych i w oparciu o zebrane dane literaturowe w pasie objętym inwentaryzacją potwierdzono występowanie 37 gatunków ssaków naziemnych. W tej liczbie 15 gatunków to zwierzęta łowne, natomiast pozostałych 13 podlega częściowej ochronie gatunkowej, w tym m.in.: kret europejski *Talpa europaea*, jeż zachodni *Erinaceus europaeus*, ryjówka aksamiitna *Sorex araneus*, ryjówka malutka *Sorex minutus*, myszarka zaroślowa *Apodemus sylvaticus*, wydra europejska *Lutra lutra*, bóbr *Castor fiber*. Na przebiegu inwestycji wyróżniono kilka lokalizacji obejmujących siedliska leśne i wodno-błotne charakteryzujących się bogatą fauną ssaków naziemnych. Istniejąca droga krajowa nr 25 przecina korytarze ekologiczne o znaczeniu regionalnym na odcinku Modła Królewska – Główiec oraz Lubiny –

Zbiersk. Istniejąca droga krajowa nr 25 przecina również korytarze lokalne tj. doliny rzeki Powy oraz odcinek Gliny – Zbiersk. Gatunkami migrującymi są tu m. in. sarna, dzik, wydra.

W granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Nadwarciańska PLH300009, w buforze badań nie stwierdzono siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony w obszarze. Inwentaryzacja nie wykazała również występowania na badanym obszarze Natura 2000 gatunku rośliny stanowiącej przedmiot ochrony tj. arcydzięgla litwora. Na obszarze Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska, w buforze badań, na fragmencie przecinanym przez inwestycję, nie stwierdzono siedlisk trzepli zielonej, piskorza, różanki i kozy, kumaka nizinnego i traszki grzebieniastej, wydry oraz nocka dużego. W związku z powyższym nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na ww. gatunki stanowiące przedmioty ochrony w ostoi na etapie budowy drogi, jej eksploatacji i likwidacji, zarówno bezpośredniego, pośredniego jak i skumulowanego. W trakcie prowadzonej inwentaryzacji w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska, w buforze badań stwierdzono ślady bytowania bobra, jednakże analizowana inwestycja nie będzie zagrażać populacji ww. gatunku na obszarze chronionym ani ingerować bezpośrednio w jego siedliska.

W odległości ok. 2,5 km od początku inwestycji, w okolicy miejscowości Stare Miasto znajduje się obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002. Z analizy przedstawionych w raporcie informacji wynika, że żadne z siedlisk gatunków, dla których powołano ww. obszar Natura 2000 nie będą podlegać bezpośrednim wpływom ze strony inwestycji i nie będą niszczone. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk, zmniejszenia areału istotnych siedlisk gatunków chronionych w ostoi oraz pogorszenia stanu ich zachowania i ochrony.

Przedsięwzięcie na jednym fragmencie o długości 3 km, w km 22+000 – 25+000 wybranego do realizacji wariantu W5, przecina kompleks leśny. Drzewostan to w większości bór mieszany świeży, z domieszką lasów mieszanych świeżych i wilgotnych. W drzewostanach dominuje sosna zwyczajna *Pinus sylvestris*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, olsza *Alnus sp.*, buk zwyczajny *Fagus sylvatica*. Realizacja drogi spowoduje wycięcie około 34,5 ha powierzchni lasów oraz obszarów zadrzewionych, które mogą stanowić cenne siedliska ptaków. Przekłada się to na stratę szacunkowo od kilkudziesięciu do kilkuset dziupli, co jest istotnym oddziaływaniem w skali lokalnej, możliwym do skompensowania, poprzez zamontowanie skrzynek lęgowych w sąsiedztwie terenu objętego wycinką. Jak wyjaśnił wnioskodawca, w celu minimalizacji wycinki lasu w maksymalnym stopniu wykorzystano istniejący korytarz drogi krajowej nr 25.

Przekształcenia krajobrazu powstałe w wyniku budowy drogi będą trwałe, a oddziaływania w fazie eksploatacji będą pochodną przecięcia systemów krajobrazowych, istnienia w przestrzeni liniowego, wielkogabarytowego obiektu. Pomimo iż krajobraz, który przecinać będzie planowana droga jest znacznie przekształcony przez człowieka i po części związany z istniejącą drogą krajową nr 25, to nowa droga z rowami, nasypami, wykopami, ekranami akustycznymi, ogrodzeniem oraz z obiektami mostowymi, spowoduje początkowo dysonans krajobrazowy. Zakłada się, że dysonans ten ulegnie stopniowemu złagodzeniu w okresie 5-10 lat od oddania inwestycji do eksploatacji, tj. w czasie, w którym projektowane pasy zieleni i zakrzewienie osiągną wysokość i gęstość pozwalającą na trwałe, wizualne odgródenie drogi od otoczenia.

Dla wykluczenia bądź zminimalizowania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji drogi na elementy przyrodnicze, w szczególności na rzadkie i nieliczne gatunki chronione oraz obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w niniejszej decyzji określono szereg warunków. Aby ograniczyć oddziaływanie przedsięwzięcia na ptaki gniazdujące w obrębie zadrzewień i na ziemi oraz potencjalne kolonie rozrodcze nietoperzy w obrębie drzew, określono konieczność prowadzenia wycinki drzew i krzewów i zdejmowanie wierzchniej warstwy gruntu poza sezonem

rozrodczym tych grup, tj. od 1 września do końca lutego. Celem ochrony nietoperzy nałożono warunek prowadzenia ewentualnych wyburzeń oraz wycinki drzew dziuplastych i o pierśnicy przekraczającej 150 cm pod nadzorem chiropterologicznym.

W miejscu prowadzenia prac znajdują się drzewa niekolidujące bezpośrednio z przedsięwzięciem, lecz narażone na ryzyko uszkodzenia w trakcie prac, zatem określono warunek odpowiedniego wykonywania prac i zabezpieczenia tych drzew przed ich uszkodzeniem. Dla ograniczenia wpływu planowanej wycinki na środowisko przyrodnicze w odniesieniu do drzew usuwanych poza gruntami leśnymi nałożono obowiązek wykonania nasadzeń minimalizujących z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo poza terenem leśnym o obwodzie do 100 cm, w stosunku 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm i w stosunku 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm oraz krzewów w ilości równej powierzchni usuwanej, oraz ich pielęgnowania i regularnego podlewania przez okres min. 3 lat. W warunku tym określono by do sadzenia zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew i krzewów: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Ponadto określono konieczność prowadzenia monitoringu udatności i trwałości nasadzeń minimalizujących drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku, celem określenia żywotności nasadzonych drzew oraz podjęcia w miarę potrzeby działań naprawczych.

Dla zmniejszenia możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji na elementy przyrodnicze określono konieczność lokalizowania zaplecza budowy, placów postojowych, baz materiałowo-sprzętowych, składów paliw na terenach o niskich walorach szaty roślinnej poza obszarami chronionymi, a także poza terenami leśnymi, dolinami cieków naturalnych, miejscami występowania chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych oraz poza obrysem rzutu koron drzew, a także wytyczenie i oznaczenie w terenie, w widoczny sposób, przed rozpoczęciem prac granic płatów siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk gatunków chronionych niekolidujących z pracami, oddalonych do 100 m od granicy przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, a których obecność stwierdzono w trakcie prac inwentaryzacyjnych tak, aby podczas budowy nie doszło do ich zniszczenia.

W związku z możliwością występowania roślin inwazyjnych w miejscach planowanych prac budowlanych nałożono warunek, aby nie wykorzystywać humusu zanieczyszczonego szczątkami, kłęczami roślin inwazyjnych np. nawłoci późnej czy rdestowca, których lokalizacje wskaże nadzór przyrodniczy.

W celu regeneracji siedliska przyrodniczego 91T0-1 Sosnowy bór chrobotkowy (*Cladonio-Pinetum* i chrobotkowa postać *Peucedano-Pinetum*) sąsiadującego bezpośrednio z planowaną drogą, dla którego warstwa urodzajna nie jest pożądana nałożono warunek, aby po zakończeniu prac budowlanych pozostawić warstwę mineralną oraz nie rozplantowywać w tej lokalizacji warstwy humusu.

W stosunku do siedlisk zależnych od wód niezbędne jest wykonanie prawidłowo zaprojektowanego systemu odwodnienia drogi zabezpieczającego siedliska przed zanieczyszczeniem i osuszeniem na etapie eksploatacji. Wobec powyższego nałożono warunek, aby na odcinkach, gdzie inwestycja przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie płatów siedlisk: 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska, 91D0 borów bagiennych, 3160 dystroficzne zbiorniki wodne oraz 91E0 łągów, zaprojektować i wykonać system rowów szczelnych, co ograniczy potencjalną możliwość ich odwadniania, osuszania i degeneracji.

W celu ochrony i zachowania stwierdzonych w zasięgu inwestycji kopców mrówki śmawej *Formica polyctena* i mrówki rudnicy *Formica rufa* w km ok 11+200, 22+000 nałożono warunek ich przeniesienia w miejsca wskazane przez entomologa poza teren realizacji prac budowlanych.

W związku z wycinką drzew dziuplastych, które mogą stanowić cenne siedliska ptaków, nałożono warunek zamontowania skrzynek lęgowych w sąsiedztwie terenów objętych wycinką, w ilości wskazanej w warunku.

Aby zminimalizować negatywny wpływ inwestycji na małe zwierzęta nałożono warunki: zabezpieczenia wszystkich obiektów infrastruktury odwodnieniowej mogących stanowić pułapkę dla małych zwierząt (w szczególności płazów) przed możliwością przedostawania się do nich zwierząt lub wyposażenia w elementy umożliwiające samodzielne wydostanie się zwierząt oraz codziennego kontrolowania przed rozpoczęciem prac wykopów oraz zastoisk wody pod kątem występowania w nich zwierząt i przenoszenia odłowionych osobników w odpowiednie dla danego gatunku miejsce, poza zasięgiem oddziaływania prac.

W związku z lokalizacją inwestycji w granicach cieków, które stanowią siedlisko ryb i innych organizmów wodnych nałożono warunek prowadzenia prac w ich obrębie w sposób jak najmniej wpływający na elementy przyrodnicze poprzez: minimalizację zanieczyszczenia wód płynących spowodowane naruszeniem osadów dennych i zamulaniem, stosowanie do umocnień brzegowych materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych np. narzutu kamiennego, kieszki faszynowej oraz prowadzenie prac związanych z bezpośrednią ingerencją w rzeki: Powę, Czarną Strugę i Bawół poza sezonem tarła ryb.

Realizacja inwestycji związana jest z częściowym zniszczeniem 5 zbiorników wodnych oraz całkowitym zniszczeniem 2 zbiorników o powierzchni 652 m² oraz 123 m². Wobec powyższego mając na uwadze, że likwidacja zbiornika wodnego w nieodpowiedni sposób może prowadzić do dużej śmiertelności zwierząt w nim występujących, określono szczegółowe warunki dotyczące sposobu prowadzenia prac związanych z niszczeniem zbiorników oraz terminów ich wykonania.

W związku z planowanym całkowitym zniszczeniem zbiorników będących siedliskiem płazów nałożono warunek, aby wykonać zbiorniki zastępcze dla płazów o powierzchniach adekwatnych do powierzchni niszczonego zbiorników, odpowiednio: 600 m² i 300 m² we wskazanych w warunku lokalizacjach i wg określonych wytycznych.

Celem zabezpieczenia tras sezonowych migracji płazów oraz miejsc ich rozrodu nałożono warunek montażu tymczasowych płotków herpetologicznych wykonanych z geowłókniny, wkopanych min. 10 cm w ziemię, o wysokości co najmniej 50 cm n.p.t., z przewieszką w górnej części o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót oraz zakończeniem w kształcie litery „u”, w miejscach wskazanych w warunku. Ponadto wskazano, aby powyższe ogrodzenia wykonać przed rozpoczęciem wiosennego sezonu migracji i utrzymywać we właściwym stanie w całym okresie aktywności płazów, tj. do końca października oraz do momentu zakończenia prac realizacyjnych.

W celu zachowania drożności korytarzy ekologicznych oraz lokalnych szlaków migracji wskazano konieczność budowy obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt dużych, średnich i małych w tym płazów. Dla zwiększenia funkcjonalności przejść szczegółowo określono minimalne parametry przejść, sposób ich zagospodarowania i kształtowania powierzchni i roślinności w ich obrębie, a także wskazano konieczność prowadzenia bieżącej kontroli technicznej i utrzymania wszystkich przejść dla zwierząt. Przy projektowaniu przejść i ich otoczenia zaleca się korzystanie z istniejących poradników, tj. Kurek R, Rybacki M. Sołtysiak M. 2011. *Poradnik ochrony płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych*. Pracownia na Rzecz wszystkich Istot. Bystra, Kurek R. 2010. *Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach*. Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot, Bystra. Przyjęta w decyzji koncepcja odnośnie parametrów, liczby i lokalizacji przejść powinna zostać w sposób szczegółowy zweryfikowana na etapie ponownej oceny, z uwzględnieniem aktualnych, szczegółowych danych dotyczących wykorzystania tego terenu przez zwierzęta.

W celu zmniejszenia śmiertelności małych zwierząt na etapie eksploatacji, a jednocześnie w celu skuteczniejszego naprowadzania zwierząt małych na przejścia dla zwierząt określono konieczność budowy stałych ogrodzeń ochronno – naprowadzających. W raporcie zaproponowano ogrodzenie z siatki stalowej na całym odcinku drogi. Zgodnie z opracowaniem Kurek R., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011. *Poradnik ochrony płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych*, ogrodzenie z siatki nie powinno być stosowane w promieniu 500 m od miejsc rozrodu płazów ze względu na możliwość uwięzienia w oczku osobników młodocianych. W związku z tym określono warunek, by ogrodzenia na odcinkach sąsiadujących z godowiskami płazów (do 500 m od miejsc rozrodu) wykonać z materiałów pełnych. Wskazano również by dla ułatwienia wędrówki płazów wzdłuż ogrodzenia wyposażyć je w stopę równoległą do podłoża (bieżnie) oraz zawrotkę, a także by połączyć je szczelnie ze ścianami przejść dolnych i ekranami przeciwołnieniowymi przejścia górnego. W związku z występowaniem szlaków migracji płazów na trasie przebiegu inwestycji nałożono warunek zastosowania stałych ogrodzeń ochronno – naprowadzających również w tych miejscach, na odcinkach określonych w warunku.

Aby zapobiec przypadkowym kolizjom ptaków z planowanymi przezroczystymi ekranami nałożono warunek zastosowania zabezpieczeń w postaci umieszczonych na nich wzorów lub innych zalecanych sposobów minimalizacji, zgodnych ze współczesnym stanem wiedzy. Aktualnie, dobre praktyki w tym zakresie zawiera opracowanie: Zyśk-Gorczyńska E., Mikusek R., Sztwiertnia H. 2021. *Kolizje ptaków z transparentnymi powierzchniami – kompendium wiedzy*. Fundacja Szklane Pułapki, Wrocław.)

Droga krajowa generuje duże zagrożenie dla ludzi i zwierząt poprzez możliwość kolizji z pojazdami, w związku z tym wskazano konieczność obustronnego ogrodzenia drogi siatką o odpowiednich parametrach.

Ze względu na zakres planowanych prac, długi czas ich realizacji i lokalizację przedsięwzięcia na terenach cennych przyrodniczo określono konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego, który powinien obejmować: kontrolę nad realizacją wskazanych w decyzji warunków, kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom (np. poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych, inspekcje szczelności ogrodzeń tymczasowych dla zwierząt, itp.).

W celu oceny skuteczności i efektywności ekologicznej zastosowanych działań minimalizujących wpływ barierowy, określono warunek wykonania monitoringu przejść dla zwierząt. W raporcie nie zaproponowano szczegółowego zakresu i częstotliwości monitoringu, w związku z tym na etapie ponownej oceny konieczne będzie zweryfikowanie i doprecyzowanie tego zagadnienia.

Uwzględniając okres jaki upłynie od czasu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu uzyskania stosownych zezwoleń związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji, a także biorąc pod uwagę jej skalę i charakter, poprowadzenie drogi nowym śladem i tym samym potrzebę dostosowania się do zmiennych uwarunkowań terenowych i środowiskowych, nałożono konieczność wykonania ponownej oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w szczególności w zakresie występowania i aktywności zwierząt wraz z weryfikacją wyznaczonych szlaków migracji. Ze względu na przebieg przez ważne korytarze ekologiczne i możliwość niewystarczającej minimalizacji oddziaływania barierowego w oparciu o przyjęty projekt przejść dla zwierząt, określono konieczność szczegółowej analizy w zakresie występowania i aktywności zwierząt, weryfikacji skuteczności zaproponowanych urządzeń ochrony środowiska minimalizujących oddziaływanie barierowe przyjętego wariantu. Ze względu na brak szczegółowych informacji na temat skali

wycinki i nasadzeń minimalizujących na obecnym etapie postępowania, określono konieczność uwzględnienia tych zagadnień na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Mając na uwadze wyniki inwentaryzacji przyrodniczej prowadzonej na potrzeby *raportu* oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz i bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie 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 rozprzestrzeniania się gatunków obcych, nie nastąpi jej negatywne oddziaływanie na cele ochrony obszarów Natura 2000, a także na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze będące przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami, a także na pozostałe obszary chronione. Organ rozważył również możliwość oddziaływania skumulowanego i stwierdził, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania skumulowanego planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

Należy mieć na uwadze, że prace związane z realizacją przedsięwzięcia, niezależnie od terminu ich realizacji, mogą powodować naruszenie zakazów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408), w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409) i w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380). Przed przystąpieniem do prac sprzecznych z zakazami określonymi w wyżej cytowanych aktach prawnych należy uzyskać zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do danego gatunku.

Planowana droga niezależnie od wariantu będzie nowym elementem krajobrazu, oddziałującym na niego na etapie budowy i eksploatacji. W ramach realizacji przedsięwzięcia dojdzie do czasowego i stałego zajęcia terenu, zmiany jego ukształtowania, jak również do wyburzeń m. in. budynków mieszkalnych. Budowa będzie mieć wpływ na takie elementy krajobrazu jak: rzeźba terenu, krajobraz przyrodniczy (lasy, łąki), krajobraz kulturowy (zabudowa wsi, pola uprawne, zabytki, stanowiska archeologiczne oraz szlaki turystyczne). Z analizy przebiegu planowanego przedsięwzięcia wynika, że w wariantcie przeznaczonym do realizacji miejscowo zajdzie mniejsze oddziaływanie na krajobraz ze względu na mniejszą ingerencję w liczbę wyburzeń budynków. W przedłożonej dokumentacji przedstawiono zgodnie z art. 82a *ustawy o oś wykaz działek koniecznych do przeprowadzenia prac przygotowawczych*, stanowiący podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach. Jako działania minimalizujące oddziaływanie przedmiotowej drogi na krajobraz zaproponowano nowe nasadzenia roślinności wzdłuż projektowanej trasy. Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza terenami o szczególnych walorach krajobrazowych oraz jego realizację zgodnie z nałożonymi warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz. W *raporcie* wskazano, że w preferowany wariant W5 nie koliduje z zabytkami nieruchomymi, jednakże koliduje z 26 zinventaryzowanymi zabytkami archeologicznymi. Podczas prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych może dojść do odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, wówczas należy postępować zgodnie z zapisami ustawy

Mając na uwadze art. 85 ust.2 pkt *ustawy o oś Regionalny Dyrektor* informuje w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione powyższe uwagi i wnioski.

Ad. 1). Wniosek nie został uwzględniony. Należy wyjaśnić, że organ w decyzji określił konieczność zaprojektowania i wykonania ekranów akustycznych, w miejscach, w których prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. W warunkach niniejszej decyzji organ wskazał minimalne wymagania dotyczące ekranów tj. minimalną wysokość i długość przy określonej jego lokalizacji w stosunku do drogi, ponieważ, jak wykazała ocena oddziaływania na środowisko, zapewni to dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska. Analizy wykazały, że zaproponowane zabezpieczenia akustyczne o przyjętych parametrach wysokości i długości zabezpieczą tereny wymagające ochrony przed hałasem w stopniu wymaganym przepisami prawa. Natomiast na odcinku od km 12+700 do km 13+300 najbliższe tereny wymagające ochrony przed hałasem znajdują się w odległości ok. 250 m od planowanej inwestycji. Analiza akustyczna przedstawiona w *raporcie* wykazała, że na terenach tych nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Brak jest zatem podstaw prawnych do nałożenia na wnioskodawcę dodatkowych rozwiązań przeciwhałasowych, jeżeli hałas z tym związany mieści się w normach dotyczących dopuszczalnego poziomu hałasu. Należy tu zaznaczyć, że *Regionalny Dyrektor* jako organ administracji wydający decyzje może działać jedynie w granicach prawa.

Ad.2) Sprzeciw nie mógł być uwzględniony, bowiem zgodnie z art. 81 *ustawy o oś organ* może odmówić zgody na realizację przedsięwzięcia w ściśle określonych sytuacjach, tj., jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika:

- a) brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę i w przypadku braku zgody wnioskodawcy na wariant wskazany przez organ właściwy do wydania decyzji spośród wariantów analizowanych w *raporcie*;
- b) że przedsięwzięcie może znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000;
- c) że przedsięwzięcie wpływa negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 *ustawy Prawo wodne*, o ile nie zostaną spełnione warunki, o których mowa w art. 68 pkt 1, 3 i 4 tej *ustawy*.

Powyższe sytuacje w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzą, bowiem z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika brak możliwości realizacji przedsięwzięcia we wskazanym przez wnioskodawcę wariantcie W5. Nie stwierdzono także, aby przedsięwzięcie w wariantcie W5 mogło znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000 czy też wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w *Prawie wodnym*. *Regionalny Dyrektor* mając na uwadze zgłoszone uwagi zwrócił się do wnioskodawcy o rozważenie realizacji przedsięwzięcia w wariantcie W1 przebiegu drogi w miejscowości Rychwał (po stronie zachodniej miejscowości). Jednakże wnioskodawca przedstawił argumentację wykluczającą taką możliwość. Jak wyjaśnić, ocena oddziaływania poszczególnych wariantów nie jest prowadzona w odniesieniu do poszczególnych gmin czy fragmentów przebiegu, ale dla całości poszczególnych wariantów w zakresie wielu kryteriów. Z tej analizy wynika konieczność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie W5.

W pismach wnioskowano o przesunięcie budowy drogi za Strugę Zarzewską bądź o przesunięcie o 300 m w kierunku wschodnim. *Regionalny Dyrektor* nie może uwzględnić tych wniosków, bowiem taki wariant nie podlegał ocenie. Organ prowadzący postępowanie nie ma możliwości wskazywania realizacji przedsięwzięcia w wariantcie nie ujętym w przedstawionym *raporcie*. Powyższe stanowisko znajduje potwierdzenie w orzecznictwie administracyjnym. Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z 15 stycznia 2020 r., II OSK 2356/17, napisał, że „(...) Wskazać należy, że zgodnie z art. 73 ust. 1 u.u.i.s., postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia. Podkreślenia, wobec tego wymaga, że zakres inwestycji określa

inwestor we wniosku. Organ jest związany zakresem wniosku i nie jest uprawniony do jego modyfikacji. (...). Z kolei w wyroku z 14.09.2021 r., III OSK 528/21, stwierdza, że „(...) to inwestor, a nie pozostałe strony postępowania, określa przebieg trasy planowanego przedsięwzięcia. Skarżący w skardze kasacyjnej przedstawiają inne możliwości przebiegu planowanej drogi, ale nie można wymagać od inwestora, żeby uwzględniał je w ramach wariantowania przedsięwzięcia, skoro w żadnym przypadku nie planuje takiego przebiegu trasy. (...)”. Reasumując: *Regionalny Dyrektor* nie ma możliwości wprowadzenia modyfikacji przebiegu drogi, której nie obejmuje wniosek.

Ad.3). Obawy dotyczące wpływu przedsięwzięcia na ludzi (hałas, zanieczyszczenie powietrza, układ hydrologiczny; ziemię), dobra materialne (budynki, rowy melioracyjne) oraz na przyrodę ożywioną zostały uwzględnione i wzięte pod uwagę w ocenie oddziaływania na środowisko. Nie wykazała ona ponadnormatywnych oddziaływań - do takich odnosi się ocena oddziaływania na środowisko – a w miejscu, gdzie prognozuje się przekroczenie akustycznych standardów jakości środowiska dot. hałasu zapewniono stosowne zabezpieczenia. Podobnie odnosząc się do kwestii przyrodniczych, należy mieć na uwadze, że teren inwestycji został objęty inwentaryzacją przyrodniczą, która istotnie wykazała obecność chronionych gatunków zwierząt, roślin oraz siedlisk przyrodniczych w zasięgu oddziaływania inwestycji. Organ analizując wpływ planowanej inwestycji na elementy przyrodnicze wziął pod uwagę zarówno wyniki tejże inwentaryzacji przyrodniczej, jak również m.in. zakres i skalę inwestycji, uwarunkowania terenowe i dostępność siedlisk zastępczych dla stwierdzonych gatunków. Wobec powyższego dla wykluczenia bądź zminimalizowania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji drogi na elementy przyrodnicze, w szczególności na rzadkie i nieliczne gatunki chronione oraz obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, określono szereg koniecznych do uwzględnienia warunków. Mając na uwadze wyniki inwentaryzacji przyrodniczej prowadzonej na potrzeby *raportu* oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze oraz wpływu na właściwy stan ochrony gatunków chronionych.

Ad.4) Odnosząc się do uwag, w których poruszano kwestie wysiedlenia z domu, wywłaszczania gruntów, utrudnionego dostępu do gruntów czy utraty wartości ekonomicznej działek, organ wyjaśnia, że ma świadomość, że realizacja przedsięwzięcia może wiązać się z koniecznością wyburzeń i ograniczeniami wynikającymi z budowy i eksploatacji drogi. Jednak istnieją w tym zakresie regulacje prawne które minimalizują lub rekompensują straty z tym związane (odszkodowania, konieczność zapewnienia dojazdów). Kwestie te regulowane są odrębnymi przepisami i nie mogą być rozstrzygane w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Uzupełniająco, w nawiązaniu do zarzutu odcięcia zurbanizowanej części terenu od reszty miasta, wskazują, że w km ok. 13+431,56 oraz w km ok. 14+358,60 zaplanowano wiadukty drogowe nad drogą główną umożliwiające komunikację i połączenie z miejscowością Rychwał. W odniesieniu do podziału osiedla mieszkaniowego, wskazują, że w km ok. 11+993,49 zaplanowano wiadukt w ciągu drogi głównej, pod którym zapewniono możliwość komunikacji i połączenia z osiedlem mieszkaniowym przy ul. Żurawin.

Ad.5) Sprzeciw nie może być uwzględniony bowiem leży poza zakresem rozstrzygnięcia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad.6) Odnosząc się do uwag związanych ze sprzecznością lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego należy wyjaśnić, że zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* (w brzmieniu przed zmianą *ustawy ooś*) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to jednak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej. Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozbudowa drogi krajowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Uwzględniając przedmiot postępowania należy

stwierdzić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest dla drogi publicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ze względu na niemożliwość przedstawienia na tym etapie szczegółowego opisu niektórych elementów planowanego przedsięwzięcia i tym samym zastosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, w szczególności w odniesieniu do gospodarki wodno – ściekowej oraz ochrony przyrody stwierdzono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i pkt 10 *ustawy ooś*. Ponowna ocena uzasadniona jest także okresem, jaki upłynie od momentu wydania niniejszej decyzji do czasu uzyskania stosownych zezwoleń związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji i koniecznością dostosowania rozwiązań do zmiennych uwarunkowań terenowych i środowiskowych.

We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 15 grudnia 2022 r. wnioskodawca wniósł o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia. Wnioskodawca w swoim wniosku powołał się na przesłankę interesu społecznego oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego a także na przesłankę interesu strony.

Uzasadniając wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wnioskodawca wskazał, że realizacja inwestycji przyniesie wiele korzyści społecznych. Przyjęte parametry drogi przyczynią się do stworzenia szybszego i bardziej komfortowego połączenia i poruszania się po drodze. Wpłyną one również na bezpieczeństwo uczestników ruchu. Rozbudowa drogi krajowej nr 25 spowoduje odciążenie istniejącej drogi krajowej nr 25, ograniczając ruch tranzytowy centrów miast i wsi znajdujących się na trasie. Oznacza to znaczne zmniejszenie poziomu hałasu na terenach leżących wzdłuż obecnej drogi krajowej nr 25, jak również znaczne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Projektowana droga krajowa nr 25 wykonana zostanie ze wszystkimi niezbędnymi zabezpieczeniami przeciwhałasowymi, więc nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska. Wszystkie te czynniki będą miały istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu, ochronę zdrowia i życia ludzkiego.

Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi podjęcie działań mających na celu pozyskanie wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, w tym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i pozwoli na szybką realizację przedsięwzięcia. Organ uznał, iż w tych okolicznościach za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności przemawia interes społeczny.

Przedmiotowe zamierzenie jest elementem realizacji programu Ministerstwa Infrastruktury pn. „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”. Zatem przedsięwzięcie ma strategiczne znaczenie dla rozwoju sieci szybkich połączeń dla ruchu samochodowego w Polsce i jego realizacja wiąże się ze słusznym interesem strony.

Biorąc pod uwagę powyższe tj. argumenty wnioskodawcy na istnienie interesu społecznego, a także słuszny interes strony organ uznał, że zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 108 *k.p.a.* i przychylił się do wniosku o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Ze względu na zakres oddziaływania inwestycji oraz jego lokalizację w dużej odległości od granic państwa, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie

transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, o ile spełnione zostaną warunki określone w przedłożonych dokumentach.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy ooś*, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, niezwłocznie po jej wydaniu, podaje do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniami i opiniami organów, o których mowa w art. 77 ust. 1 *ustawy ooś*, a także udostępnia na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu treść tej decyzji. W informacji wskazuje się dzień udostępnienia treści decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem tutejszego organu, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111) wnioskodawca zwolniony jest z opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej – wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Aleksandra Opala-Nowicka, specjalista

Załączniki:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pan Wojciech Furmaniak – pełnomocnik wnioskodawcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (ePUAP)
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 *k.p.a.* (BIP)
3. aa

Do wiadomości:

1. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny (ePUAP)
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu (ePUAP)
3. Marszałek Województwa Wielkopolskiego, na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
4. Starosta kaliski na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
5. Starosta koniński na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.420.73.2022.AON.33 z dnia 27-05-2024 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin - Kokanin

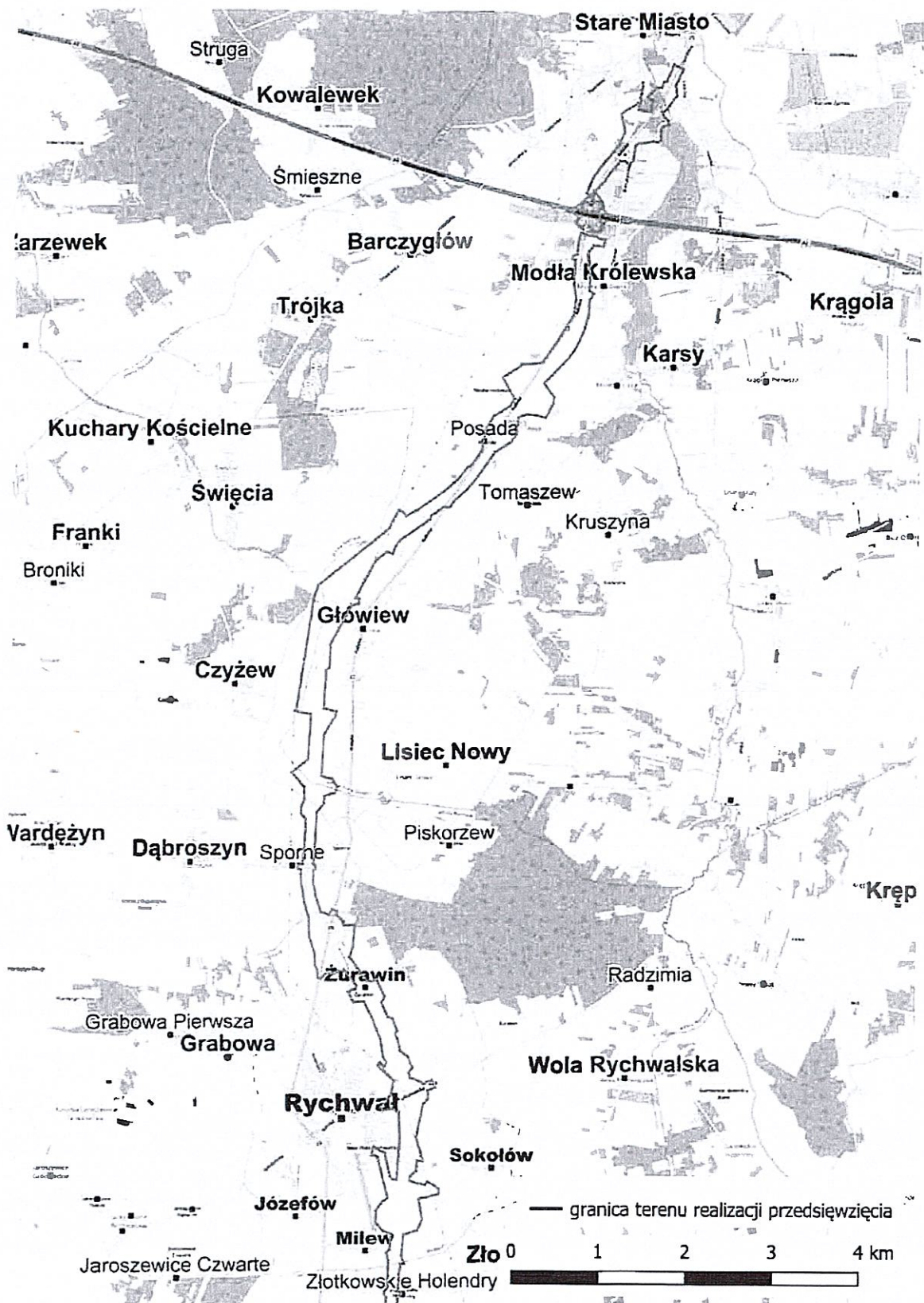
Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

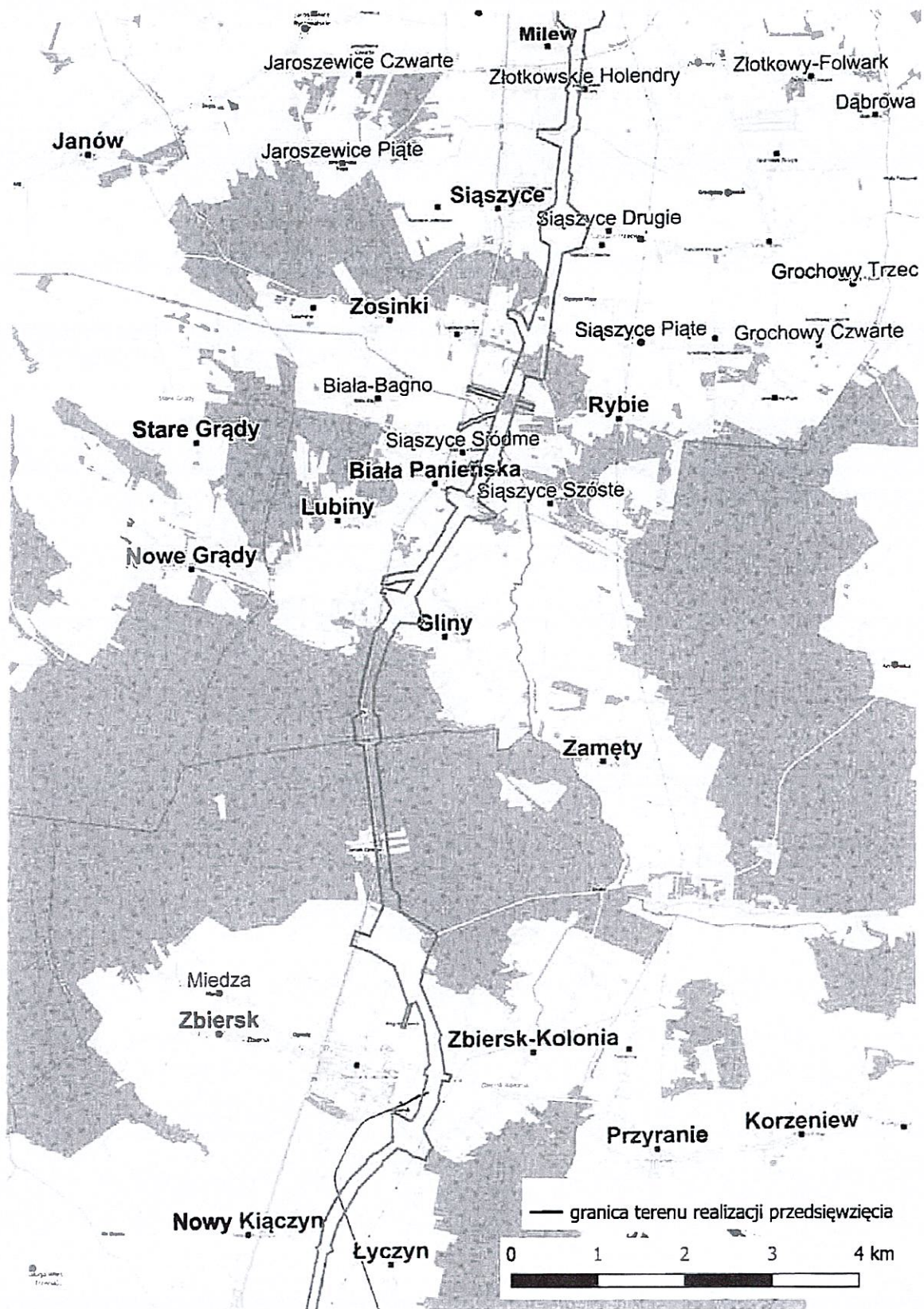
Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin - Kokanin, według wariantu W5 o długości ok. 42,745 km. Projektowany odcinek drogi krajowej nr 25 położony jest w województwie wielkopolskim w powiecie konińskim, w gminach: Rychwał, Stare Miasto oraz w powiecie kaliskim, w gminach: Stawiszyn, Żelazków.

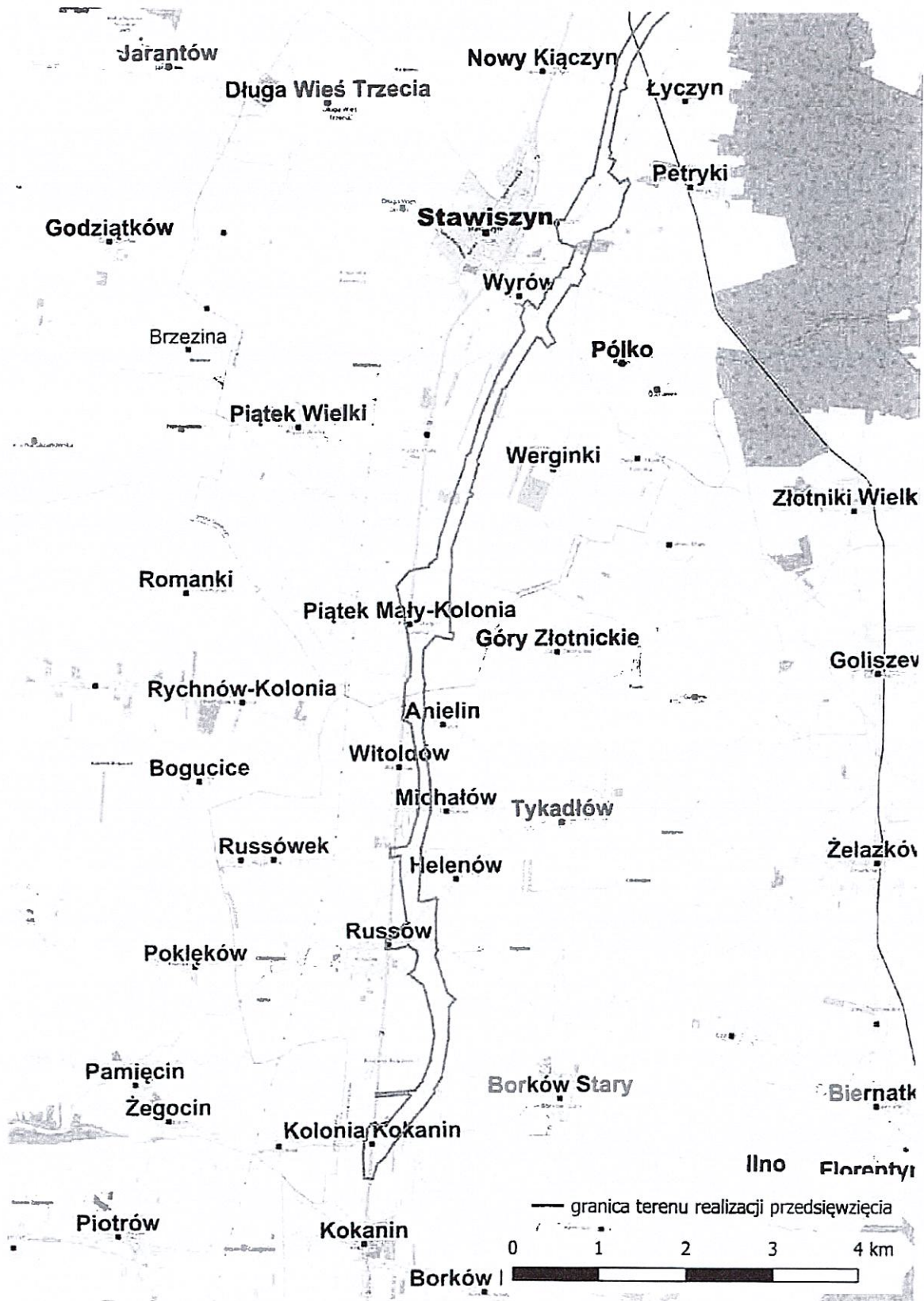
W ramach przedsięwzięcia planuje się m. in.: rozbudowę drogi krajowej polegającą na dostosowaniu jej do parametrów drogi krajowej klasy GP o przekroju dwujezdniowym oraz na budowie obejść miejscowości po nowym śladzie; budowę skrzyżowań dwupoziomowych; budowę dodatkowych jezdni zapewniających dojazd do nieruchomości; przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą krajową; budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad drogą – wiaduktów, mostów, przejść dla zwierząt, przepustów; budowę systemu odwodnienia pasa drogowego i infrastruktury związanej z drogą; budowę urządzeń ochrony środowiska; budowę oświetlenia drogowego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, kanałów technologicznych; usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu; wycinkę drzew i krzewów, rozbiórkę obiektów budowlanych i elementów drogowych. Celem powiązania projektowanej rozbudowy drogi krajowej nr 25 z istniejącym układem komunikacyjnym w wariantcie W5 zaplanowano 6 węzłów drogowych: węzeł 1 w ok. km 0+680, węzeł 2 w ok. km 3+986, węzeł 3 w ok. km 11+242, węzeł 4 w ok. km 25+929, węzeł 5 w ok. km 31+472 i węzeł 6 w ok. km 36+234.

Droga będzie w istniejącym śladzie do km ok. 2+800. W km ok. 0+680 zaprojektowano węzeł drogowy nr 1. Następnie projektowany przebieg drogi dowiązuje się do istniejącego węzła autostradowego „Modła”. Na odcinku od km 2+200 do km 4+000 droga przechodzi po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 25. W km ok. 3+986 zaprojektowano węzeł nr 2. Następnie zaprojektowano obwodnicę miejscowości Głowiew po stronie zachodniej. Następnie droga przecina granicę gminy Rychwał, a w km ok. 11+242 zaprojektowano węzeł nr 3 na przecięciu z istniejącym śladem drogi krajowej nr 25, w którym droga przechodzi na wschodnią stronę istniejącej drogi krajowej nr 25 rozpoczynając obwodnicę Rychwała od strony wschodniej. Na tym odcinku trasa oddala się od istniejącej drogi na odległość ok. 1 km i biegnie do niej równoległe, omijając Siąszyce, aż do km ok. 22+000. Na odcinku od ok. km 22+000 do ok. km 25+000 wariant przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi krajowej nr 25. Po wyjściu z obszaru leśnego zaprojektowano węzeł 4 w km 25+929. Na dalszym odcinku wariant przebiega po wschodniej stronie Zbierska, Nowego Kiączyna, Stawiszyna i Piątek Mały. W km ok. 31+472 zaprojektowano węzeł 5, a następnie węzeł 6 w km ok. 36+234. Trasa tworzy obwodnicę Piątka Małego, kolonii Piątek Mały i Witoldowa od strony wschodniej. Droga kończy się na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 25 w km 293+800 istniejącej drogi krajowej nr 25, przy czym zakres robót związanych z dowiązaniem do istniejącej drogi sięga do km 294+100 tej drogi.

Na poniższych rysunkach przedstawiono orientacyjną granicę terenu realizacji przedsięwzięcia - przebiegu projektowanej drogi krajowej nr 25 w wariantcie W5 (wybrany do realizacji – kolor zielony).







Rodzaj technologii

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystane zostaną takie materiały jak woda, surowce, paliwa czy energia. W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych, takich jak: beton, kruszywa, cement. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania oraz na potrzeby sanitarne, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. Ilość paliw zależna będzie od rodzaju sprzętu użytego przez wykonawcę robót.

Technologia prowadzonych prac będzie charakterystyczna dla inwestycji drogowych. Wykorzystane zostaną urządzenia takie jak m.in. koparki i spycharki, ładowarki, równiarki, zrywarki, wywrotki a do zagęszczenia gruntu wykorzystywane zostaną m.in. ubijaki i walce, płyty wibracyjne.

Droga krajowa nr 25 na odcinku Konin – Kokanin charakteryzować się będzie następującymi parametrami technicznymi:

- klasa drogi - GP,
- przekrój dwujezdniowy, pasy ruchu 2x2,
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m,
- skrajnia pionowa – min. 5,0 m,
- obciążenie – 115 kN/oś
- dostęp do drogi jedynie w węzłach drogowych.

Natomiast parametry techniczne projektowanych dróg poprzecznych w zależności od kategorii drogi zostały przedstawione w tabeli 7.

Tabela 7.

Lp.	Kategoria drogi	Klasa drogi	Szerokość pasów ruchu [m]	Obciążenie nawierzchni [kN/oś]
1	drogi krajowe	GP	2x3,5	115
2	drogi wojewódzkie	G	2x3,5	115
3	drogi powiatowe	Z	2X3	115
4	drogi gminne	L	2x2,75	100
5	dodatkowe jezdnie	D	2x2,75	80

W ramach inwestycji planowana do przebudowy jest linia elektroenergetyczna o napięciu 110 kV relacji Konin Południe – Rychwał, Stawiszyn – Kalisz Północ. W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa obiektów inżynierskich. Charakter obiektów oraz ich orientacyjną lokalizację zawiera tabela 8

Tabela 8

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ obiektu	Lokalizacja według kilometrażu planowanej drogi określona z dokładnością ± 20 metrów	Przeszkoda
1	MGP 01, PZDmz	MGP/PZDmz	0+214,00	rzeka Powa

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ obiektu	Lokalizacja według kilometrażu planowanej drogi określona z dokładnością ± 20 metrów	Przeszkoda
2	M 01.1	M /PZDmz	0+214,00	rzeka Powa
3	WGP 02	WGP	0+679,84	droga krajowa nr 25
4	KD 03	KD	2+606,97	droga krajowa nr 25, DJ P3
5	WD 04	WD	3+985,93	droga krajowa nr 25
6	WGP-04.1	WGP/PZDs	6+312,00	rów/ciek okresowy
7	WD 05	WD	7+326,67	droga krajowa nr 25
8	WD 06	WD	9+468,90	droga krajowa nr 25
9	PP 07	WGP	10+424,10	Ciąg pieszy
10	WGP 08	WGP	11+242,04	droga krajowa nr 25
11	WGP 09	WGP	11+993,49	DP/L/3320P
12	WD 10	WD	13+431,56	droga krajowa nr 25
13	WD 11	WD	14+358,60	droga krajowa nr 25
14	WD 12	WD	17+324,41	DP/L/3249P
15	WGP 13, PZDs	WGP/PZDs	18+273,00	rów/ciek okresowy
16	MGP 14, PZDs	MGP/PZDs	19+716,00	rzeka Czarna Struga
17	M 14.1	M/PZDs	19+716,00	rzeka Czarna Struga
18	WD 15	WD	20+524,08	droga krajowa nr 25
19	WD 16	WD	21+906,40	droga krajowa nr 25
20	PZ 17, PZGd	PZD	23+401,00	droga krajowa nr 25, istn. droga krajowa nr 25
21	WD 18	WD	25+929,12	DP/Z/4581P
22	WGP 19	WGP	27+451,90	DP/Z/4584P
23	WGP 20	WGP	27+653,98	Kaliska KD
24	WD 21	WD	28+295,01	droga krajowa nr 25
25	WGP 22	WGP	29+318,80	Kaliska KD
26	WD 23	WD	31+472,39	DP/L/4585P
27	MGP 24, PZDmz	MGP/PZDmz	32+195,00	rzeka Bawół
28	WD 25	WD	32+885,54	droga krajowa nr 25, DJ P21
29	WD 26	WD	36+234,36	DP/L/4591P
30	WD 27	WD	40+152,29	droga krajowa nr 25

WGP – wiadukt w ciągu drogi głównej; MGP – most w ciągu drogi głównej; WD – wiadukt drogowy nad drogą główną; PZ – przejście dla zwierząt nad drogą główną; KD – kładka dla pieszych nad drogą główną; M – most w ciągu dodatkowych jezdni; P – przepust ekologiczny; PZGd – przejście górne dla dużych zwierząt; PZDs – przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z ciekim lub rowem; PZDs – przejście dolne dla zwierząt średnich; PZDmz – przejście dolne dla zwierząt małych zespolone z ciekim lub rowem

z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 840, z późn. zm.).

W ramach przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa do *Regionalnego Dyrektora* wpłynęły uwagi odnoszące się do następujących zagadnień:

- W swoim piśmie A.K. zawniósł o uwzględnienie budowy ekranów akustycznych na rozbudowywanym odcinku drogi krajowej nr 25 od km 12+700 do km 13+300 wzdłuż drogi dojazdowej DJP 14.
- W swoich pismach S.B. i M.B. oraz Z.B. i R.B. wyrażają sprzeciw budowie drogi krajowej w wybranym do realizacji wariantie (po wschodniej stronie Rychwała). Wskazują, że planowane przedsięwzięcie jest sprzeczne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz jest to działanie na niekorzyść mieszkańców. Wyrażają swoje obawy o tereny cenne przyrodniczo, szlaki migracji. W związku z tym wnioskuje o wydanie negatywnej decyzji w wariantie wschodnim. Ponadto w piśmie S.B. i M.B. podnoszą, iż będą wysiedleni z nowo wybudowanego domu. Wskazują, że wybrany przebieg nie jest zgodny z definicją obwodnicy, która nie może przebiegać przez zwartą zabudowę mieszkaniową. Dodatkowo w piśmie Z.B. i R.B. wskazują, że wybrany przebieg powoduje: wyłączenie z części gruntów, odcinanie siedlisk rolników od swoich gruntów, wydłużony dojazd do gruntów przez wiadukty, stratę wartości ekonomicznej działek.
- W swoich pismach W.R. i M.R. poruszają kwestie hałasu, obecności zwierząt i ich siedlisk, zanieczyszczenia powietrza, odcięcia zurbanizowanej części terenu od reszty miasta, ingerencji w istniejące rowy melioracyjne i w strukturę odwodnienia terenu. Zawniósł o przeprowadzenie szczegółowej analizy oddziaływania środowiskowego, rozważenie alternatywnych rozwiązań.
- W piśmie I.C. nie wyraził zgody na przeprowadzenie prac związanych z inwestycją, przechodzącej przez działkę położonej w miejscowości Piątek Mały Kolonia.
- W pismach T.C. oraz K.C. poruszają kwestie przesunięcia planowanej drogi o 300 m na wschód, powodując tym mniejsze oddziaływanie akustyczne i na zwierzęta. Wskazano, iż przebieg planowanej drogi prowadzony jest przez Strugę Zarzewską, teren cenny przyrodniczo oraz przez grunty zalewowe znajdujące się поблизу rzeki. Ponadto w pismach K.C. poruszono kwestię podziału osiedla mieszkaniowego, wpływu hałasu i spalin na zdrowie mieszkańców, obecności zwierząt i ich siedlisk oraz występowania torfu i pozostałości bagien.
- W piśmie A.B. porusza kwestie: podziału osiedla mieszkaniowego, wpływu hałasu i spalin na zdrowie, obecności zwierząt i ich siedlisk, zalewania terenu przez Strugę Zarzewską, występowania torfu i wnioskuje o przesunięcie budowy drogi za Strugę Zakrzewską, w celu zwiększenia odległości od zabudowań, zwiększenia stabilności wykonywanej inwestycji.
- W swoim piśmie Z.P. wnioskuje o przesunięcie przebiegu drogi o 300 m w kierunku wschodnim w miejscowości Rychwał ul. Nowa, ze względu na oddziaływanie akustyczne powstałe w wyniku ruchu samochodowego.

Reasumując powyższe uwagi i wnioski dotyczą:

- 1) oddziaływania akustycznego na ludzi i konieczności budowy ekranu akustycznego;
- 2) sprzeciwu w sprawie przeprowadzenia drogi w wariantie wschodnim oraz wniosków o przesunięcie przebiegu drogi;
- 3) wpływu drogi na ludzi (hałas, zanieczyszczenie powietrza, układ hydrologiczny; ziemię), dobra materialne (budynki, rowy melioracyjne) oraz na przyrodężywioną;
- 4) negatywnego oddziaływania na strukturę osiedla – jego podział, wyłączenia, wyburzenia;
- 5) wyrażenia sprzeciwu na wejście na działkę w celu realizacji przedsięwzięcia;
- 6) sprzeczności przebiegu drogi z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Znak pisma WOO-II.420.73.2022.AON(118)
Identyfikator pliku 875084
Nazwa pliku KW_166124_RDO_S_plik20.DOCX
Wersja pliku 20
Skrót pliku f13616dd59c5146e98d1bb4df56944f4

Wydrukował(a): Aleksandra Opala-Nowicka WOO-II

Data wydruku: 2024-05-28 07:56:11

Podpisane przez:

SPECJALISTA

Aleksandra Opala-Nowicka

Marcin Nowak

Dyrektor - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Data podpisu: 2024-05-27 16:02:16

Numer certyfikatu: 718273207454372872678490703689402606466155649241

Wystawca certyfikatu: Krajowa Izba Rozliczeniowa S.A.