

WOO-II.4200.13.2014.JS.21

WD
23.10.2015

za dowodem doręczenia

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6, art. 82 oraz art. 85 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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz według wariantu I

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz na odcinku od km 0+000 (skrzyżowanie typu rondo na południe od miejscowości Gostyń) do km 6+614 (w rejonie planowanego węzła drogowego realizowanego w ramach innego przedsięwzięcia), o parametrach drogi głównej „G” według wariantu I. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewidziano: drogę o szerokości jezdni 7 m (dwupasmową), kategorii ruchu drogi KR5, o obciążeniu 115 kN/oś, z nawierzchni bitumicznej, dwa wiadukty drogowe, wiadukt nad linią kolejową oraz most na rzece Stara Kania. Lokalnie powstaną krawężniki, ścieżki betonowe oraz chodniki lub ścieżki rowerowe o nawierzchni z kostki betonowej lub betonu asfaltowego. Przedsięwzięcie w wariantcie wybranym do realizacji zajmie teren o powierzchni ok. 400526 m². Długość obwodnicy w tym wariantcie wyniesie 6 614 m. Przedsięwzięcie przetnie drogi lokalne, drogi gminne, drogę powiatową, krajową i dwie linie kolejowe, w tym jedną nieczynną.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie po wschodniej stronie Gostynia, na terenie gminy Piaski i Gostyń, w powiecie gostyńskim. Niweleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie. W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z urządzeniami infrastruktury melioracyjnej i infrastruktury technicznej.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.

- 2) Nieprzeznaczone do wycinki drzewa, w sąsiedztwie których będą prowadzone roboty budowlane, na czas ich prowadzenia odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi a odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed przesuszeniem; na odcinkach, na których droga przekracza kompleksy leśne odgrodzić teren przedsięwzięcia od pozostałej części lasu tymczasowym ogrodzeniem uniemożliwiającym wjazd w jego obręb maszyn.
- 3) Bezpośrednio przed wycinką drzew i krzewów dokonać ich kontroli pod kątem zasiedlenia przez chronione gatunki roślin, grzybów i zwierząt.
- 4) Usunięcie drzew i krzewów oraz zniszczenie pozostałej roślinności wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca. W przypadku konieczności wykonania tych prac w sezonie lęgowym, poprzedzić je wizją terenową mającą na celu określenie występowania gatunków zwierząt objętych ochroną.
- 5) W przypadku konieczności wycięcia drzew zasiedlonych przez chronione gatunki owadów pnie wraz z pozostawionymi głównymi konarami o długości nie mniejszej niż 1 m pozostawić jak najbliżej miejsca wycięcia lub przenieść w miejsce o zbliżonych warunkach siedliskowych.
- 6) Przed rozpoczęciem robót związanych z realizacją przedsięwzięcia w rejonie miejsc występowania płazów zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się w jego obręb zwierząt poprzez zastosowanie odpowiedniego, tymczasowego ogrodzenia.
- 7) Na etapie budowy zakrywać wykopy i inne miejsca mogące stanowić pułapkę dla zwierząt, regularnie sprawdzać, czy na dnie wykopów i innych zagłębieniach znajdujących się na placu budowy nie ma uwięzionych zwierząt, a w przypadku stwierdzenia ich obecności przenieść je na odpowiednie dla nich siedlisko.
- 8) W celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, wykrywania i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego, prace określone w pkt. 3-7, wykonywać pod nadzorem przyrodnika.
- 9) Zaplecze budowy i tymczasowe drogi dojazdowe lokalizować poza kompleksami leśnymi, dolinami cieków wodnych, zbiornikami wodnymi, terenami podmokłymi, zaroślami i zadrzewieniami.
- 10) Wprowadzić nasadzenia rekompensujące za wycięte drzewa i krzewy, w liczbie co najmniej takiej jak liczba drzew i powierzchnia krzewów wyciętych, stosując gatunki rodzime; nie sadzić krzewów owocowych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.
- 11) Przed przystąpieniem do robót ziemnych, na gruntach rolnych klasy od I do IV zdjąć poziom próchniczy gleby w granicach pasa budowlano-montażowego i przechować w przyłomie usytuowanej w miejscu niezagrażonym robotami budowlanymi, z dala od cieków powierzchniowych.
- 12) Powstałe masy ziemne zagospodarować na terenie przedsięwzięcia pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi.
- 13) Zaplecze budowy wyposażyć w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika.
- 14) Budowę mostu nad Kanią prowadzić przy niskich stanach wody.
- 15) W trakcie robót budowlanych mostu na Kani, koryto rzeki zabezpieczyć przed przedostawaniem się różnego rodzaju elementów do rzeki.
- 16) Przy wykonywaniu fundamentów mostu na rzece Kani zastosować ścianki szczelne.
- 17) Odwodnienie wykopów budowlanych prowadzić w taki sposób, aby nie naruszać stosunków wodnych na działkach, do których Inwestor nie posiada tytułu prawnego.

- 18) Zniszczony w trakcie budowy system drenarski odbudować zachowując jego funkcjonalność.
 - 19) Usuwać osad ze zbiorników retencyjno-sedymencyjnych, celem przywrócenia im parametrów infiltracji.
 - 20) Gospodarkę odpadami prowadzić w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie, w miarę możliwości ponowne użycie lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku.
 - 21) Odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Na słupkach hektometrowych, na odcinkach obwodnicy przechodzących przez kompleksy leśne zaprojektować elementy odbłaskowe, które odbijają i skierują światło reflektorów poza krawędź jezdni.
 - 2) Obiekt mostowy i przepusty dla cieków zaprojektować, jako przepusty łukowo-kołowe o wymiarach co najmniej 2,0 m x 1,5 m z dwustronnymi półkami o szerokości 0,5 m każda i odległości od sklepienia co najmniej 1 m. Półki połączyć w sposób płynny z otoczeniem, umożliwiający zwierzętom swobodną migrację.
 - 3) Zaprojektować odwodnienie drogi poprzez rowy drogowe trawiaste, zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymencyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne w rowach, w szczególności:
 - a) zaprojektować w km: 2+653 i 2+720 zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymencyjne z geowłókniną wbudowaną w dno,
 - b) w km 0+942 i 1+916 na rowach trawiastych zaprojektować przegrody filtracyjne.
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 ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do 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.

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

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.

III. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

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 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

V. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony przed hałasem po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników właściwemu organowi ochrony środowiska, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy w szczególności wykonać pomiary poziomu hałasu w minimum 5 przekrojach pomiarowych na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.

VI. Integralną częścią decyzji jest Załącznik nr 1 stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

30.09.2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynął wniosek pana Pawła Katarzyńskiego Zastępcy Dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn. „Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz” wraz z wymaganymi załącznikami.

Planowane przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzone.

Zgodnie z decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MInR poz. 51 ze zm.), m.in. dz. nr 833/2, obręb Piaski, gm. Piaski, powiat gostyński, na której realizowane będzie przedsięwzięcie stanowi teren zamknięty. W związku z tym, zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), dalej *ustawa o oś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zgodnie z oświadczeniem Inwestora, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie niezbędna m.in. do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 10 *ustawy o oś*.

Pismem z 17.10.2014 r. do akt sprawy przedłożono pełnomocnictwo udzielone panu Pawłowi Katarzyńskiemu Zastępcy Dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich

w Poznaniu uchwałą Nr 2143/2012 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 5 lipca 2012r. w sprawie udzielenia pełnomocnictwa.

Zgodnie z art. 61 § 4, w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), dalej *k.p.a.*, w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i składania uwag i wniosków. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przebiega przedsięwzięcie oraz na które oddziałuje, tj. w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

30.10.2014 r., na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 oraz art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy ooś*, tut. organ wystąpił z wnioskiem do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gostyniu, z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

14.11.2014 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gostyniu wydał opinię sanitarną, znak: ON.NS-71/2-35/14, w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po zapoznaniu się z wnioskiem oraz kartą informacyjną przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę rodzaj, usytuowanie przedsięwzięcia, jego zakres i skalę oraz wielkość zajmowanego terenu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z 26.11.2014 r., znak: WOO-II.4200.13.2014.JS.5 stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, zawiadomieniem z 27.11.2014 r., organ zawiadomił strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

Postanowieniem z 07.01.2015 r., znak: WOO-II.4200.13.2014.JS.7 organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, zawiadomieniem z 12.01.2015 r., organ zawiadomił strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

Pismem z 28.04.2015 r. wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*. W związku z tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z 13.05.2015 r., znak: WOO-II.4200.13.2014.JS.9 podjął z urzędu postępowanie. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, zawiadomieniem z 14.05.2015 r., organ poinformował strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

Pismem z 16.06.2015 r. dostarczono wypisy z rejestru gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar,

na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z 29.05.2015 r., na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu*, m.in. w zakresie ochrony przed hałasem, ochrony przyrody, hydrogeologii, gospodarki wodno-ściekowej. W piśmie tym organ wezwał także o opis analizowanych wariantów, w tym racjonalnego wariantu alternatywnego i wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz o podanie pełnego zakresu wykonywanych prac i parametrów technicznych infrastruktury uzbrojenia. Pismem z 16.06.2015 r. przedłożono uzupełnienie *raportu*, które czyniło zadość wezwaniu. Pismem z 15.07.2015 r. (data wpływu 21.07.2015r.) Inwestor przedłożył dodatkowe wyjaśnienia dotyczące zagadnień związanych z odwodnieniem planowanego przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2, ust. 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy oos*, pismem z 22.07.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gostyniu o wydanie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia. W dniu 30.07.2015 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gostyniu wydał opinię znak: ON.NS-71/6-15/15, w której zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie ochrony zdrowia i warunków życia ludzi. Stwierdził, iż planowane przedsięwzięcie realizowane zgodnie z obowiązującym prawem oraz przy spełnieniu warunków przedstawionych w *raporcie* oraz uzupełnieniach nie powinno stanowić na etapie realizacji i eksploatacji zagrożenia dla zdrowia i warunków życia ludzi.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 *ustawy oos*, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 28.07.2015 r. do 19.08.2015 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 29.07.2015 r. do 18.08.2015 r. Obwieszczenie w tej sprawie zostało udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, zawieszone na tablicy informacyjnej w siedzibie organu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia tj. w gminie Piaski i w gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

W wyznaczonym przez organ terminie wpłynęły uwagi społeczeństwa, do których organ odniósł się w dalszej części uzasadnienia. 21.08.2015 r. wpłynęło pismo Prezesa Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu z 18.08.2015 r. (nadane na pocztę w ostatnim dniu składaniu uwag i wniosków, tj. 18.08.2015 r.), w którym wniesiono m.in. o uznanie, iż organizacja uczestniczy w postępowaniu na prawach strony. Postanowieniem z 11.09.2015 r. Regionalny Dyrektor odmówił dopuszczenia do udziału na prawach strony fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu w przedmiotowym postępowaniu z uwagi na to, że nie został dotrzymany przez organizację warunek umożliwiający jej udział w postępowaniu na prawach strony, polegający na prowadzeniu takiej działalności przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia postępowania. Na postanowienie organizacja nie wniosła zażalenia.

W związku ze zmianą *ustawy oos*, która weszła w życie 4.09.2015 r., w art. 74 ust. 1 dodany został pkt. 7, w którym określono dodatkowy załącznik wymagany do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, wykaz działań przewidzianych

do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji. W dniu 10.09.2015 r. wnioskodawca przesłał do organu pismo z 9.09.2015r., znak: WZDW.22.666.24/14 WZDW.WD.666.24/14, w którym poinformował, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania „Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz” nie będzie podstawą do prowadzenia prac przygotowawczych, o których mowa w ww. przepisie zmienionej *ustawy oos*.

Na podstawie art. 10 § 1, w trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy oos*, organ zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń. W terminie podanym w obwieszczeniu żadna ze stron postępowania nie zapoznała się, ani nie złożyła uwag do zebranych dowodów i materiałów zgromadzonych w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowy uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

W przedłożonej dokumentacji wnioskodawca poddał analizie trzy warianty planowanego przedsięwzięcia, dwa warianty mostu na Starej Kani różniące się rozwiązaniami technicznymi polegającymi na typie ustroju nośnego, jak również dwa warianty wiaduktu drogowego nad linią kolejową i nad drogą krajową nr 12. Wnioskodawca wybrał do realizacji wariant I.

Obwodnica w wariantcie I rozpoczyna się rondem na skrzyżowaniu obecnej drogi wojewódzkiej nr 434 i drogi powiatowej nr 4938P. Przebiega w kierunku wschodnim i północno-wschodnim omijając zabudowania Podrzecza. Dalej przebiega równolegle do drogi powiatowej nr 4938P, w odległości ok. 200 m od niej. Na wysokości m. Grabonóg zakręca na północny-wschód, a następnie na północ, przebiegając skrajem kompleksu leśnego i przechodząc górą nad linią kolejową Leszno-Jarocin oraz drogą krajową nr 12. Po dojściu do drogi powiatowej nr 4954P Smogorzew-Drzęczewo-Gostyń-DK12 obwodnica (ok. km 6+136) przebiegać będzie dalej jej śladem. Na skrzyżowaniach zwykłych z pozostałymi drogami wydzielone zostaną dodatkowe pasy ruchu dla lewoskrętu.

Warianty przebiegu obwodnicy charakteryzują się podobnym przebiegiem – są względem siebie równoległe, a w końcowym odcinku – od punktu przed mostem na Starej Kani – bieżą wspólnym śladem. Wariant I zlokalizowany jest najbliżej Gostynia i bieżą wzdłuż gazociągu wysokiego ciśnienia. Najdalej przebiega wariant II. Początek planowanej drogi dla wszystkich wariantów rozpoczyna się w tym samym rejonie – po południowej stronie miasta na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 434, pomiędzy skrzyżowaniami z drogami powiatowymi Grabonóg-Podrzecze i Gostyń-Krajewice. Wszystkie planowane trasy drogi przechodzą przez tereny, które obecnie są użytkowane rolniczo i w niewielkim stopniu przez pofragmentowane obszary leśne. Pod względem przebiegu drogi wszystkie trzy warianty są podobne, tj.: prawie całe odcinki bieżą w obszarze niezabudowanym w otoczeniu pól uprawnych, łąk i nieużytków, na niewielkich fragmentach trasa drogi przebiega przez kompleksy leśne, urozmaiconą rzeźbę terenu, przecinając linie elektroenergetyczne, nieczynny odcinek linii kolejowej Miejska Górka-Gostyń, linie kolejową jednotorową nr 360 Jarocin-Leszno, drogę krajową nr 12. Warianty obwodnicy kończą się w tym samym miejscu na włączeniu do węzła „Piaski” (realizowanego w ramach innego przedsięwzięcia).

Planowane przedsięwzięcie jest korzystne dla lokalnego społeczeństwa. Gostyń jest jedynym znaczącym skupiskiem osadniczym na trasie całej drogi 434, nie objętym przebudową i modernizacją tej drogi. Istniejąca droga wojewódzka nr 434 przebiega przez

zwartą zabudowę miasta Gostynia, włączona jest do drogi krajowej nr 12 i dalej za tak zwanym „ringiem” okalającym centrum miasta, przebiega przez teren zurbanizowany, a duży ruch drogowy zwłaszcza samochodów ciężarowych stwarza niebezpieczeństwo i wiąże się z pogarszaniem stanu nawierzchni drogi. Niepodjęcie przedsięwzięcia może skutkować opóźnieniem czasu przejazdu przez miasto i spowolnieniem płynności ruchu. Fragmenty istniejącego odcinka przebiegającego przez miasto Gostyń i tereny rolnicze obu gmin przedstawiają typowy obraz, istniejący od wielu lat, nadmiernie wyeksploatowanej drogi, tj. zły stan nawierzchni, łuki poziome o małych promieniach, wąskie pobocza lub ich brak, liczne zjazdy bezpośrednie, jednopoziomowe skrzyżowania, pełnienie funkcji chodnika, drogi rowerowej oraz drogi dojazdowej do pól. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi poprawa bezpieczeństwa, uporządkowanie i rozdzielenie układu i ruchu na lokalny i tranzytowy.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko uwzględniając przede wszystkim oddziaływanie przedsięwzięcia z zakresu akustyki i przyrody, jak również aspekt techniczny i ekonomiczny, do realizacji został wybrany wariant I. Jak wynika z analizy *raportu* najmniej ingerującym w środowisko przyrodnicze jest wariant II z racji tego, że przechodzi przez północno wschodni skraj kompleksu leśnego w okolicach Krajewic, podczas gdy wariant I i III przecina go w części północnej. Warianty I i III są zbliżone do siebie pod względem oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Biorąc powyższe pod uwagę oraz to, że ze względu na nawiązanie w swoim przebiegu do trasy istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia, czyli terenu, którego użytkowanie już w tej chwili podlega istotnym ograniczeniom, wariant I obwodnicy okazał się najkorzystniejszy pod względem społecznym. Ocena wariantów drogi przez lokalne społeczeństwo była jednym z powodów uznania tego wariantu za preferowany. Przedsięwzięcie w wariantcie wybranym przez Inwestora do realizacji nie spowoduje znaczącego, negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze w tym gatunki stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz wpływu na populację gatunków chronionych. Uwzględniając powyższe, oraz fakt, iż z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie wynikała zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ przychylił się do wniosku Inwestora i wskazał wariant I realizacji przedsięwzięcia.

W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z uzbrojeniem terenu i urządzeniami infrastruktury technicznej:

- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Leszno Gronowo-Gostyń, w km 2+320 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie ze zmianą trasy z uwagi na powstały ostry kąt skrzyżowania. Alternatywnie jest możliwe usunięcie kolizji bez zmiany trasy linii, jeśli gestor sieci zaakceptuje kąt skrzyżowania linii poniżej 30°.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Leszno Gronowo-Gostyń, w km 3+558 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Gostyń-Pępowo, w km 3+881 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z gazociągami wc DN500, w km 0+090. Usunięcie kolizji polegać będzie na obudowaniu gazociągu rurami osłonowymi większej średnicy bez ingerencji w konstrukcję i przebieg istniejącego gazociągu.

Technologia przebudowy ww. linii elektroenergetycznych, polegać będzie na posadowieniu nowych słupów, a następnie w trakcie krótkotrwałego wyłączenia przepływu prądu w linii, przełożeniu przewodów na nowe słupy i ponownym włączeniu prądu. Jak wynika z uzupełnienia do *raportu*, przebudowa linii odbędzie się na długościach od 300 do 1000 m. W przypadku braku możliwości przełożenia istniejących kabli na nowe słupy,

istniejące przewody zostaną przeznaczone do likwidacji. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa, dla wariantu I przebiegu drogi, zlokalizowana jest w odległości ok. 142 m od przebudowywanych linii elektroenergetycznych. Przebudowane linie nie spowodują wystąpienia przekroczeń standardów jakości środowiska w zakresie promieniowania elektromagnetycznego, gdyż ponadnormatywna składowa pola elektrycznego 1 kV/m (dla zabudowy mieszkaniowej) wystąpi w odległości do 10 m od osi linii w obie strony.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia dla stanu istniejącego oraz prognozowanego natężenia ruchu w roku 2020 oraz 2030. Podstawą prognozy ruchu na planowanej obwodnicy Gostynia były dane z pomiarów ruchu, przeprowadzonych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r. na drogach krajowych i wojewódzkich w rejonie układu drogowego, którego dotyczy przedmiotowe przedsięwzięcie. W *raporcie* oszacowano natężenie, strukturę rodzajową i dobową ruchu na planowanej obwodnicy oraz dróg krzyżujących się z nią, z której wynika, że największe natężenie ruchu wystąpi w roku prognozy 2030 na odcinku południowym obwodnicy, tj. na odcinku od miejsca włączenia się obwodnicy w istniejącą drogę na południe od miejscowości Gostyń do skrzyżowania z drogą krajową nr 12. Prognozuje się w tym roku 8164 poj./dobę. Nieco mniejszym natężeniem ruchu tj. 6807 poj./dobę, charakteryzować się będzie odcinek północy obwodnicy, między skrzyżowaniem z drogą krajową nr 12, a planowaną do realizacji północną obwodnicą Gostynia.

Tereny wymagające ochrony akustycznej, określone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 t.j.) stwierdzono w miejscu włączenia obwodnicy w istniejącą drogę wojewódzką, na południe od miejscowości Gostyń, w miejscowości Podrzecze, Grabonóg, Głogówko, Piaski oraz Drzęczewo Drugie. Kwalifikację rodzajów terenów chronionych przed hałasem dokonano w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, *dalej mpzp*, oraz stanowiska gminy w odniesieniu do terenów, dla których brak jest *mpzp*.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że do roku prognozy 2030, dla wariantu preferowanego oraz wariantów alternatywnych realizacji przedsięwzięcia, w żadnym miejscu nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Z tego względu dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby stosowania żadnych działań przeciwhałasowych.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane hałasu, z uwagi na to, że planowana obwodnica przecina drogi lokalne, drogi dojazdowe, drogę krajową oraz linię kolejową. Wśród dróg przecinanych przez obwodnicę, największym natężeniem ruchu charakteryzuje się droga krajowa nr 12. Na pozostałych drogach ruch jest lokalny i nie powoduje znacznej uciążliwości akustycznej. W miejscu przecięcia planowanej obwodnicy Gostynia z drogą krajową nr 12 powstanie węzeł bezkolizyjny, na pozostałych skrzyżowaniach z drogami powiatowymi – ronda. W przypadku dróg niższych kategorii powstaną skrzyżowania zwykłe. Budowa węzła oraz rond wymaga przebudowy przecinanych dróg w celu dostosowania ich przebiegów do zmienianego układu drogowego. W analizie akustycznej dotyczącej planowanego przedsięwzięcia uwzględniono dalsze odcinki przecinanych przez obwodnicę dróg, w ten sposób uwzględniając efekt skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniem układu drogowego nie wchodzącego w zakres przebudowy. Także w punktach zlokalizowanych na granicy planowanego przedsięwzięcia uwzględniono hałas pochodzący z odcinków niewchodzących w zakres przedmiotowego przedsięwzięcia.

Oprócz istniejącego układu drogowego, którego oddziaływanie może się kumulować z oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia, obwodnica przecina linię kolejową. W najbliższym sąsiedztwie miejsca przecięcia obwodnicy z linią kolejową nie występują tereny wymagające ochrony akustycznej. Co prawda w miejscu skrzyżowania obwodnicy z linią kolejową wystąpi oddziaływanie skumulowane, jednak oddziaływanie to nie będzie miało znaczenia z uwagi na brak terenów wymagających ochrony akustycznej.

W celu dokonania porównania ustaleń zawartych w *raporcie* - w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu i charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko, nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Przeprowadzone w ramach analizy porealizacyjnej pomiary hałasu pozwolą określić rzeczywisty wpływ przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie zlokalizowane w pobliżu przedmiotowego przedsięwzięcia, oraz zweryfikują wyniki obliczeń poziomu hałasu przedstawione na etapie *raportu*.

Uciążliwość akustyczna może wystąpić także na etapie realizacji przedsięwzięcia i związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego. Wzrosnąć może także natężenie ruchu pojazdów, szczególnie ciężkich, na okolicznych drogach. W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z emisją hałasu w trakcie wykonywania robót budowlanych ustalono obowiązek prowadzenia tych robót z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, zlokalizowanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą odczuwane, jako uciążliwe. Hałas powstający na etapie budowy będzie się charakteryzował dużą dynamiką zmian natężenia, wynikającą z typu prowadzonych w danym momencie robót, będzie miał charakter lokalny i okresowy. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i odwracalne.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie częściowo w obrębie obszaru chronionego krajobrazu pn.: „Krzywińsko - Osiecki wraz z zadrzewieniami gen. Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra”, dla którego nie ma aktualnie obowiązujących zakazów. Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm.), obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Drożność korytarzy ekologicznych na omawianym odcinku zostanie zapewniona poprzez wybudowanie przejść dla zwierząt i przepustów dla płazów. Poza tym powierzchnia zajęta pod przedsięwzięcie w stosunku do całej powierzchni obszaru chronionego będzie niewielka, w związku z tym uznano, że negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na cele ochrony ww. obszaru będzie mało znaczące.

Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Zachodnie Pojezierze Krzywińskie PLH300014, znajdujący się w odległości ok. 16 km od miejsca realizacji przedsięwzięcia. Jest to odległość wystarczająca, aby wykluczyć jego ewentualne negatywne oddziaływanie na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, ani na integralność ww. obszaru Natura 2000 lub jego powiązanie z innymi obszarami.

Przedsięwzięcie, w wariantcie wybranym do realizacji przebiegać będzie w większości przez tereny rolnicze, w tym łąki i pastwiska, a w części przez lasy i zadrzewienia. Łąki występują w dolinie Kani i Starej Kani, a lasy to dwa niewielkie kompleksy rosnące w

okolicach wsi Krajewice i Święta Góra. Pierwszy z kompleksów leśnych występujący na trasie planowanego przedsięwzięcia to położony na morenowym zboczu las sosnowy na żyznym siedlisku grądu. Drzewostan tworzony jest w głównym stopniu przez sosnę zwyczajną *Pinus sylvestris* w wieku około 60 lat, w domieszce występuje także dąb szypułkowy *Quercus petraea*. W obfitej warstwie podszytu występuje bez czarna *Sambucus nigra* oraz czeremcha zwyczajna *Prunus padus*. Runo zdominowane jest przez nitrofilne gatunki, takie jak przytulia czepna *Galium aparine* i pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*. Współdominantami są również jeżyna popielica *Rubus caesius* oraz nercznica samcza *Dryopteris filix-mas*. Na odcinku od km 5+100 do 5+600 planowana droga przecina kompleks leśny ciągnący się wzdłuż drogi krajowej nr 12. W lesie tym na odcinku od km 5+100 do 5+300 występuje zdegenerowana postać grądu środkowoeuropejskiego *Galio sylvatici-Carpinetum*, którego drzewostan tworzony jest głównie przez klon jawor *Acer pseudoplatanus* oraz buk *Fagus sylvatica*, wstępują tu także nasadzenia sosny zwyczajnej *Pinus sylvestris*. W runie dominuje wiechlina gajowa *Poa nemoralis*, niecierpek drobnokwiatowy *Impatiens parviflora* oraz pokrzywa *Urtica dioica*. Pobocza dróg polnych oraz miedz zajmują zbiorowiska okrajkowe z klasy *Rhamno-Prunetea*. Tworzone są przez takie gatunki krzewów jak: śliwa tarnina *Prunus spinosa*, głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna*, róża dzika *Rosa canina*, dziki bez czarna *Sambucus nigra* oraz w mniejszym stopniu przez niskie drzewa – gruszę polną *Pyrus pyraeaster* oraz dziką jabłoń *Malus sylvestris*. Brzegi rowów melioracyjnych w dolinie Kani oraz oczek wodnych położonych w okolicy wsi Dręczewo Drugie porasta roślinność szuwarowa - zespół trzciny pospolitej *Phragmitetum australis*. Częstym zbiorowiskiem w dolinie Kani są również szuwały mozgi trzcinowatej *Phalaris arundinacea*, które występują mozaikowo razem z wilgotniejszymi płatami łąk.

Na zinwentaryzowanym obszarze stwierdzono 112 gatunków roślin, z których żaden nie podlega ochronie. Do niedawna chronioną rośliną był bluszcz *Hedera helix*, którego stanowisko jest oddalone o ponad 2 km na północny zachód od planowanej drogi. Na omawianym obszarze stwierdzono 3 gatunki porostów, tj.: złotorost wielkoowocnikowy *Xanthoria polykarpa*, złotorost ścienny *Xanthoria parietin* i obrost modry *Phaescia caesia*.

W pobliżu miejsc realizacji przedsięwzięcia występują ciekły oraz zbiorniki wodne zasiedlone przez następujące gatunki ryb: karaś *Carassius carassius*, czebaczek amurski *Pseudorasbora parva* (gatunek inwazyjny i obcy dla rodzimej ichtiofauny, tworzący w rzece Kani dość liczną populację), szczupak *Esox lucius* i śliz *Barbatula barbatula*, objęte częściową ochroną prawną - zasiedla rzekę Kanię, gdzie stwierdzono stosunkowo liczną populację tego gatunku. Na badanym terenie stwierdzono także występowanie następujących gatunków płazów: żaby trawnej *Rana temporaria*, żaby moczarowej *Rana arvalis*, żaby jeziorkowej *Pelophylax lessonae*, żaby wodnej *Pelophylax esculentus*, żaby śmieszki *Pelophylax ridibundus* i ropuchy szarej *Bufo bufo*. Z gadów na obszarze planowanego przedsięwzięcia stwierdzono występowanie jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*. Wszystkie płazy i gady są objęte w Polsce ochroną gatunkową. W celu zabezpieczenia tych grup zwierząt przed negatywnym wpływem robót związanych z realizacją przedsięwzięcia nałożono warunek, aby przed ich rozpoczęciem, zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się w jego obręb płazów, poprzez zastosowanie odpowiedniego, tymczasowego ogrodzenia. Dodatkowo, na etapie budowy konieczne jest zakrywanie wykopów i innych miejsc mogących stanowić pułapkę dla zwierząt, oraz prowadzenie regularnych kontroli tych miejsc, a w przypadku stwierdzenia obecności w nich zwierząt, przenoszenia w odpowiednie siedliska.

Droga na etapie eksploatacji może stanowić barierę utrudniającą migrację zwierzętom, w tym płazom. W związku z tym nałożono warunek, aby dostosować przepusty do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

W trakcie przeprowadzonych badań terenowych stwierdzono 58 gatunków ptaków, w tym 6 z załącznika I Dyrektywy Ptasiej, tj.: bociana białego *Ciconia ciconia*, derkacza *Crex crex*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, gąsiora *Lanius collurio*, kanię rudą *Milvus milvus* i ortolana *Emberiza hortulana*. Na podstawie zebranych informacji stwierdzono, że planowana obwodnica w żadnym z wariantów nie koliduje z miejscami gniazdowania ptaków szponiastych oraz ze strefami ochronnymi miejsc gniazdowania ptaków. W związku z budową drogi zajdzie konieczność usunięcia roślinności, w tym drzew i krzewów stanowiących miejsca gniazdowania chronionych gatunków ptaków. W celu minimalizacji oddziaływania realizacji przedsięwzięcia na te zwierzęta nałożono warunek, aby usunięcie drzew i krzewów prowadzić w okresie pozałęgowym, a dodatkowo w ramach rekompensaty za wycięte drzewa wprowadzić nasadzenia uzupełniające stosując gatunki rodzime. Dopuszczono możliwość przeprowadzenia wycinki w sezonie lęgowym ptaków po stwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika, że nie są one zasiedlone przez chronione gatunki ptaków. Wskazano także, aby w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie sadzić krzewów owocowych, które mogłyby przyciągać w rejon drogi ptaki, stając się dla nich „pułapką ekologiczną”. Ponadto, dla ochrony drzew nieprzewidzianych do usunięcia określono warunek odpowiedniego ich zabezpieczenia.

Wśród ssaków w rejonie miejsca realizacji przedsięwzięcia stwierdzono występowanie kreta *Talpa europaea*, jelenia *Cervus elaphus*, sarny *Capreolus capreolus*, dzika *Sus scrofa*, zająca szaraka *Lepus europaeus* i lisa *Vulpes vulpes*. Aby zmniejszyć ryzyko śmiertelności tych zwierząt określono obowiązek montażu na słupkach hektometrowych elementów odblaskowych.

Na trasie przebiegu wybranego wariantu stwierdzono 17 gatunków owadów, wśród których nie występowały gatunki chronione. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w dużej mierze na obszarach polnych, zajętych przez agrocenozy. Entomofauna tych biotopów składa się zwykle z gatunków wczesnych stadiów sukcesyjnych, o krótkim okresie rozwoju, wydających liczne potomstwo. Przedsięwzięcie nie powinno wpłynąć na liczebność populacji tych gatunków, a ubytek biotopów tych gatunków będzie niewielki. Na odcinkach przedsięwzięcia przechodzących przez tereny leśne stwierdzono obecność przede wszystkim gatunków entomofauny związanych troficznie z sosną zwyczajną. Cennymi pod względem entomologicznym są zarośla i zadrzewienia śródpolne, które będą w kilku miejscach przecinane przez planowane przedsięwzięcie. W celu minimalizacji ewentualnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na entomofaunę nałożono warunek, aby w przypadku zaistnienia konieczności wycinki drzew zasiedlonych przez owady pnie wraz z pozostawionymi głównymi konarami o długości nie mniejszej niż 1 m pozostawić jak najbliżej miejsca wycięcia lub przenieść w miejsce o zbliżonych warunkach siedliskowych. Działanie to należy wykonywać pod nadzorem entomologa. W warunkach realizacji nałożono również obowiązek prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie kontrola terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikacja zagrożeń dla tych gatunków, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom (np. poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie płotków herpetologicznych).

Należy mieć na uwadze, iż zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. poz. 1348), rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. z 2014 r. poz. 1409) i rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz.U. z 2014 r. poz. 1408) w stosunku do zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną obowiązuje szereg zakazów, o

których mowa w ww. aktach prawnych. W przypadku konieczności naruszenia zakazów, o których mowa powyżej, konieczne będzie uzyskanie zezwolenia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu na odstępstwa od tych zakazów. Organy te, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody, w sytuacji braku rozwiązań alternatywnych, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla dziko występujących populacji chronionych gatunków oraz w przypadku zaistnienia jednej z przesłanek wskazanych w art. 56 ust. 4 pkt. 1-6 ustawy o ochronie przyrody, mogą wydać zgodę na odstępstwo od tych zakazów.

Mając powyższe na uwadze uznano, że przy nałożonych warunkach realizacji przedsięwzięcia i z uwzględnieniem przepisów ochrony gatunkowej, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze w tym gatunki stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz wpływu na populację gatunków chronionych. Nie przewiduje się również wpływu na bioróżnorodność rozumianą, jako liczebność i kondycja populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku.

W raporcie przedstawiono wielkości emisji maksymalnej godzinowej i średniorocznej dla dwutlenku azotu powstałego w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej obwodnicy z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2020 i 2030. Przeanalizowano także wspólne oddziaływanie obwodnicy w miejscu skrzyżowań z istniejącym układem komunikacyjnym. Największe takie oddziaływanie wystąpi w miejscu wyłączenia obwodnicy z istniejącej drogi wojewódzkiej od strony Krobi, gdzie planowanej jest rondo. Oddziaływanie skumulowane wystąpi również na skrzyżowaniu planowanej drogi z istniejącą drogą krajową nr 12 (tu obwodnica biegnie na wiadukcie). W obu przypadkach analizę przeprowadzono dla roku 2020, w którym wystąpi największa uciążliwość odcinków dróg uwzględnionych w oddziaływaniu skumulowanym, ponadto założono, że w roku tym nie zostanie oddana jeszcze do użytku obwodnica Gostynia w ciągu drogi krajowej nr 12, a wobec tego ruch na tej drodze będzie zdecydowanie większy niż w roku 2030, kiedy funkcjonować będzie już obwodnica i istniejąca droga krajowa nr 12 będzie prowadzić lokalny ruch z kierunku Jarocina i Borek Wlkp. do centrum miasta Gostynia.

Przedstawione w raporcie obliczenia rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazały, iż podczas eksploatacji przedsięwzięcia emisja ww. substancji nie będzie powodowała 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. z 2010r. Nr 16, poz.87) poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

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

Emisja do powietrza substancji mogących powodować negatywne zmiany klimatu będzie niewielka i będzie się mieścić w normach określonych prawem. W skali globalnej przedsięwzięcie nie będzie przyczyniać się do zmiany klimatu, zatem nie będzie na niego negatywnie oddziaływać. Należy nadmienić, że jedyne trwałe zmiany związane z realizacją przedsięwzięcia będą dotyczyć jego wpływu na temperaturę bezpośrednio nad nawierzchnią i warunki przewietrzania wzdłuż drogi. Będą to zmiany nieznaczne, raczej można je potraktować jedynie jako lokalne zmiany warunków meteorologicznych. Należy podkreślić, że obliczenia emisji i immisji zanieczyszczeń do powietrza wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych wielkości w rejonie planowanej obwodnicy. Mając na uwadze fakt stałego zaostrzania dopuszczalnych norm emisyjnych samochodów dopuszczanych do ruchu na terenie Unii Europejskiej można się spodziewać zmniejszenia wielkości immisji gazów emitowanych w wyniku spalania paliw w silnikach samochodowych, a tym samym również gazów cieplarnianych.

Na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadzono badania geotechniczne podłoża, w ramach których wykonano wiercenia w celu rozpoznania warunków gruntowo-wodnych w podłożu planowanej drogi. Na ich podstawie stwierdzono lokalnie zwierciadło wód gruntowych na głębokości 0,5 – 2,2 m p.p.t. W 27 na 32 otworach badawczych w ogóle nie stwierdzono wody gruntowej. Poziom wód gruntowych występuje zasadniczo w dolinie rzeki Kani i w miejscu tym wraz z poziomem międzylądowym tworzy główny zbiornik wód podziemnych nr 308 Zbiornik międzymorenowy rzeki Kani. Z tego względu, fundamenty podpór mostu nad Starą Kanią (Dopływ z Piasków) wykonywane będą w ściankach szczelnych, aby ograniczyć napływ wód i odwodnienie poziomu gruntowego. Jak wynika z *raportu*, żadne z ujęć w otoczeniu przedsięwzięcia nie posiada strefy ochronnej. Mosty i przepusty nie będą ingerowały w koryta cieków, a ich światło zapewni swobodny przepływ.

Odwodnienie planowanej obwodnicy realizowane będzie poprzez nadanie drodze odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Ścieki w postaci wody opadowej i roztopowej spływać będą przede wszystkim do rowów drogowych trawiastych. Miejscami, gdzie droga prowadzona będzie np. po nasypie wiaduktu, przepustu czy moście nad Kanią odwodnieniem drogi będzie kanalizacja deszczowa. W projektowanym systemie odwodnienia znajdować się będą oprócz rowów trawiastych również zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne. Odbiornikiem ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą: ziemia – poprzez infiltrację z rowów i zbiorników oraz woda – rowy melioracyjne, Rów Bodzewski i rzeka Kania.

Według przyjętego założenia ścieki spływające podczas opadów z obwodnicy przetrzymywane będą w rowach i zbiornikach retencyjno-sedymentacyjnych przez okres około 1 – 2 godzin, gdzie zachodzić będzie sedymentacja zawieszin na dnie oraz odpływ do odbiornika – gruntu. Przy takim rozwiązaniu odpływ do odbiornika jakimi będą ciekł będzie wyrównany, minimalizując energię wody i jej działanie erozyjne oraz ograniczając zanieczyszczenie. Dobrze zakorzeniona roślinność rowów trawiastych stanowić będzie skuteczną barierę dla zanieczyszczeń (zawieszin) zawartych w wodach deszczowych. Zadaniem rowów i zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych będzie przyjęcie spływu wód z deszczu nawalnego oraz wód roztopowych spływających z obwodnicy, a także oczyszczenie wód przetrzymywanych w zbiornikach z zanieczyszczeń przed ich odprowadzeniem do odbiornika względnie infiltracją do gruntu, dlatego w ich dno wbudowana zostanie geowłóknina. W celu przywrócenia parametrów infiltracji, w trakcie eksploatacji osad ze zbiorników będzie usuwany. Zbiorniki planowane są ze zlewni w kilometrach 2+720. Wobec czego ich zastosowanie ograniczy jednostkowy zrzut podczyszczonych ścieków do odbiornika końcowego – rowu melioracyjnego K-109. Na rurociągach odpływowych ze

zbiorników zamontowane będą studnie osadnikowe z przegrodą. Ponadto, w km 0+942 i 1+916 na rowach trawiastych wykonane zostaną przegrody filtracyjne, dzięki którym utworzony zostanie rów-zbiornik i wstrzymany zostanie odpływ ścieków, a zmniejszeniu ulegnie prędkość przepływającej wody. Zastosowane rozwiązania zapewnią odpływ podczyszczonych wód deszczowych w ilości bezpiecznej dla odbiorników. Ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z powierzchni mostu nad rzeką Wartą kierowane będą poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do wpustów mostowych zlokalizowanych przy krawężnikach. Stamtąd ścieki kierowane będą skarpą do odwodnienia drogowego.

Przeprowadzona w *raporcie* prognoza stężeń zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych wykonana zgodnie z metodyką Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z uwzględnieniem prognozowanego dobowego natężenia ruchu dla roku 2030 wykazała, że zawiesina ogólna i stężenie węglowodorów ropopochodnych nie przekroczą wartości dopuszczalnej, określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. nr 1800), bez względu na zastosowane urządzenia ochrony środowiska planowane w systemie odwodnienia.

W *raporcie* wskazano jednoznacznie, że w związku z budową drogi konieczna będzie przebudowa istniejącego systemu drenarskiego poprzez wykonanie zbieraczy przechwytyjących, do których podłączone będą poprzerywane sączki i zbieracze. W ten sposób utrzymana zostanie funkcja systemu drenarskiego regulującego stosunki wodne na terenach rolnych po których prowadzona będzie droga.

Teren przeznaczony pod budowę obwodnicy stanowią w większości pola uprawne. Przed budową obwodnicy zdjęta zostanie wierzchnia warstwa gleby próchnicznej, osobno od gruntu mineralnego i wykorzystana po zakończeniu budowy przy porządkowaniu terenu. Jak wynika z przedstawionych informacji, planowana obwodnica prowadzona będzie po nasypach o wysokości maksymalnej do 9,7 m (przekraczanie obiektów typu linia kolejowa, droga gminna, rzeka), oraz w wykopach o przewidywanej głębokości maksymalnej około 7,5 m. Zróżnicowanie niwelety wynika ze zróżnicowania rzędnej powierzchni terenu na przebiegu planowanej drogi, tj. występowania poprzecznych obniżen i dolin. Jednakże jeżeli grunt mineralny pozyskany podczas wykonywania wykopów nadawać się będzie do prac budowlanych, zostanie w ten sposób wykorzystany, co zminimalizuje zużycie surowców naturalnych oraz ograniczy ilość koniecznych do zagospodarowania po zakończeniu budowy mas ziemnych.

Etap realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z powstawaniem nieczystości ciekłych o charakterze ścieków bytowych, wytwarzanych przez przebywających na przedmiotowym terenie pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika, zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości ciekłych, ograniczające do minimum ryzyko potencjalnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.

Planowane przedsięwzięcie znajdować się będzie na jednolitej części wód powierzchniowych, dalej *jcwp*, o europejskim kodzie PLRW600023185649 Kania, a także na jednolitej części wód podziemnych, dalej *jcwpd*, o europejskim kodzie PLGW650073. W przedłożonym *raporcie* przeprowadzono ocenę wpływu realizacji przedsięwzięcia na cele środowiskowe jednolitych części wód odnosząc się do art. 81 ust. 3 *ustawy ooś*.

Kania leży w regionie wodnym Warty i należy do typu potoki i strumienie na obszarach będących pod wpływem procesów torfotwórczych. W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza została wyznaczona jako naturalna część wód, której stan oceniono jako zły. Jej celem środowiskowym jest osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego. W Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Odry uznano, że osiągnięcie celów środowiskowych jest zagrożone i w związku z tym określono derogacje czasowe w związku z brakiem możliwości technicznych na osiągnięcie celów oraz w związku z dysproporcjonalnymi kosztami, które trzeba byłoby ponieść aby cele środowiskowe osiągnąć, a także z uwagi na nową charakterystykę fizyczną wód. Jako powód derogacji podano, że ponad 85% powierzchni zlewni zajmują tereny rolne; wskaźnik gęstości zaludnienia wynosi 233,87m/km², a na lata 2011-2013 planowana jest budowa zbiornika wodnego Gostyń.

W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry *jcwpd* nr 42 posiada stan ilościowy dobry, a jakościowy zły i jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Przyznano jej derogacje czasowe osiągnięcia celów środowiskowych do 2021 r., a także cele mniej rygorystyczne z uwagi na warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celu w wyznaczonym terminie i brak możliwości technicznych. W uzasadnieniu derogacji podano między innymi ogromną presję z powierzchni (składowiska odpadów), a także długi okres poprawy jakości wód podziemnych od momentu wprowadzenia programu działań poprawiających na powierzchni. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się powstania nowego stałego źródła zanieczyszczeń oraz poboru wód. Wobec czego, cele środowiskowe z powodu budowy drogi nie będą zagrożone, a przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na stan ilościowy oraz chemiczny *jcwpd*.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia zastosowane będą następujące działania ograniczające wpływ na stan jednolite części wód oraz oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne: roboty będą prowadzone przy niskich stanach wody – w okresie braku zagrożenia powodziowego; most nad Kanią nie będzie posiadał podpór nurtowych, a podpory skrajne będą wykonane w ściankach szczelnych, które pozwolą na odcięcie wód gruntowych od strefy robót fundamentowych; w trakcie prac budowlanych mostu na Kani, koryto rzeki zostanie zabezpieczone przed przedostawaniem się (wpadaniem) różnego rodzaju elementów do rzeki, poprzez wykonanie np. ekranów ochronnych podwieszonych do konstrukcji stalowej; przewiduje się jedynie umocnienie koryta i brzegów na długości około 50 m tankowanie pojazdów i urządzeń budowlanych będzie prowadzone poza placem robót budowlanych; do budowy wykorzystywane będą prefabrykaty, podczas budowy nie będzie pobierana woda; baza materiałowa nie będzie lokalizowana w pobliżu cieków powierzchniowych. Ponadto, w związku z tym, że woda z odwodnienia wykopów będzie rozprowadzana w ich bezpośrednim sąsiedztwie, odwodnienie wykopów budowlanych nie może naruszać stosunków wodnych na działkach do których Inwestor nie będzie posiadał tytułu prawnego.

Analiza dokumentacji wykazała, że budowa przedmiotowej drogi nie będzie stanowić przedsięwzięcia, mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Biorąc pod uwagę charakter rozpatrywanego przedsięwzięcia oraz środki minimalizujące negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko, można stwierdzić, że nie przewiduje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych.

Gospodarowanie odpadami winno być zgodne z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz. 21 ze zm.) oraz przepisami szczegółowymi. Odpowiedni sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów, w miarę możliwości ponownego użycia lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku

przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie. W niniejszej decyzji nałożono warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych. Miejsce magazynowania powinno być odpowiednio oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa, wpłynęły uwagi i wnioski fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu dotyczące:

1. wskazania do realizacji wariantu III obwodnicy,
2. układu drogowego, odnoszące się między innymi do:
 - obowiązkowego montażu urządzeń automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem dozwolonych limitów prędkości w liczbie co najmniej 2 szt. dla każdego kierunku ruchu lub objęcie całego odcinka przedsięwzięcia systemem odcinkowego pomiaru prędkości, co przyczyni się do utrzymania zaproponowanych w oparciu o normy emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza,
 - obowiązku stosowania myjek do mycia kół pojazdów ciężarowych wyjeżdżających z budowy,
 - wymogu używania w fazie budowy maszyn o najwyższej efektywności energetycznej i najniższych emisjach zanieczyszczeń, w szczególności o dopuszczenie transportu osób i towarów wyłącznie pojazdami o klasie emisji spalin EURO 5 i 6,
3. pieszych i rowerzystów, odnoszące się między innymi do:
 - obowiązku realizacji wzdłuż planowanej drogi na całej jej długości trasy rowerowej,
 - obowiązku zastosowania nawierzchni asfaltowej dla infrastruktury rowerowej,
4. zakazu stosowania do budowy drogi tworzyw sztucznych zwłaszcza wyrobów z PVC w tym w kanalizacji odwodnieniowej i innej,
5. ochrony przyrody, tj. obowiązku wykonania w ramach przedsięwzięcia nasadzeń drzew w wielkości dwóch nowych drzew za każde jedno wycinane; wskazania miejsc, w których może dojść do przecięcia szlaków migracyjnych taksonów i oceny prawdopodobieństwa zniszczenia lub stopnia ubytku ich populacji oraz wskazanie metod ochrony płazów; wskazania słabego oglądu sytuacji dla ptaków występujących pospolicie; wskazania zaleceń w odniesieniu do przejść dla zwierząt,
6. dotyczące wszczęcia przez organ postępowania w sprawie zawarcia ugody pomiędzy stronami w kwestiach będących przedmiotem wniosku fundacji w trybie art. 114 *k.p.a.*, jako możliwość wypracowania z Inwestorem zasad realizacji inwestycji uwzględniającej postulaty fundacji.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 1, dotyczącej wskazania do realizacji wariantu III obwodnicy, należy wyjaśnić, że przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest ocena planowanego przedsięwzięcia w zakresie jego przewidywanego oddziaływania na środowisko. Organ dokonuje takiej analizy i porównuje przewidywane oddziaływania na środowisko przedstawionych w *raporcie* wariantów tego przedsięwzięcia (art. 66 ust. 1 pkt. 5 *ustawy oos*) jak również przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia (art. 66 ust. 1 pkt. 4 *ustawy oos*) waząc wielkość i istotność oddziaływania poszczególnych wariantów realizacji przedsięwzięcia na elementy środowiska, biorąc również pod uwagę inne aspekty: społeczne, ekonomiczne. Jak wynika z analizy *raportu* najmniej ingerującym w środowisko przyrodnicze jest wariant II z racji tego, że przechodzi przez północno wschodni skraj kompleksu leśnego w okolicach Krajewic, podczas gdy warianty I i III przecinają go w części północnej. Warianty I i III są zbliżone do siebie pod względem oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Za wariantem I przemawiają kwestie związane z tym, iż trasa obwodnicy przebiegać będzie wzdłuż

istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia, czyli terenu, którego użytkowanie w chwili obecnej podlega ograniczeniom. Uzasadnieniem realizacji przedsięwzięcia w wariantcie I jest dobro lokalnego społeczeństwa. Wariant ten w najmniejszym stopniu wywołuje konflikty społeczne. Wpływ na pozostałe elementy środowiska, jak powietrze, hałas, woda, we wszystkich wariantach przedsięwzięcia jest porównywalny. Zatem organ nie widzi uzasadnienia dla wskazania wyboru wariantu III do realizacji.

Odnosząc się do wniosków zawartych w pkt. 2 należy zauważyć, iż organ nie ma podstaw prawnych do rozstrzygania o nałożeniu obowiązku zamontowania urządzeń radarowych. Nie jest to przedmiotem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i należy do zarządcy drogi. Kwestie mycia kół są uregulowane odrębnymi przepisami dotyczącymi utrzymania czystości dróg. Ponadto, organ nie jest władny do nakazywania jakiego rodzaju sprzęt ma być używany w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do wniosku zawartego w pkt. 3 należy zauważyć, że organ jest związany zakresem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i nie może go dowolnie rozszerzać lub zawężać. Wobec powyższego nie może uwzględnić tego postulatu.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 4, dotyczącej zakazu używania określonych materiałów i wyrobów, w tym PVC organ nie jest władny do rozstrzygania tej kwestii w postępowaniu dotyczącym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor ma prawo dowolnie dobierać wyroby, które są dopuszczone do obrotu.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 5, w oparciu o przedstawiony do wniosku *raport*, organ wziął pod uwagę działania minimalizujące wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze, m.in. uwzględniono postulat fundacji dotyczący prac związanych z wycinką drzew i krzewów. W związku z budową drogi zajdzie konieczność usunięcia roślinności, w tym drzew i krzewów stanowiących miejsca gniazdowania chronionych gatunków ptaków. W celu minimalizacji oddziaływania realizacji przedsięwzięcia na te zwierzęta nałożono w niniejszej decyzji warunek, aby usunięcie drzew i krzewów prowadzić w okresie pozałęgowym, a dodatkowo w ramach rekompensaty za wycięte drzewa wprowadzić nasadzenia uzupełniające stosując gatunki rodzime. W uzupełnieniu do *raportu* wskazano, że na trasie planowanej obwodnicy nie zinwentaryzowano szlaków migracyjnych płazów, w związku z jej realizacją nie planuje się także zniszczenia zbiorników zasiedlonych aktualnie przez płazy. Z uwagi na to, że na trasie i w jej otoczeniu stwierdzono potencjalne siedliska płazów zaplanowano szereg działań minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływanie, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi. W opinii tut. organu przedstawione w *raporcie* informacje o występowaniu ptaków wraz z ich lokalizacją na mapie były wystarczające do przeprowadzenia prawidłowej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na ptaki i zaplanowania odpowiednich działań minimalizujących, które powinny ograniczyć negatywny wpływ przedsięwzięcia na tę grupę zwierząt. Przepusty cieków zostały dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt zgodnie z istniejącymi w tym temacie wytycznymi.

Odnosząc się do uwagi w punkcie 6 należy stwierdzić, że żądanie jest bezprzedmiotowe, ponieważ fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu nie jest stroną w niniejszym postępowaniu.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia

poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. 2013 poz. 1479), planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanego przedsięwzięcia oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o oś*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w *raporcie*.

W związku z tym, że liczba stron w przedmiotowym postępowaniu przekracza 20, na podstawie art. 74 ust. 3 *ustawy o oś* i art. 49 *k.p.a.* o niniejszej decyzji strony zawiadamia się poprzez obwieszczenie.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy o oś* tut. organ podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu w terminie 14 dni od dnia doręczenia.

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. 2014, poz. 1628 t.j. ze zm.) podmiot jest zwolniony z opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Załącznik:

I. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

I. Strony postępowania:

1) Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, reprezentowany przez p.o. Dyrektora Pana Pawła Katarzyńskiego, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań,

2) Pozostałe strony - zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

II. Do wiadomości:

3) Starosta Powiatu Gostyńskiego, na podstawie art. 86a *ustawy o oś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji).

III. Aa.



z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Zbigniew Górecki
Kierownik Oddziału Decyzji o Środowiskowych
Uwarunkowaniach i Przedsięwzięciach Limitowanych

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz. Długość drogi w wariantcie I wyniesie ok. 6614 m. Obwodnica w tym wariantcie przebiega w bliskim sąsiedztwie gazociągu wysokiego ciśnienia i miejscowości Podrzeczce po terenie równinnym. Od km ok. 3+000, za nieczynną linią kolejową, trasa przebiegać będzie po terenie pagórkowatym. Droga poprowadzona zostanie po nowym śladzie. W ramach przedsięwzięcia nastąpi kolizja projektowanej drogi z uzbrojeniem, urządzeniami infrastruktury technicznej, które zostaną przebudowane i zabezpieczone (m.in. linie elektroenergetyczne 110 kV, gazociąg). Przedsięwzięcie zlokalizowane jest po południowej i wschodniej stronie Gostynia, w większości na terenie gminy Piaski oraz w początkowym odcinku na terenie gminy Gostyń, w powiecie gostyńskim. W ramach realizacji przedsięwzięcia powstanie: obwodnica o parametrach drogi głównej „G”, szerokości jezdni 7 m, z poboczem o szerokości 2 m, kategorii ruchu KR5, obciążeniu 115 kN/oś, z nawierzchnią z warstwy ścieralnej SMA o grubości 4 cm oraz obiekty: wiadukt drogowy nad linią kolejową, wiadukt drogowy nad drogą krajową nr 12 oraz most nad rzeką Stara Kania. Lokalnie powstaną krawężniki, ścieżki betonowe oraz chodniki lub ścieżki rowerowe o nawierzchni z kostki betonowej lub betonu asfaltowego.

Obecnie ruch pojazdów prowadzony jest ulicami miasta, które są mało wydolne o niewystarczającej szerokości i przepustowości. Istniejący układ komunikacyjny miasta z przebiegającą drogą wojewódzką stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz powoduje znaczne uciążliwości dla otoczenia. W wyniku realizacji przedsięwzięcia wybudowany zostanie nowy odcinek drogi zlokalizowany po południowej i wschodniej stronie Gostynia. Nastąpi wyeliminowanie ruchu z zabudowy miasta.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie po wschodniej stronie Gostynia, na terenie gminy Piaski i Gostyń, w powiecie gostyńskim. Niweleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie. W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z urządzeniami infrastruktury melioracyjnej i infrastruktury technicznej:

- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Leszno Gronowo-Gostyń, w km 2+320 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie ze zmianą trasy z uwagi na powstały ostry kąt skrzyżowania. Alternatywnie jest możliwe usunięcie kolizji bez zmiany trasy linii, jeśli gestor sieci zaakceptuje kąt skrzyżowania linii poniżej 30°.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Leszno Gronowo-Gostyń, w km 3+558 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Gostyń-Pępowo, w km 3+881 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z gazociągiem wc DN500, w km 0+090. Usunięcie kolizji polegać będzie na obudowaniu gazociągu rurami osłonowymi większej średnicy bez ingerencji w konstrukcję i przebieg istniejącego gazociągu.

Rodzaj technologii.

Przyjęte warunki techniczno – eksploatacyjne drogi:

- kategoria drogi: droga publiczna wojewódzka,
- prędkość projektowa: 70 km/h,
- klasa drogi: klasa G główna,
- szerokość jezdni: 7 m – dwupasmowa,
- szerokość pobocza: 2 m,
- kategoria ruchu: KR5,
- obciążenie: 115 kN/oś,
- warstwy konstrukcji nawierzchni drogi głównej:
 - a) warstwa ścieralna – o grubości 4 cm, SMA,
 - b) warstwa wiążąca – o grubości 8 lub 12 cm, beton asfaltowy,
 - c) podbudowa z betonu asfaltowego – o grubości 12 lub 16 cm, beton asfaltowy,
 - d) warstwa podbudowy – o grubości 20 cm, mieszanka niezwiązana - kruszywo,
 - e) warstwa odcinająca – minimum 15 cm, mieszanka związana.

Parametry techniczne obiektów inżynierskich na trasie planowanej obwodnicy:

1) wiadukt drogowy nad linią kolejową

- konstrukcja ustroju nośnego – jednoprzęsłowy, z prefabrykowanych belek strunobetonowych,
- liczba przęseł – 1,
- rozpiętość teoretyczna przęsła – 26,20 m,
- długość całkowita – ok. 52,25 m,
- wysokość ustroju nośnego – 1,55 m,
- szerokość całkowita pomostu – 16,00 m,
- szerokość jezdni między krawężnikami – 12,00 m,
- szerokość chodników służbowych – 2x0,90 m,
- konstrukcja chodników służbowych – kapy żelbetowe,
- balustrady – stalowe, wys. 1,30 m,
- pochylenie podłużne – jednostronne ok. 1,5%,
- pochylenie poprzeczne – jednostronne min. 2%;

2) wiadukt drogowy nad DK12

- konstrukcja ustroju nośnego – dwudźwigarowy, monolityczny,
- liczba przęseł – 1,
- rozpiętość teoretyczna przęsła – 31,20 m,
- długość całkowita – ok. 57,30 m,
- wysokość ustroju nośnego – 2,26 m,
- szerokość całkowita pomostu – 18,70 m,
- szerokość jezdni między krawężnikami – 8,0 m +4,5 m,
- szerokość chodników służbowych – 2x1,0 m,
- konstrukcja chodników służbowych – kapy żelbetowe,
- balustrady – stalowe wys. 1,1 m,
- pochylenie poprzeczne – jednostronne min. 2%,
- pochylenie podłużne – jednostronne 1,5%;

3) most na rzece Starej Kani

- konstrukcja ustroju nośnego – jednoprzęsłowy, z prefabrykowanych belek strunobetonowych,
- liczba przęseł – 1,
- rozpiętość teoretyczna przęsła – 14,50 m,

- długość całkowita – ok. 35,75 m,
- szerokość całkowita pomostu – 12,52 m,
- szerokość jezdni między krawężnikami – 8,0 m,
- balustrady – stalowe, wys. 1,10 m,
- pochylenie poprzeczne – jednostronne 4,0%,
- pochylenie podłużne – jednostronne 1,5%.

Rozwiązania chroniące środowisko.

Odwodnienie realizowane będzie poprzez nadanie drodze odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Ścieki w postaci wody opadowej i roztopowej spływać będą przede wszystkim do rowów drogowych trawiastych. Miejscami, gdzie droga prowadzona będzie np. po nasypie wiaduktu, przepustu czy moście nad Kanią odwodnieniem drogi będzie kanalizacja deszczowa. W projektowanym systemie odwodnienia znajdować się będą oprócz rowów trawiastych również zbiorniki retencyjno-sedymenacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne. Odbiornikiem ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą: ziemia – poprzez infiltrację z rowów i zbiorników oraz woda – rowy melioracyjne, Rów Bodzewski i rzeka Kania.

Przed budową obwodnicy zdjęta zostanie wierzchnia warstwa gleby próchnicznej, osobno od gruntu mineralnego i wykorzystana po zakończeniu budowy przy porządkowaniu terenu. Zaplecza budowy będą wyposażone w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika.

Fundamenty podpór mostu nad Starą Kanią (Dopływ z Piasków) wykonywane będą w ściankach szczelnych, aby ograniczyć napływ wód i odwodnienie poziomu gruntowego. Roboty budowlane będą prowadzone przy niskich stanach wody – w okresie braku zagrożenia powodziowego. W trakcie budowy mostu na Kani, koryto rzeki zostanie zabezpieczone przed przedostawaniem się (wpadaniem) różnego rodzaju elementów do rzeki, poprzez wykonanie np. ekranów ochronnych podwieszonych do konstrukcji stalowej. Tankowanie pojazdów i urządzeń budowlanych będzie prowadzone poza placem robót budowlanych. Baza materiałowa nie będzie lokalizowana w pobliżu cieków powierzchniowych.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie w miarę możliwości ponowne użycie lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.

Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzone będą w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.

Wycinka drzew i krzewów przeprowadzona zostanie poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca, a w przypadku konieczności wykonania tych prac w sezonie lęgowym prace poprzedzone zostaną wizją terenową. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, prowadzone będą w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom. Prowadzone będą regularne inspekcje wykopów, pod kątem obecności w nich zwierząt. Prowadzony będzie nadzór przyrodniczy na etapie realizacji przedsięwzięcia.

z up. Regionalnego Działu Ochrony Środowiska
Kierownik Działu
Uwarunkowania i warunki

[Podpis]