

WOO-II.420.17.2023.JS.53

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) tiret pierwsze, 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 2026 r. poz. 670) oraz art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika [ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA] o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wlkp., według wariantu W4.

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wielkopolski, według wariantu W4 o długości 48,9 km ($\pm 0,5$ km). Dodatkowo zaplanowano budowę drogi DK12 stanowiącą łącznik między S11 (węzeł Pleszew Południe) a starodrożem DK11 (węzeł Pleszew), o długości 2,6 km ($\pm 0,03$ km). Projektowany odcinek drogi ekspresowej S11 położony jest w województwie wielkopolskim w powiecie jarocińskim w gminach Jarocin, Kotlin; w powiecie pleszewskim w gminach: Pleszew, Dobrzyca oraz w powiecie ostrowskim, w gminach: Raszków Ostrów Wielkopolski i Ostrów Wielkopolski - miasto. Planowana droga DK 12 między S11 (węzeł Pleszew Południe) a starodrożem DK11 (węzeł Pleszew) położona jest na terenie gminy Pleszew. Ostatni fragment projektowanej drogi ekspresowej S11 obejmuje dobudowę drugiej jezdni na odcinku istniejącej obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, od istniejącego węzła „Ostrów Wlkp. Północ” do węzła S11 „Ostrów Wlkp. Wschód” na skrzyżowaniu S11 z drogą krajową nr 25 (dowiązanie do przekroju dwujezdniowego).

Zakres robót dla planowanej inwestycji obejmuje m.in: budowę odcinka drogi ekspresowej S11 na odcinku od węzła „Jarocin Południe” do węzła „Ostrów Wlkp. Wschód”, o przekroju dwujezdniowym, każda jezdnia po dwa pasy ruchu, z rezerwą pod trzeci pas ruchu na zewnątrz korpusu drogi ekspresowej; budowę drogi DK12 między S11 (węzeł Pleszew Południe) a starodrożem DK 11 (Węzeł Pleszew); budowę węzłów drogowych; budowę jezdni dodatkowych do obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi klasy „S”; przebudowę istniejących odcinków dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w zakresie kolizji z projektowaną drogą S11; przebudowę/budowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową; budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad drogą ekspresową; budowę utwardzonego terenu na potrzeby utrzymania drogi ekspresowej zlokalizowanych po wewnętrznej stronie ogrodzenia drogi ekspresowej w celach utrzymaniowych; budowę systemu odwodnienia pasa drogowego; budowę przepustów i rur odwodnieniowych pod zjazdami; budowę urządzeń ochrony środowiska; budowę oświetlenia drogowego; usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci

uzbrojenia terenu; budowę infrastruktury związanej z drogą; budowę kanału technologicznego dla potrzeb zarządcy drogi; budowę Systemu Zarządzania Ruchem kompatybilnego i spójnego z KSZR; budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu; budowę przejazdów oraz wjazdów awaryjnych na drogę ekspresową; budowę miejsc obsługi podróżnych MOP wraz z pełną wymaganą infrastrukturą techniczną; budowę Obwodów Drogowych.

W celu powiązania projektowanej drogi ekspresowej S11 z istniejącym układem komunikacyjnym zaplanowano wykonanie nowych węzłów drogowych i rozbudowę istniejących: węzeł Jarocin Południe m. Jarocin w km 43+123 (skrzyżowanie z drogami DK11, DW443, inne) – węzeł istniejący; węzeł Witaszyce w km 46+800 (skrzyżowanie z DK12), węzeł Kotlin w km 56+931 (skrzyżowanie z DK11); węzeł Dobrzyca w km 60+731 (skrzyżowanie z DP4309P); węzeł Pleszew Południe w km 65+733 (skrzyżowanie z DK11 i DK12); węzeł Sobótka w km 80+006 (skrzyżowanie z DK11); węzeł Ostrów Wlkp. Północ w km 86+475 (skrzyżowanie z DK11/DP5300P) – węzeł istniejący.

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) Zaplecze budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych:

a) utwardzić i uszczelnić oraz wyposażyć w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków; wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować;

b) nie lokalizować:

- w dolinach cieków naturalnych
- w odległości mniejszej niż 50 m od koryt cieków,
- na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,
- na obszarach osuwisk i obszarach predysponowanych do wystąpienia ruchów masowych ziemi,
- na obszarze głównego zbiornika wód podziemnych nr 310 Dolina Kopalna rzeki Ołobok i strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego,
- na obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych oraz poza obszarami podmokłymi,
- w bezpośrednim sąsiedztwie - nie bliżej niż 20 m - od zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych,
- w obszarze spływu wody podziemnej do ujęcia w Kuczkowie,
- w odległości mniejszej niż 50 m od siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, stanowisk lub siedlisk cennych i rzadkich gatunków grzybów, roślin i zwierząt,

w szczególności poza odcinkami w km: 48+992-49+092; 51+000-51+204; 51+272-51+357; 51+617-51+717; 56+886-57+576; 59+200-60+200; 67+776-68+689; 69+133-70+872; 70+640-70+740; 70+900-72+100; 72+624-72+724; 73+988-74+088; 75+923-76+023; 78+085-78+185; 78+261-78+853; 81+567-81+603; 81+612-81+648; 82+567-82+667; 84+398-84+498; 89+200-91+720; 2+490-2+668 (DK 12, L strona); 45+362-45+420 (P strona); 46+282-46+387 (L strona); 46+289-46+385 (P strona); 46+295-46+378 (L strona); 46+297-46+335 (P strona); 47+398-47+622 (L strona); 47+474 – 47+502 (P strona); 48+505-48+598 (L strona); 51+717-51+743 (P strona); 51+735-51+974 (P strona); 51+742-51+765 (L strona); 61+960-61+990 (P strona); 65+493-65+763 (P strona); 66+022-66+245 (L strona); 74+031-74+035 (L strona); 80+482-80+567 (L i P strona); 84+612-85+809 (P strona); 85+160-85+567 (L strona); 86+029-86+569 (P strona); 87+382-87+705 (L strona); 87+888-88+054 (L strona); 88+740-88+952 (L strona); 88+899-89+028 (P strona).

(L – lewa, P – prawa, strona liczona względem rosnącego kilometrażu).

- 2) Wytwarzane odpady magazynować selektywnie w pojemnikach lub kontenerach, stosować szczelne i opisane pojemniki, wywozić z placu budowy tylko i wyłącznie przez uprawnione podmioty i dysponujące odpowiednimi decyzjami administracyjnymi.
- 3) Płyny eksploatacyjne lub odpady w postaci ciekłej przechowywać w szczelnych zbiornikach, a wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, a zużyte przekazywać do unieszkodliwienia.
- 4) Odpady niebezpieczne gromadzić w miejscach utwardzonych i uszczelnionych oraz zabezpieczonych przed warunkami atmosferycznymi oraz dostępem osób nieupoważnionych.
- 5) Wszelkie sypkie materiały gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia.
- 6) Płyny eksploatacyjne i budowlane lub odpady w postaci ciekłej przechowywać w szczelnych zbiornikach, na utwardzonej, uszczelnionej powierzchni, a wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
- 7) Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać warstwę urodzajną ziemi i składować przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - a) oddzielnie od pozostałych mas ziemnych z wykopów;
 - b) w wydzielonej części pasa robót;
 - c) w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych;
 - d) w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.

Po zakończeniu budowy wykorzystać do umocnień skarp, urządzenia zieleni przydrożnej, a także do rekultywacji terenów wykorzystywanych czasowo pod plac budowy.
- 8) W miejscach bezpośrednich prac budowlanych zapewnić środki do neutralizacji ewentualnych wycieków; wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować a zużyty sorbent magazynować w szczelnych pojemnikach i odpowiednio zagospodarowywać.
- 9) Tankowanie i bieżącą konserwację pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych wykonywać poza terenem placu budowy, w miejscach utwardzonych, uszczelnionych i wyposażonych w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków.
- 10) Place postojowe sprzętu budowlanego, miejsca przechowywania substancji zawierających oleje, bazy materiałowe z substancjami podatnymi na migrację i cieczami wykonać na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, wyposażonym w sorbenty substancji ropopochodnych.
- 11) Wydzielić na placu budowy miejsca awaryjnych napraw sprzętu – z uszczelnionym i utwardzonym podłożem oraz wyposażać w sorbenty substancji ropopochodnych.
- 12) Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych realizować poza placem budowy w miejscach i obiektach do tego przeznaczonych.
- 13) Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie wykonywać ujęć wód podziemnych na cele technologiczne i budowlane.
- 14) Nie prowadzić poboru wody na potrzeby budowlane, sanitarne, socjalno-bytowe z wód powierzchniowych.
- 15) Zaopatrzenie w wodę realizować z istniejących instalacji wodociągowych zlokalizowanych w pobliżu trasy, poprzez jej transportowanie w beczkownikach lub innych urządzeniach mobilnych, a poboru wód dokonywać za zgodą i na warunkach określonych przez administratora wodociągu.
- 16) Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu. W trakcie prac budowlanych:
 - a) czas prac odwodnieniowych, a także szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do rzeczywistych potrzeb technologicznych;

- b) w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej;
 - c) w trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń.
- 17) Fundamenty obiektów inżynierskich realizowane w dolinach rzek wykonywać w osłonie ze ścianek szczelnych.
 - 18) Nowe odcinki koryt cieków wykonać w sposób, który pozwoli na nawiązanie profilem do odcinków istniejących.
 - 19) Nie doprowadzać do zaburzeń stosunków wodnych na modernizowanych odcinkach cieków, stosując czasowe przystosowanie części istniejących koryt do prowadzenia wód, umożliwiając swobodne wykonywanie prac w samym korycie bez narażenia wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie oraz zachowanie swobodnego przepływu tych wód.
 - 20) W przypadku przełożenia koryt rowów melioracyjnych i cieków naturalnych - włączyć nowopowstały odcinek do naturalnego koryta cieku, następnie odciąć stary fragment koryta w pierwszej kolejności od strony górnego odcinka cieku poprzez zastosowanie przegrody, z jednoczesnym zachowaniem ciągłości przepływu wody w nowopowstałym odcinku koryta cieku. Zasypywanie starego koryta realizować po jego osuszeniu i prowadzić jednostronnym frontem roboczym.
 - 21) 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.
 - 22) Zapewnić drożność hydromorfologiczną na modernizowanych ciekach naturalnych poprzez zastosowanie „kanałów obiegowych”.
 - 23) Nowe odcinki koryt cieków i rowów zaprojektować z zachowaniem dotychczasowej wielkości i dynamiki przepływu wód i odtworzyć warunki hydromorfologiczne jak kształt, szerokość, głębokość czy krętość tożsame lub lepsze w stosunku do istniejących.
 - 24) Umocnienia i regulacje cieków lub rowów przeprowadzać tylko w niezbędnym zakresie. Skarpy oraz dno koryt regulowanych cieków umocnić i zabezpieczyć przed erozją, niszczeniem i rozmywaniem poprzez stosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych. Przy umacnianiu koryta cieku w okolicy budowli mostowych nie stosować gabionów, płyt betonowych czy innych sztucznych, wielkopowierzchniowych elementów eliminujących naturalną strukturę brzegów i dna, a stabilizację dna wykonać za pomocą materiałów naturalnych i odpowiednio skonstruowanych bystrzy.
 - 25) Na rzece Ołobok oraz w bezpośrednim otoczeniu nie prowadzić prac hydrotechnicznych ani żadnych robót związanych z jej przebudową czy umocnieniem.
 - 26) Przebudować kolidujące z przedsięwzięciem urządzenia melioracyjne, w tym drenarskie, w sposób zachowujący ich funkcjonalność i niezmieniający istniejących stosunków wodnych.
 - 27) Prace w korytach cieków naturalnych będących w kolizji z planowanym przedsięwzięciem prowadzić etapowo, miejscowo i na krótkich odcinkach.
 - 28) Prace na ciekach prowadzić przy niskich stanach wód z zachowaniem przepustowości i ciągłości przepływu koryta.
 - 29) 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.
 - 30) Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia wyznaczyć w terenie miejsca niezbędne do zastosowania tymczasowych grodzień herpetologicznych. Prace polegające na montażu grodzień wykonać przed rozpoczęciem wiosennego sezonu

migracji i utrzymywać we właściwym stanie w całym okresie aktywności płazów, tj. do końca października. Zastosować tymczasowe ogrodzenia obszaru prowadzenia robót spełniające następujące wymagania:

- a) wysokość części nadziemnej co najmniej 50 cm;
- b) głębokość zakopania w gruncie co najmniej 10 cm;
- c) odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi, w kierunku otaczającego terenu pod kątem 45-90°, tworząc przewieszkę o szerokości 5 cm;
- d) wykonać z materiału umożliwiającego odpowiedni i trwały naciąg, aby nie dopuścić do jego fałdowania;
- e) zakończenie ogrodzenia w kształcie litery U.

31) Grodzienia o których mowa w pkt 30), wykonać w szczególności w miejscach wzmożonej aktywności i rozrodu płazów, we wskazanych niżej kilometrażach (z dokładnością do ± 20 m):

- 44+800-46+400 (L, P strona)
- 48+400-49+900 (L, P strona)
- 49+900-50+400 (L strona)
- 50+600-52+000 (L, P strona)
- 54+500-56+000 (L strona)
- 56+000-56+900 (L, P strona)
- 56+900-57+600 (L strona)
- 59+700-60+150 (L, P strona)
- 64+800-65+100 (P strona)
- 65+100-67+000 (L, P strona)
- 69+100-70+700 (L, P strona)
- 79+600-80+500 (P strona)
- 84+600-85+600 (L, P strona)
- 85+600-86+700 (P strona)
- 89+800-91+000 (L, P strona).

32) Przed rozpoczęciem prac wytyczyć i oznaczyć w terenie, w widoczny sposób, stanowiska gatunków chronionych i płaty siedlisk przyrodniczych niekolidujących z pracami, oddalone do 100 m od terenu realizacji przedsięwzięcia, których obecność stwierdzono w trakcie prac inwentaryzacyjnych.

33) 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 przesuszaniem i przemarzaniem;
- nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.

34) Drogi dojazdowe do placu budowy prowadzić poza stwierdzonymi stanowiskami gatunków chronionych i siedliskami przyrodniczymi.

35) Wszelkie powstałe zastoiska wody kontrolować w okresie od początku marca do końca lipca. Codziennie przed rozpoczęciem i po zakończeniu prac, odławiać uwięzione zwierzęta i przenosić w odpowiednie dla poszczególnych gatunków siedliska położone poza zasięgiem oddziaływania prac budowlanych.

36) Dopuszcza się zniszczenie następujących płatów leśnych siedlisk przyrodniczych położonych poza obszarami Natura 2000 na powierzchniach określonych w tabeli 1.

Tabela 1

Nazwa	Kod	Maks. powierzchnia dopuszczona do zniszczenia w wyniku realizacji prac (ha)
Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	9170	9,601
Kwaśne dąbrowy (<i>Quercion robur-petraeae</i>)	9190	3,358
Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i>) i olsy źródliskowe	91E0*	0,210
Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (<i>Ficario-Ulmetum</i>)	91F0	0,590

- 37) Niszczenie roślinności zielnej i zdejmowanie humusu, na terenach innych niż grunty orne oraz wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
- 38) W przypadku wykrycia w obrębie drzew przeznaczonych do wycinki chronionych lub rzadkich saproksylicznych gatunków chrząszczy (takich jak: kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*, kwietnica okazała *Protaetia aeruginosa*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*), wycięte pnie drzew zasiedlonych przez larwy owadów przenieść w pobliże rosnących dębów/lip o nasłonecznionych pniach, znajdujących się w sąsiedztwie siedliska tych gatunków. Prace wykonać pod nadzorem entomologa.
- 39) Wycinkę dziuplastych drzew poprzedzić wykonaniem ekspertyzy chiropterologicznej pod kątem obecności nietoperzy, a w przypadku ich stwierdzenia termin i sposób wykonania wycinki dostosować do potrzeb stwierdzonych gatunków.
- 40) Zniszczenie siedlisk rozrodczych 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.
- 41) Prace ingerujące w strukturę cieków w tym ich przebudowę prowadzić poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry, który trwa od 1 marca do 15 lipca.
- 42) W odniesieniu do drzew usuwanych poza gruntami leśnymi przeprowadzić nasadzenia drzew minimalizujące straty przyrodnicze, w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 20 cm do 100 cm, w stosunku 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 100 cm do 200 cm, w stosunku 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm do 300 cm oraz w stosunku 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 300 cm przeprowadzić nasadzenia krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów i powierzchnia rzutu koron drzew o obwodzie do 20 cm łącznie; do nasadzeń nie wykorzystywać roślin gatunków obcych. Dopuszcza się użycie nieinwazyjnych odmian ozdobnych (rodzimych lub zadomowionych) w rejonie węzłów, rond czy MOP.
- 43) W pierwszym rzędzie nasadzenia prowadzić wzdłuż istniejących dróg, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących.
- 44) Do sadzenia zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew gatunków rodzimych: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym

pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.

- 45) 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.
- 46) Przeprowadzić zalesienie terenu na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia wymienionych w pkt 36) zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych, gatunkami zgodnymi ekologicznie z miejscem wykonywania zalesienia.
- 47) Wszystkie obiekty odwodnieniowe odpowiednio zabezpieczyć przed przenikaniem zwierząt do ich wnętrza, z uwzględnieniem następujących wymagań:
 - a) studnie i komory separatorów zabezpieczyć szczelnymi pokrywami górnymi z dopasowanymi szczelnymi włazami rewizyjnymi;
 - b) studnie wpadowe zabezpieczyć na wszystkich potencjalnych drogach przenikania płazów do ich wnętrza, w tym:
 - w otworach wlotowych na rowach zamontować kraty stalowe o wielkości oczek nie większej niż 0,5x0,5 cm,
 - w przypadku studni, które poza otworami wpadowymi, zasilane są również przez kanały podziemne zastosować pochylnie wsparte na dnie studni, które łączą dno komory z otworem wlotowym pozwalając na samodzielne wychodzenie płazom w kierunku odbiornika,
 - poziome wpusty drogowe i mostowe z kratami wyposażyć w zabezpieczenia zatrzymujące płazy w obrębie wpustu i pozwalające im na samodzielne wychodzenie.
- 48) Na potrzeby przewidywanego oświetlenia drogi zastosować źródła światła jak najmniej przyciągające owady, tj. oświetlenie ledowe lub sodowe. Zastosować drogowe oprawy oświetleniowe ograniczające emisję światła w kierunku nieba. Oprawa powinna całkowicie odciąć światło w górnej półprzestrzeni – górny współczynnik natężenia światła (ULOR)=0,0%. Barwa światła powinna charakteryzować się niską emisją światła niebieskiego oraz niską emisją UV, powinna być ciepła lub neutralna o temperaturze barwowej nie większej niż 4000K. Powierzchnia emitująca światło powinna być płaska. Na etapie eksploatacji oświetlenie drogowe powinno być ukierunkowane tak aby bezpośredni rozsył strumienia świetlnego nie przekraczał granic pobocza drogi ± 2 m. Należy unikać oświetlenia jezdni w odległości min. 200 m od najścia na przejścia. W miejscach, gdzie konieczne będzie lokalizacja oświetlenia w mniejszej odległości oraz w obszarze intensywnych przelotów i żerowania nietoperzy, zastosować oprawy kierunkowe oświetlające jedynie określony obiekt/obszar (bez rozpraszania światła do tyłu).
- 49) Ekrany akustyczne oraz ekrany przeciwoślńieniowe na przejściu górnym dla zwierząt obsadzić roślinnością, w szczególności pnączami.
- 50) Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić udokumentowany nadzór przyrodniczy, obejmujący: 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 oraz wskazanie ostatecznej lokalizacji płotków stałych.
- 51) Po zakończeniu prac budowlanych uporządkować pozostały teren przekształcony wskutek realizacji przedsięwzięcia.
- 52) Zapewnić stały monitoring stanu technicznego ekranów akustycznych, w tym uszkodzeń i ubytków mających wpływ na zmniejszenie ich skuteczności akustycznej. Stwierdzone nieprawidłowości niezwłocznie usuwać, nie dłużej jednak niż w ciągu 6 miesięcy od chwili stwierdzenia nieprawidłowości.

- 53) Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów drogowych.
- 54) Prowadzić bieżącą kontrolę techniczną i utrzymania wszystkich przejść dla zwierząt dużych 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, stosy 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.
- 55) 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, stosy 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 odcinkach, na których zwierciadło wód gruntowych występować będzie powyżej projektowanej niwelety drogi lub niwelety rowów drogowych, zaprojektować takie rozwiązania zabezpieczenia korpusu drogi przed napływem wód gruntowych, aby nie wpływały one trwale i negatywnie na istniejące w otoczeniu drogi stosunki gruntowo-wodne, a drenaż wgłębny odsuwający poziom wody od spodu konstrukcji nawierzchni zaprojektować w taki sposób, aby lej depresji nie wykraczał poza pas drogowy planowanego przedsięwzięcia.
 - 2) Zaprojektować takie rozwiązania geoinżynierskie, które nie będą zmieniały stosunków gruntowo-wodnych w otoczeniu obiektów budowlanych.
 - 3) Dla miejsc obsługi pasażerów (MOP):
 - a) w systemie odwodnienia zaprojektować i wykonać urządzenia do oczyszczania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni utwardzonych w postaci osadnika oraz separatora substancji ropopochodnych; urządzenia te zlokalizować przed zrzutem wód do odbiornika;
 - b) zapewnić zaopatrzenie w wodę z przyłącza wodociągowego lub własnego ujęcia wód o wydajności mniejszej niż 10 m³/h;
 - c) zapewnić odbiór ścieków sanitarno-bytowych do zbiorczego systemu kanalizacji sanitarnych lub obiekt wyposażyć w lokalną biologiczną oczyszczalnię ścieków sanitarno-bytowych.
 - 4) Stanowisk postojowych dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne nie projektować i nie lokalizować w zagłębieniach terenu, na terenach podmokłych oraz w odległości mniejszej niż 10 m od rowów i cieków.
 - 5) Stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne na terenie MOP-ów wyposażyć w odrębny, szczelny system odwodnienia, odporny na działanie ze strony substancji niebezpiecznych, zaopatrzony w urządzenia do przejmowania i neutralizacji wycieków substancji niebezpiecznych.

- 6) Nawierzchnię stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne na terenie MOP-ów wykonać jako utwardzoną, nienasiąkliwą oraz zapobiegającą przenikaniu substancji niebezpiecznych do gruntu, urządzeń wodnych i wód.
- 7) Na terenie OUD w magazynie środków zimowego utrzymania dróg, w warsztacie, myjni samochodowej oraz na stacji paliw zaprojektować szczelne nawierzchnie odporne na erozyjne działanie soli.
- 8) Zaprojektować zorganizowany i szczelny system odwodnienia z dróg, placów, stacji paliw, jezdni manewrowych i miejsc postojowych OUD. Przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych z terenu OUD do odbiornika zaprojektować układ podczyszczający w postaci osadnika oraz separatora substancji ropopochodnych.
- 9) W ewentualnej myjni samochodowej OUD zaprojektować zamknięty obieg wody.
- 10) System odwodnienia drogi zaprojektować w taki sposób, aby odpływ wód opadowych i roztopowych do cieków nie był większy niż wielkości spływu z rozpatrywanej zlewni w stanie obecnym z istniejących dróg i z terenów zielonych.
- 11) Odwodnienie zaprojektować z uwzględnieniem odpowiednio ukształtowanych spadków poprzecznych i podłużnych; wpustów drogowych; trawiastych rowów drogowych; odcinków szczelnej kanalizacji deszczowej; zbiorników retencyjnych; wylotów do odbiorników ostatecznych.
- 12) Zaprojektować zbiorniki retencyjne infiltracyjne o odpowiedniej objętości z przelewem do cieków lub urządzeń wodnych.
- 13) W systemie odwodnienia planowanego układu drogowego zaprojektować urządzenia redukujące w spływach wód opadowych i roztopowych zawiesinę ogólną, w szczególności wpusty drogowe z częścią osadnikową, osadniki/piaskowniki zawieszin, oraz zbiorniki retencyjne. Osadniki zawieszin zaprojektować bezwzględnie przed każdym zbiornikiem wód deszczowych. Ww. urządzenia tak dobrać, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji gwarantujący dotrzymanie standardów określonych w przepisach prawa. Dodatkowo:
 - a) w przypadku odprowadzania wód opadowych i roztopowych bezpośrednio do odbiornika, tj. z pominięciem zbiorników retencyjnych, przed wylotem zaprojektować osadnik, separator substancji ropopochodnych oraz zastawkę umożliwiającą odcięcie odpływu;
 - b) wody opadowe i roztopowe odprowadzać do odbiornika z pominięciem zbiorników wód deszczowych wyłącznie w przypadku małych zlewni, a w razie potrzeby zaprojektować rozwiązania spowalniające odpływ;
 - c) na odcinkach, gdzie istnieje zagrożenie zanieczyszczenia wód podziemnych wykonać zabezpieczenia przed ewentualnym zanieczyszczeniem w postaci rowów szczelnych lub kanalizacji tj. w km 56+886-57+576; 59+200-60+200; 67+776-68+689; 69+133-70+872; 78+261-78+853;
 - d) przed zrzutem wód opadowych i roztopowych do rzeki Trzemny oraz dopływów Neru zaprojektować separatory substancji ropopochodnych;
 - e) na odcinku w km od 89+200 do 91+720 zaprojektować szczelny system odwodnienia oraz szczelne zbiorniki retencyjne. Dodatkowo, w strefie ochronnej komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego, tj. w km 90+798-91+720, oprócz zaprojektowania rozwiązań wynikających z rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej W Poznaniu z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2004 r., Nr 03, poz. 04 ze zm.), na całej szerokości pasa drogowego zaprojektować i wykonać uszczelnienie z folii ułożonej bezpośrednio na podłożu przygotowanym pod nasyp drogowy;
 - f) w odniesieniu do zbiorników Z23, Z131 oraz Z132, a także związanych z nimi urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe, zaprojektować rozwiązania zapewniające całkowitą ochronę wód powodziowych przed zanieczyszczeniem oraz funkcjonalność systemu odwodnienia;

- g) przed zrzutem do odbiorników zaprojektować mechanizmy umożliwiające odcięcie odpływu do odbiornika.
- 14) W przypadku ustanowienia strefy ochrony pośredniej ujęcia wody w Kuczkowie lub w przypadku nieustającej eksploatacji ujęcia wód w Kuczkowie, w kilometrze 70+900-72+100 drogi ekspresowej, całą szerokość pasa drogowego uszczelnić folią, w tym samym kilometrze zaprojektować szczelny system odwodnienia, szczelne zbiorniki retencyjne oraz urządzenia podczyszczające w postaci osadników i separatorów substancji ropopochodnych, a także krawężniki, a wody opadowe i roztopowe z tego odcinka odprowadzać do Dopływu z Sowiny lub rzeki Giszki, z bezwzględnym pominięciem rowów melioracyjnych z którymi przedsięwzięcie koliduje na obiektach PP/PZMz-321 oraz PP/PZMz-322.
- 15) Na odcinkach, na których dno rowów drogowych lub zbiorników retencyjno-infiltracyjnych będzie występować mniej niż 2 m od zwierciadła wód gruntowych (z uwzględnieniem amplitudy wahań), dno tych urządzeń wyposażyć w geowłókninę.
- 16) W kilometrze 90+798-91+720, w granicach pasa drogowego przebiegającego przez obszar ochrony komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego wykonać piezometry i prowadzić monitoring jakości i ilości wód podziemnych.
- 17) W przypadku ustanowienia strefy ochrony pośredniej ujęcia wody w Kuczkowie lub w przypadku nieustającej eksploatacji ujęcia wód w Kuczkowie, w kilometrze 70+900-72+100 drogi ekspresowej wykonać piezometry i prowadzić monitoring jakości i ilości wód podziemnych.
- 18) Na projektowanym odcinku drogi ekspresowej zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o minimalnych parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 2.

Tabela 2

Numer ekranu	Lokalizacja ekranu [km drogi]	Długość [m]	Wysokość [m]	Uwagi
Strona lewa według rosnącego kilometrażu				
13	48+212 - 48+496 (S11)	286	5,0	-
14	48+496 - 48+525 (S11)	30	4,0	-
15	48+525 - 48+743 (S11)	218	5,0	-
16	48+743 - 49+094 (S11)	351	6,0	-
21	57+759 - 58+199 (S11)	438	4,0	-
22	58+973 - 59+023 (S11)	49	6,0	-
23	59+023 - 59+059 (S11)	35	4,0	-
24	59+059 - 59+340 (S11)	281	6,0	-
27	61+918 - 62+161 (S11)	242	3,0	-
28	62+629 - 62+975 (S11)	345	3,0	-
29	64+979 - 65+266 (S11)	288	3,0	-
41	66+195 - 66+578 (S11)	385	3,0	-
45	67+635 - 67+920 (S11)	285	4,5	-
47	68+963 - 69+215 (S11)	253	5,0	-
49	70+166 - 70+469 (S11)	304	6,0	-
50	70+757 - 71+069 (S11)	313	4,0	-
52	73+667 - 73+973 (S11)	304	5,5	-
54	78+268 - 78+538 (S11)	271	5,0	-
55	79+084 - 79+363 (S11)	281	4,0	-
61	81+213 - 81+507 (S11)	294	6,0	-
62	81+507 - 81+603 (S11)	96	4,0	-
63	83+031 - 83+334 (S11)	302	4,5	-
68	89+625 - 89+895 (S11)	267	3,5	-

Numer ekranu	Lokalizacja ekranu [km drogi]	Długość [m]	Wysokość [m]	Uwagi
69	90+341 - 90+616 (S11)	275	3,0	-
30	1+042 - 1+170 (łącznik do DK11)	145	6,0	-
31	1+203 - 1+231 (łącznik do DK11)	42	3,0	przy północnym wlocie do ronda po jego zachodniej stronie
33	1+177 - 1+413 (łącznik do DK11)	260	6,0	-
34	1+895 - 2+105 (łącznik do DK11)	209	4,0	-
35	2+580 (łącznik do DK11)	44	3,5	wg obecnego kilometrażu DK11: 372+958 – 373+000 strona prawa
36	2+434 - 2+580 (łącznik do DK11)	228	3,0	wg obecnego kilometrażu DK11: 373+000 – 373+115 strona prawa
Strona prawa według rosnącego kilometrażu				
1	42+777 - 42+877 (S11)	100	8,0	-
2	42+872 - 42+879 (S11)	26	6,0	Ekran wzdłuż odcinka ul. Świętego Ducha w Jarocinie (strona północna)
3	42+891 - 42+983 (S11)	132	6,0	-
4	42+983 - 43+073 (S11)	100	4,0	-
5	44+135 - 44+740 (S11)	604	5,0	-
6	47+276 - 47+446 (S11)	169	5,5	-
7	47+446 - 47+768 (S11)	321	6,0	-
8	46+374 - 46+483 (S11)	205	4,0	wg obecnego kilometrażu DK11: 352+880 – 353+080 strona prawa
9	46+558 - 46+592 (S11)	87	3,0	wg obecnego kilometrażu DK11: 353+175 – 353+260 strona prawa
10	48+211 - 48+486 (S11)	273	6,0	-
11	48+486 - 48+537 (S11)	51	4,0	-
12	48+537 - 48+949 (S11)	411	6,0	-
18	54+481 - 54+731 (S11)	249	6,0	-
19	54+731 - 54+895 (S11)	163	4,0	-
20	57+553 - 57+964 (S11)	412	6,5	-
25	60+403 - 60+656 (S11)	391	3,0	ekran wzdłuż trasy głównej oraz łącznicy po stronie prawej
26	61+730 - 61+915 (S11)	186	3,0	-
42	66+627 - 66+997 (S11)	368	4,5	-
43	67+110 - 67+403 (S11)	292	5,0	-
44	67+501 - 67+788 (S11)	287	4,0	-
46	68+853 - 69+136 (S11)	282	4,5	-
48	70+151 - 70+474 (S11)	321	6,0	-

Numer ekranu	Lokalizacja ekranu [km drogi]	Długość [m]	Wysokość [m]	Uwagi
51	73+465 - 73+721 (S11)	257	3,0	-
53	74+344 - 74+606 (S11)	261	4,0	-
56	79+634 - 79+783 (S11)	150	5,0	-
57	79+646 - 79+709 (S11)	73	6,0	wg obecnego kilometrażu DK11: 387+740 – 387+812 strona prawa
58	80+173 - 80+200 (S11)	27	3,0	wg obecnego kilometrażu DK11: 388+271 – 388+298 strona prawa
59	80+313 - 80+352 (S11)	40	3,0	wg obecnego kilometrażu DK11: 388+391 – 388+430 strona prawa
60	81+241 - 81+524 (S11)	283	6,5	-
64	83+182 - 83+696 (S11)	512	4,0	-
65	83+699 - 83+787 (S11)	88	4,0	przy DK 11
66	87+297 - 87+490 (S11)	193	4,0	-
67	88+791 - 88+984 (S11)	193	3,0	-
32	1+117 - 1+157 (łącznik do DK11)	69	3,0	przy południowym wlocie do ronda po jego wschodniej stronie
37	2+532 - 2+558 (łącznik do DK11)	82	3,5	wg obecnego kilometrażu DK11: 373+230 – 373+312 strona lewa
38	1+895 - 2+105 (łącznik do DK11)	210	4,0	-
39	1+171 - 1+290 (łącznik do DK11)	126	4,0	-
40	1+086 - 1+150 (łącznik do DK11)	72	4,0	-

Ekrany zlokalizować jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne i przebieg drogi w terenie.

- 19) Ekrany wykonać z materiałów o klasie izolacyjności B3 charakteryzujących się minimalnymi wartościami jednolicebowego wskaźnika oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych DL_R (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) nie mniejszą niż 24 dB oraz charakteryzujących się minimalnymi wartościami jednolicebowego wskaźnika właściwości pochłaniania DL_α (zgodnie z normą PN-EN 1793-1 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe – Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych – Część 1: Właściwa charakterystyka pochłaniania dźwięku) nie mniejszą niż 10 dB (klasa pochłaniania A3).
- 20) Fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.
- 21) Zachować rezerwę terenu na ewentualne wydłużenie ekranów akustycznych w każdą stronę o co najmniej 20 % ich zakładanej długości.
- 22) 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.

- 23) Nie lokalizować podpór i fundamentów obiektów w korytach cieków.
- 24) Wykonać zbiorniki zastępcze dla płazów za niszczone siedliska w km ok: 46+207 – 46+389 (P, L strona); 59+867 – 60+002 (P, L strona); 69+729 – 69+762 (L strona); 75+974 – 76+006 (P strona), 90+863 – 91+124 (P strona), z zachowaniem następujących parametrów i wymagań:
- wielkość zbiornika równa co najmniej wielkości niszczonego siedliska;
 - ukształtować w sposób zapewniający zróżnicowanie głębokości poprzez wykonanie tzw. podwodnych wzniesień,
 - powierzchnia minimalna zbiornika: 0,2 ha,
 - głębokość maksymalna 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.
- 25) Zbiorniki wód deszczowych zlokalizować w odległości min. 50 m od krawędzi przejść dla zwierząt dużych i średnich oraz szczelnie wygrodzić stałym ogrodzeniem herpetologicznym o następujących parametrach: 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°.
- 26) Zaprojektować i zbudować obiekty inżynierskie pełniące funkcję przejść dla zwierząt dużych i średnich o parametrach i lokalizacji określonej w tabeli 3.

Tabela 3

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
1	PZGd-301	Przejście górne dla zwierząt dużych	45+900	40	nd.	-	nd.	Łoś, jeleń, sarna, daniel, dzik, wilk, ryś, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
2	MS/PZDsz-302	Przejście dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekiem	49+026	2x10	3,5	≥ 0,7	23	Sarna, dzik, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
3	MS/PZDsz-304	Przejście dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	51+111	2x10	3,5	$\geq 0,7$	10	Sarna, dzik, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
4	MS/PZDdz-306	Przejście dla zwierząt dużych zintegrowane z ciekim	51+667	2x8	5	$\geq 0,7$	8	Sarna, dzik, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
5	PZDsz-309	Przejście dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	59+801	2x3	3,5	$\geq 0,07$	2	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
6	PZDsz-319	Przejście dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	68+700	2x3,5	3,5	$\geq 0,07$	3,5	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
7	MS/PZDdz-319a	Przejście dla zwierząt dużych zintegrowane z ciekim	69+826	2x8	5	$\geq 1,5$	3	Łoś, jeleń, sarna, daniel, dzik, wilk, ryś, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne,

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
								gryzonie, gady, płazy
8	MS/PZDdz-320	Przejście dla zwierząt dużych zintegrowane z ciekim	70+683	2x7	5	$\geq 0,7$	7	Sarna, daniel, dzik, wilk, ryś, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
9	MS/PZDdz-322	Przejście dla zwierząt dużych zintegrowane z ciekim	72+631	2x7	5	$\geq 0,7$	7	Sarna, dzik, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
10	MS/PZDsz-323	Przejście dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	74+025	2x7	3,5	$\geq 0,7$	7	Sarna, dzik, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
11	PZDsz-323	Przejście dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	75+964	2x6,5	2,5	$\geq 0,7$	6,5	Sarna, dzik, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne,

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
								gryzonie, gady, płazy
12	MS/PZDsz-326	Przejście dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	78+078	2x5	2,5	$\geq 0,7$	5	Sarna, dzik, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
13	MS/PZDsz-329	Przejście dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	80+829	2x5	3,5	$\geq 0,7$	4	Sarna, dzik, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
14	MS/PZDsz-332	Przejście dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	82+620	2x5	3,5	$\geq 0,7$	5	Sarna, dzik, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
15	MS/PZDdz-334	Przejście dla zwierząt dużych zintegrowane z ciekim	85+179	2x5	5	$\geq 1,5$	3	Łoś, jeleń, sarna, daniel, dzik, wilk, ryś, lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne,

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
								gryzonie, gady, płazy

27) Zaprojektować i zbudować obiekty inżynierskie pełniące funkcje przejść dla płazów i małych zwierząt o parametrach i lokalizacji określonej w tabeli 4.

Tabela 4

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
1	PP/PZMz-332	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	2+000 (DK12)	2x1	1,5	≥ 0,07	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
2	MS/PZMz-339	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	2+305 (DK12)	2x6	1,5	≥ 0,07	6	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
3	PZMz-300	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	44+539	2x1,5	1,5	≥ 0,07	1,5	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
4	PZMz-301	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	45+608	2x2	1,5	≥ 0,07	2	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
5	PP-301	Przejście dla płazów suche	46+130	1	0,75	nd	nd.	Płazy, gady

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
6	MS/WS/PZMz-300	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	46+287	2x6	1,5	$\geq 0,07$	6	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
7	PP/PZMz-302	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	47+591	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, pozostałe gady, płazy
8	PP-302	Przejście dla płazów suche	49+330	1	0,75	nd	nd.	Płazy, gady
9	PZM-302.1	Przejście dla małych zwierząt	49+432	2	1,5	$\geq 0,07$	nd.	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
10	PP-302.2	Przejście dla płazów suche	49+530	1	0,75	nd	nd.	Płazy, gady
11	PP-303.1	Przejście dla płazów suche	51+400	1	0,75	nd	nd.	Płazy, gady
12	PP-303.2	Przejście dla płazów suche	51+500	1	0,75	nd	nd.	Płazy, gady
13	PP/PZMz-303	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	52+676	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
14	PZMz-304	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	52+977	2x4	1,5	$\geq 0,07$	4,5	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
15	PP/PZMz-305	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	53+674	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
16	PZMz-306	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	54+112	2x1	1,5	$\geq 0,07$	2	lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
17	PZMz-307	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	54+883	2x1,5	1,5	$\geq 0,07$	1,5	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
18	PZM-308	Przejście dla zwierząt małych	56+356	2	1,5	$\geq 0,07$	nd.	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
19	PP/PZMz-310	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	61+482	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
20	PP/PZMz-311	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	62+183	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
21	PP/PZMz-312	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	62+753	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
22	PP/PZMz-313	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	63+354	2x4	1,5	$\geq 0,07$	4	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
23	PP/PZMz-314	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	64+470	2x4	1,5	$\geq 0,07$	4	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
24	PP/PZMz-315	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	65+087	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
25	PP/PZMz-316	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	66+396	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
26	PP-316.1	Przejście dla płazów suche	66+550	1	0,75	nd	nd.	Płazy, gady
27	MS/PZMz-316a	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	66+749	2x5	1,5	$\geq 0,07$	5	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
28	PP/PZMz-318	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	67+534	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryznie, gady, płazy
29	PZMz-320	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	69+252	2x3	1,5	$\geq 0,07$	3	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryznie, gady, płazy
30	PP/PZMz-321	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	71+113	2x4	1,5	$\geq 0,07$	4	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryznie, gady, płazy
31	PP/PZMz-322	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	71+745	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryznie, gady, płazy
32	PP/PZMz-323a	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	75+710	2x1	1,5	$\geq 0,07$	*	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryznie, gady, płazy
33	PP-324/PZMz-1	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	78+880	2x5	1,5	$\geq 0,07$	5	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryznie, gady, płazy

Lp.	Oznaczenie obiektu	Typ	Km (+/- 20 m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) szer. (m)	Min. par. przejścia (przestrzeń dostępna dla zwierząt) wys.(m)	Min. współ. ciasnoty	Szer. cieku (m)	Gatunki zwierząt, dla migracji których przewidziano przejście
34	PP/PZMz-325	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	79+306	2x4	1,5	$\geq 0,07$	4	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
35	MS/PZMz-331	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	82+055	2x4	1,5	$\geq 0,07$	4	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
36	PP-327/PZMz-2	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	84+492	2x4	1,5	$\geq 0,07$	4	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy
37	PZMz-335	Przejście dla zwierząt małych	85+830	2x1	1,5	$\geq 0,07$	nd.	Nietoperze
38	PZMzI-330 (rozbudowa)	Przejście dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	87+685	2x1,5	1,5	$\geq 0,07$	1,5	Lis, borsuk, bóbr europejski, tchórz, wydra, jenot, zając, łasica, gronostaj, drobne ssaki owadożerne, gryzonie, gady, płazy

* - brak danych

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

- a) przy projektowaniu przejść dolnych zespolonych z obiektami mostowymi zapewnić następujące warunki:
- suche półki wykonać poza zasięgiem wody średniej;
 - półki ziemne połączyć z nurtem cieku 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;

- dopuszcza się zróżnicowanie rzędnej pól w strefach dostępnych dla zwierząt pod warunkiem, że w każdym punkcie zostanie zachowana wymagana wysokość minimalna przejścia;
 - zakończenia pól w pełni połączyć z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie wszystkich gatunków zwierząt; końcowe odcinki pól powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamów (w pionie i poziomie);
 - w przypadku gdy do cieku zlokalizowanego w strefie najść uchodzą rowy odwodnieniowe skanalizować ujściowe odcinki otwartych rowów na całej szerokości przejścia lub zastosować szczelne przykrycia;
 - w przypadku braku technicznej możliwości skanalizowania rowów odwodnieniowych, dopuszcza się realizację otwartych rowów w obrębie najść na przejścia przy zachowaniu łagodnego pochylenia skarp wynoszącego 1:3 oraz trawiastych skarp;
 - koryta cieków sztucznych (rowy, kanały) pod obiektem pozostawić gruntowe, bez umocnień utrudniających przemieszczanie się małych zwierząt w poprzek koryta oraz pomiędzy nurtem cieku 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 umożliwiając spontaniczny rozwój roślinności.
- b) w bezpośrednim sąsiedztwie przejść odtworzyć warunki glebowe umożliwiające rozwój roślinności, o składzie gatunkowym i strukturze zbliżonych 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) ogrodzenia ochronno-naprowadzające połączyć szczelnie ze ścianami przejść lub ekranami przeciwoślennymi;
- e) w obrębie przejść dla zwierząt dużych i średnich wykonać ekrany przeciwoślennowe 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 zlokalizować obustronnie przy krawędziach obiektu oraz lejkowato rozchodzących się najściach na przejście i min. 50 m od końca najść na przejście. Ekrany połączyć szczelnie z ogrodzeniem ochronnym;
- f) powierzchnie przejść pokryć wyrównaną warstwą urodzajnego gruntu o miąższości min. 15 cm na przejściach dolnych i min. 30 cm na przejściach górnych 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 niepożądanym 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;
 - 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 dojść 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 wykaszać regularnie, przynajmniej raz w roku, poza sezonem lęgowym ptaków, z pozostawieniem biomasy w miejscu ścięcia;
 - w obrębie przejść dolnych zaprojektować zieleń w sposób ułatwiający migracje nietoperzy, tj. doprowadzić zieleń pod przejście w sposób wymuszających obniżenie wysokości lotu.
- 29) Wszystkie obiekty inżynierskie pełniące funkcje przejść dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekami zaprojektować i wykonać jako obiekty o przekroju prostokątnym.
- 30) Teren w obrębie przejść dla płazów i małych zwierząt zagospodarować według poniższych zasad:
- a) w przypadku przejść zintegrowanych z ciekami wyposażonymi w półki, dążyć do zastosowania półek ziemnych;
 - b) powierzchnię przepustów suchych 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 połączyć z otoczeniem przez ich odpowiednie przedłużenie do miejsc o swobodnym dostępie zwierząt;
 - d) 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;
 - e) w przypadku przekraczania otwartych rowów przez ogrodzenia (przy przepustach) zastosować dodatkowe zabezpieczenia w korytach rowów zapewniające ich szczelność i odporność na uszkodzenia przez wezbrany nurt wody (zalecane stosowanie krat/płyt perforowanych), bez obniżania wysokości części nadziemnej ogrodzenia;
 - f) drogi serwisowe przy przejściach dla płazów wykonać jako drogi gruntowe lub drogi szutrowe, a skarpy rowów otwartych w obrębie tych dróg wykonać z nachyleniem 1:2.
- 31) Po obu stronach drogi, na odcinkach wzmożonej migracji nietoperzy, zaprojektować i wykonać bariery z siatki o drobnych oczkach (2-3 cm) lub lite o wysokości minimalnej 4 m. Do barier po obu stronach drogi doprowadzić roślinność naprowadzającą o docelowej wysokości równej wysokości barier, zapewniając nieprzerwaną linię łączącą bariery z pozostawioną roślinnością liniową pierwotnie istniejącą w tym miejscu.

- 32) Wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów wzdłuż planowanej trasy głównej na długości co najmniej 100 m w każdą stronę od przejść (przepustów) dla zwierząt małych (w tym płazów), przejść dolnych dla zwierząt średnich i zwierząt dużych oraz wzdłuż planowanej trasy głównej na długości 100 m w każdą stronę od zbiorników wód deszczowych oraz zbiornika zastępczego dla płazów o następujących parametrach:
- 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 wyposażyć 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 korpusem przepustów. 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 (uszczelki gumowych na styku ogrodzeń i krawężników).
- 33) Grodzienia o których mowa w pkt 32), wykonać w szczególności w miejscach wzmożonej aktywności i rozrodu płazów, we wskazanych niżej kilometrażach (z dokładnością do ± 20 m):
- 44+800-46+400 (L, P strona),
 - 48+400-49+900 (L, P strona),
 - 49+900-50+400 (L strona),
 - 50+600-52+000 (L, P strona),
 - 54+500-56+000 (L strona),
 - 56+000-56+900 (L, P strona),
 - 56+900-57+600 (L strona),
 - 59+700-60+150 (L, P strona),
 - 64+800-65+100 (P strona),
 - 65+100-67+000 (L, P strona),
 - 69+100-70+700 (L, P strona),
 - 79+600-80+500 (P strona),
 - 84+600-85+600 (L, P strona),
 - 85+600-86+700 (P strona),
 - 89+800-91+000 (L, P strona).
- 34) Drogę wyposażyć w obustronne ogrodzenie o wysokości co najmniej 240 cm n.p.t. na całej długości, z zastosowaniem 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.> 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 ze 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 załamów przebiegu $> 15^\circ$ – zwłaszcza w strefach naprowadzania zwierząt do przejść.

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.

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.
2. Przeprowadzić monitoring wykorzystania przejść dla zwierząt. Monitoring rozpocząć rok po oddaniu drogi do użytkowania i prowadzić go przez okres 3 lat zgodnie z poniższymi wytycznymi:

a) dla przejść dla zwierząt dużych 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 prowadzić po świeżych opadach śniegu, jeśli wystąpią;
- identyfikację odchodów i śladów żerowania zwierząt na powierzchni przejścia i w bezpośrednim sąsiedztwie, tj. do 50 m od osi przejścia w każdą stronę.

b) dla przejść dla płazów zespolonych z ciekami, w okresie 15.III – 30.IV oraz 15.VIII – 30.IX każdego roku monitoringu, wykonać 1 kontrolę co 7 dni obejmującą bezpośrednie obserwacje migrujących osobników.

Wyniki 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, zawierające opis metod prowadzonych badań, informacje lub analizy dotyczące wykorzystania przejść przez zwierzęta, jak również informacje o błędach wykonawczych lub konstrukcyjnych przejść i sposobach ich naprawy, a także w razie potrzeby propozycję działań mających na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji.

3. Prowadzić monitoring jakości wód podziemnych. Szczegółowy projekt monitoringu przedstawić na etapie ponownej oceny z uwzględnieniem następujących wymagań:

- a) na wskazanych w punktach I.3.16 i I.3.17 odcinkach zaprojektować monitoring w układzie jednego piezometru po wschodniej stronie drogi i jednego po zachodniej stronie;
- b) piezometry wykonać w pasie drogowym; na kierunku spływu wód do ujęcia; piezometry powinny być tak zlokalizowane i wykonane, aby w okresie planowanego monitoringu mogły być dostępne do pomiarów, zabezpieczone przed dostępem osób trzecich i ryzykiem zanieczyszczenia oraz zawsze ujmować poziom wód gruntowych uwzględniając sezonową amplitudę wahań zwierciadła;
- c) zakresem badań jakościowych objąć co najmniej odczyn pH; twardość ogólną; chemiczne zapotrzebowanie na tlen (ChZT); chlorki, siarczany, azotany, amoniak; metale: ołów, kadm, cynk, chrom ogólny, kobalt, żelazo, mangan; lotne węglowodory aromatyczne (BTEX); węglowodory ropopochodne; wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA);
- d) dokładność pomiarów powinna odpowiadać wartości wskaźnika dla II klasy jakości, a w przypadku beznopairenu, dla I klasy jakości; laboratorium powinno posiadać akredytację na poszczególne wskaźniki;
- e) przed oddaniem drogi do użytkowania zbadać tło hydrochemiczne;
- f) pomiar położenia zwierciadła wód gruntowych we wszystkich piezometrach prowadzić co roku, natomiast pomiar jakościowy przeprowadzić w okresie przez pierwsze trzy lata co roku, następnie co dwa lata przez okres 6 lat o ile nie będzie przekroczeń mierzonych substancji; badanie wykonać dwukrotnie dla każdego roku, w którym przypada badanie;
- g) monitoring w strefie ochrony komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego prowadzić synchronicznie z prowadzonym przez właściciela ujęcia bieżącym monitoringiem lokalnym.

Wyniki monitoringu, w ciągu trzech miesięcy od zakończenia każdego roku monitoringu, przysyłać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym. W każdorazowym sprawozdaniu z monitoringu należy analizować tendencje wzrostowe, zawrzeć analizę słowną wyników z porównaniem do odpowiednich przepisów prawa, a w przypadku wykrycia przekroczeń mierzonych substancji, ustalić przyczynę oraz zaproponować odpowiednie działania minimalizujące skutki dla środowiska, a w ostatnim monitoringu zawrzeć podsumowanie. W przypadku przekroczenia I klasy jakości beznopairenu, niezwłocznie, w ciągu maksymalnie 30 dni, powtórzyć badania z tych samych punktów monitoringowych. Jeżeli wyniki powtórnego badania potwierdzą przekroczenie progu, wykonać szczegółowe analizy i identyfikacja potencjalnego źródła zagrożenia i podjąć działania naprawcze.

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. Aktualizacji prognozy natężenia ruchu na projektowanej drodze i drogach poprzecznych przebudowywanych w ramach przedsięwzięcia.
2. Aktualizacji stopnia zagospodarowania terenów przez które przebiegać będzie droga wraz z aktualizacją faktycznego zagospodarowania terenów.
3. Weryfikacji ilości i parametrów rozwiązań przeciwhałasowych.
4. Oddziaływania skumulowanego z innymi przedsięwzięciami infrastrukturalnymi projektowanymi w sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie rozwiązań przeciwhałasowych.
5. Wykonania szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej, zwłaszcza w zakresie identyfikacji szlaków migracji ssaków, ze szczególnym uwzględnieniem dużych drapieżników oraz parzystokopytnych.

6. W zakresie obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt, zweryfikowania liczby, lokalizacji i przyjętych parametrów ekologicznych obiektów oraz przyjętych rozwiązań w zakresie infrastruktury drogi i obiektów towarzyszących drodze w kontekście wyników ponownie przeprowadzonych badań terenowych, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości zachowania swobody migracji gatunków kluczowych. W analizie i ocenie należy uwzględnić aktualne dane na temat migracji dużych drapieżników oraz parzystokopytnych.
7. Uszczegółowienia informacji o ryzyku zaistnienia w przebiegu drogi zjawisk geodynamicznych, szczególnie w obszarach predysponowanych do występowania ruchów masowych ziemi.
8. Przedstawienia pogłębionej analizy zapotrzebowania i dostępności do kruszyw również w ujęciu skumulowanym z KDP (Kolejami Dużych Prędkości).
9. Sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi i rozwiązań projektowych systemu odwodnienia drogi i obiektów inżynierskich wraz z określeniem ilości wód opadowych i roztopowych z poszczególnych zlewni cząstkowych i wylotów, z podaniem parametrów urządzeń podczyszczających oraz charakterystyki urządzeń kanalizacyjnych; wskazania lokalizacji i rodzaju zbiorników, sposobu uszczelnienia systemu, odbiorników ostatecznych, lokalizacji, kilometrażu i parametrów rozwiązań chroniących środowisko wraz z uzasadnieniem ich lokalizacji, przepustowości, przedstawieniem obliczeń i uzasadnieniem doboru, podaniem odbiorników końcowych.
10. Sposobów przejść przez ciek i ich przebudowy lub likwidacji, uszczegółowienia 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.
11. Organizacji i technologii budowy w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią oraz przedstawienia szczegółowego rozpoznania poszczególnych kolizji z obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.
12. Uszczegółowienia planowanych rozwiązań projektowych związanych z gospodarką wodno-ściekową z miejsc obsługi podróżnych, w tym sposób dostarczania wody oraz odprowadzania ścieków bytowych, odprowadzania wód opadowych i roztopowych, ich podczyszczania, odbiorników, organizacji i rozwiązań dotyczących wydzielonego stanowiska postojowego dla samochodów przewożących substancje niebezpieczne.
13. Przedstawienia szczegółowego rozwiązania, m.in. realizującego warunki niniejszej decyzji, dotyczącego organizacji i funkcjonowania wewnątrz OUD, zaopatrzenia w wodę, gospodarki wodno-ściekowej, ochrony środowiska gruntowo-wodnego.
14. Uszczegółowienia sposobu posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, wskazania konieczności wymiany gruntów bądź ich wzmocnienia.
15. Uszczegółowienia informacji o odcinkach drogi przebiegających przez obszary o płytkim występowaniu wód gruntowych.
16. Uszczegółowienia informacji o niwelecie planowanej drogi oraz niwelecie rowów drogowych i identyfikacji miejsc wymagających ewentualnie stałego obniżenia zwierciadła wód gruntowych, a także przyjętych rozwiązaniach zabezpieczających korpus drogi przed napływem wód gruntowych.
17. Przedstawienia zakresu prac budowlanych planowanych w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wody dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego, organizacji robót budowlanych oraz zaprojektowanych zgodnie z przepisami rozporządzenia rozwiązań, a także ponowną analizę zgodności planowanego przedsięwzięcia z przepisami rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej W Poznaniu z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2004 r., Nr 03, poz. 04 ze zm.);
18. Zweryfikowania lokalizacji przedsięwzięcia względem stref ochronnych ujęć wód, które mogły w międzyczasie zostać ustanowione na podstawie art. 133 w związku z art. 551

ust. 2 ustawy Prawo wodne i w razie potrzeby dostosowania rozwiązań projektowych do zakazów lub nakazów wynikających z aktów ustanawiających te strefy.

19. Przedstawienia mapy z zaznaczonym przebiegiem „nowego” i „starego” koryta przebudowywanych cieków naturalnych.
20. Przedstawienia rozpoznania hydrogeologicznego podłoża gruntowego oraz określenia miejsc, w których może zachodzić konieczność odwodnienia wykopów wraz z przyjętą technologią postępowania z odwadnianiem wykopów.
21. Dokładnego projektu monitoringu, uwzględniającego zapisy ewentualnych aktów prawa miejscowego.
22. Organizacji zaplecza budowy.

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.

1. W zakresie gospodarki wodnej, w celu określenia skuteczności zastosowanych urządzeń podczyszczających, próby odprowadzanych do środowiska podczyszczonych wód opadowych pobrać za urządzeniem podczyszczającym, w następujących lokalizacjach: zbiornik Z02 w km ok. 43+050 (prawa strona), Z65 w km ok. 66+300 (lewa strona), Z85 w km ok. 72+150 (lewa strona), Z132 w km ok. 90+700 (prawa strona), a także za urządzeniami podczyszczającymi, przed odbiornikami naturalnymi określonymi w tabeli 5.

Tabela 5

L.p.	Odbiornik naturalny	Orientacyjny kilometraż
1	Radowica	ok. 49+020
2	Lutynia	ok. 51+110
3	Kotlinka	ok. 51+670
5	Dopływ spod Ludwiny	ok. 69+250
6	Giszka	ok. 70+680
7	Sowinka	ok. 72+630
8	Potok Boruciński	ok. 74+020
9	Dopływ z Grudzielca	ok. 75+960
10	Niedźwiada	ok. 78+080
11	Dopływ z Biniewa	ok. 82+620
12	Dopływ ze Szczurawic	ok. 84+490

Badania wykonać co najmniej 2 razy w roku bezpośrednio po opadach poprzedzonych okresem bezopadowym. W zakresie badań uwzględnić zawiesinę ogólną i węglowodory

ropopochodne. W analizie uwiarygodnić warunki pogodowe występujące przed pobraniem prób.

2. W zakresie oddziaływania akustycznego wykonać m.in. pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony przed hałasem, dla których projektuje się ekrany akustyczne. 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 6 oraz następujące wymagania:
 - a) w każdym przekroju pomiarowym wykonać pomiary poziomu hałasu na granicy terenu wymagającego ochrony przed hałasem oraz na elewacji budynku o funkcji mieszkaniowej;
 - b) wykonać co najmniej 2 pomiary obejmujące swym czasem pełne dni kalendarzowe. Pierwszy z dwóch pomiarów wykonać w styczniu, marcu, kwietniu, październiku lub grudniu we wtorek, środę lub czwartek natomiast drugi pomiar wykonać w lipcu lub sierpniu w piątek lub w niedzielę. Spośród ww. dni wykluczyć dni pomiarowe przypadające w dzień ustawowo wolny od pracy oraz dzień go poprzedzający i następujący. Ograniczenie nie dotyczy niedzieli, chyba że następuje po niej dzień ustawowo wolny od pracy.
 - c) Pomiary wykonywać podczas korzystnych warunków propagacji, przede wszystkim podczas wiatru wiejącego od drogi do punktu pomiarowego.

Tabela 6

Oznaczenie przekroju	Lokalizacja	Kilometraż orientacyjny S11	Strona drogi
5	Okreżna 2, 63-200 Jarocin	42+855	prawa
6	Kpt. Bronisława Kirchnera 9, 63-200 Jarocin	43+039	prawa
205	Leszczyce 24E, 63-200 Jarocin	44+357	prawa
22	Leszczyce 36, 63-200 Jarocin	44+526	prawa
69	Aleja Wolności 16, 63-230 Witaszyce	46+462	prawa
187	Aleja Wolności 17g, 63-230 Witaszyce	46+575	prawa
40	Podlesie 14, 63-230 Witaszyce	47+543	prawa
54	Wola Książęca 123, 63-220 Wola Książęca	48+423	prawa
-	Wola Książęca 128, 63-220 Wola Książęca	48+490	prawa
T274	Wola Książęca 116, 63-220 Wola Książęca	48+444	lewa
62	Wola Książęca 130, 63-220 Wola Książęca	48+733	prawa
55	Wola Książęca 122a, 63-220 Wola Książęca	48+401	lewa
64	Wyszki 22, 63-220 Wyszki	49+922	prawa
T086	Twardów 35, 63-220 Twardów	52+785	lewa
T099	Słoneczna 14, 63-300 Suchorzew	57+745	lewa
72	Sławoszevska 3, 63-220 Kotlin	54+707	prawa
77	Zachodnia 3, 63-300 Suchorzew	57+699	prawa
T102	Słoneczna 20, 63-300 Suchorzew	57+962	lewa
81	Orpiszewek 9c, 63-220 Orpiszewek	59+130	lewa
82	Pleszewska 47, 63-330 Fabianów	60+555	prawa

Oznaczenie przekroju	Lokalizacja	Kilometraż orientacyjny S11	Strona drogi
85	Sośnica 107, 63-330 Sośnica	61+803	prawa
86	Kowalewiec 15, 63-300 Kowalew	62+045	lewa
87	Mickiewicza 5, 63-300 Kowalew	62+777	lewa
88	Baranówek 3, 63-300 Baranówek	65+120	lewa
114	Łaszew 3, 63-300 Łaszew	66+812	prawa
119	Łaszew 10, 63-300 Łaszew	67+309	prawa
123	Dobra Nadzieja 62, 63-300 Dobra Nadzieja	67+629	prawa
130	Ludwina 19, 63-300 Ludwina	69+004	prawa
141	Sowina Błotna 64, 63-300 Sowina Błotna	70+316	lewa
139	Sowina Błotna 63, 63-300 Sowina Błotna	70+376	prawa
183	Sowina 32, 63-300 Sowina	70+925	lewa
142	Kotarby 8, 63-300 Kotarby	73+588	prawa
143	Borucin 21, 63-300 Borucin	73+811	lewa
144	Borucin 22, 63-300 Borucin	74+487	prawa
T281	Grudzielec 119, 63-440 Grudzielec	76+917	prawa
148	Sobótka 11D, 63-450 Sobótka	78+477	lewa
221	Sobótka 5, 63-450 Sobótka	79+200	lewa
151	Sobótka 3, 63-450 Sobótka	79+680	prawa
155	Górzno 51, 63-450 Górzno	80+336	prawa
156	Górzno 36F, 63-450 Górzno	81+392	prawa
157	Górzno 41, 63-450 Górzno	81+348	lewa
160	Szczury 1, 63-450 Szczury	83+169	lewa
164	Szczury 3, 63-450 Szczury	83+364	prawa
169	Franklinów 51C, 63-400 Franklinów	87+366	prawa
175	Franklinów 53B, 63-400 Franklinów	87+542	prawa
177	Stary Staw 1, 63-400 Stary Staw	88+862	prawa
179	Leśna 3, 63-410 Karski	90+612	prawa
218	Osiedlowa 9, 63-410 Karski	90+911	prawa
Oznaczenie przekroju	Lokalizacja	Kilometraż orientacyjny względem projektowanego łącznika DK12	Strona drogi
T132	Nowa Wieś 36, 63-300 Nowa Wieś	1+243	prawa
90	Nowa Wieś 31, 63-300 Nowa Wieś	1+211	lewa
92	Nowa Wieś 30, 63-300 Nowa Wieś	1+237	lewa
94	Nowa Wieś 2, 63-300 Nowa Wieś	1+992	lewa
98	Folusz 1A, 63-300 Folusz	2+015	prawa
95	Ostrowska 2, 63-300 Zielona Łąka	2+580	lewa
97	Ostrowska 3, 63-300 Zielona Łąka	2+540	prawa

VII. Wskazuję działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych:

1. Województwo wielkopolskie, powiat jarociński, gmina Jarocin:
 - obręb Witaszyce, działki o numerach ewidencyjnych: 8124, 8125/2, 8129/2, 8129/3, 8143;
2. Województwo wielkopolskie, powiat jarociński, gmina Kotlin:
 - obręb Kotlin, działki o numerach ewidencyjnych: 5157/1, 5158/1, 5158/2, 5158/3;
 - obręb Twardów, działki o numerach ewidencyjnych: 131/5, 8130/13, 8130/4, 8131/12, 8131/14, 8131/15;
 - obręb Wola Książęca, działka o numerze ewidencyjnym: 8133/5;
3. Województwo wielkopolskie, powiat ostrowski, gmina Ostrów Wielkopolski:
 - obręb Górzno działka o numerze ewidencyjnym 319;
 - obręb Karski działki o numerach ewidencyjnych: 140/2, 354/2, 354/3, 356/2, 356/3;
 - obręb Lewków działki o numerach ewidencyjnych: 532/3, 532/4, 533/2, 520, 521, 524/4;
 - obręb Sobótka działka o numerze ewidencyjnym 884;
 - obręb Szczury działki o numerach ewidencyjnych: 301, 302;
4. Województwo wielkopolskie, powiat ostrowski Ostrów Wielkopolski (miasto):
 - obręb Ostrów Wielkopolski działki o numerach ewidencyjnych: 4, 5/2, 5/3, 6/2, 7, 10/2, 10/3, 10/4, 11/3, 12/1, 12/2, 2/2, 2/3;
5. Województwo wielkopolskie, powiat pleszewski, gmina Dobrzyca:
 - obręb Fabianów działka o numerze ewidencyjnym 2166/2;
6. Województwo wielkopolskie, powiat pleszewski, gmina Pleszew:
 - obręb Ludwina działka o numerze ewidencyjnym 244/2;
 - obręb Nowa Wieś działka o numerze ewidencyjnym 2168/5;
 - obręb Sowina Błotna działka o numerze ewidencyjnym 2190/1;
 - obręb Suchorzew działka o numerze ewidencyjnym 2157/2;
 - obręb Taczanów Drugi działki o numerze ewidencyjnym: 2168/8, 2169/1.

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

IX. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

31 marca 2023 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora* wpłynął wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika [ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO] o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wlkp. Do wniosku został załączony m.in. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*, wraz z załącznikami oraz mapa z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

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 budowy drogi ekspresowej 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. 1 pkt 7 *rozporządzenia* tj. napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV; § 3 ust. 1 pkt 31 *rozporządzenia* w zakresie przebudowy gazociągów

wysokiego ciśnienia; § 3 ust. 1 pkt 67 *rozporządzenia* – przebudowa cieków; § 3 ust. 2 pkt 2 *rozporządzenia* jako przebudowa ww. przedsięwzięć.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), 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 budowie drogi ekspresowej, zaliczającej się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie wielkopolskim. Dodatkowo, w ramach budowy drogi ekspresowej 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 2026 r. poz. 670), dalej *ustawy ooś*, *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 ooś*, 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. 61 § 4 *k.p.a.*, pismem z 13 kwietnia 2023 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.1 *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 wywieszone na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach: Jarocin, Kotlin, Pleszew, Dobrzyca, Raszków, Ostrów Wielkopolski (miasto i gmina).

Pismem z 13 kwietnia 2023 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.2, 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 9 maja 2023 r. znak: DN-NS.9011.409.2023 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*.

Pismem z 13 kwietnia 2023 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.3, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4, w związku z art. 6a *ustawy ooś*, a także w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960 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 12 maja 2023 r. znak: PO.RZŚ.4900.45.2023.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu przesłał wezwanie do uzupełniania *raportu*.

Zawiadomieniem z 19 kwietnia 2023 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.4 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o wystąpieniu o opinie i o uzgodnienie do organów współdziałających.

Zgłoszeniem z 20 kwietnia 2023 r. CJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO reprezentujący Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, dalej *Stowarzyszenie* zgłosił chęć uczestniczenia *Stowarzyszenia* w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony oraz wystąpił o przesłanie kopii wniosku i pozostałej dokumentacji. Pismem z 15 maja 2023 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.5 *Regionalny Dyrektor*, po zbadaniu przesłanek na podstawie art. 44 *ustawy ooś*, uznał, że *Stowarzyszenie* uczestniczy w niniejszym postępowaniu na prawach strony. Jednocześnie, umożliwił dostęp do dokumentów wskazanych we wniosku *Stowarzyszenia*.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 23 czerwca 2023 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.7 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem, pól elektromagnetycznych, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, ochrony przyrody, ochrony powietrza, gospodarki odpadami. W wezwaniu uwzględniono także uwagi Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

Pismami z 28 września 2023 r., 24 listopada 2023 r., 5 stycznia 2024 r. 31 stycznia 2024 r. oraz 29 lutego 2024 r. pełnomocnik prolongował kolejno terminy przedłożenia uzupełnienia *raportu*. Pismem z 18 marca 2024 r. znak: O/PO.I-2.5302.8.2023.TŻ pełnomocnik przesłał uzupełnienie *raportu*.

W związku ze złożeniem przez wnioskodawcę uzupełnienia *raportu*, pismem z 24 kwietnia 2023 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.13 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o ponowne wyrażenie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia. Natomiast pismem z 24 kwietnia 2024 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.14 *Regionalny Dyrektor* przesłał uzupełnienia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zawiadomieniem z 2 maja 2024 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.15 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o wystąpieniu o ponownie opinie i uzgodnienie do organów współdziałających.

Pismem z 14 maj 2024 r. znak: DN-NS.9011.409.2023 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził stanowisko, że ustalenia zawarte w opinii z 9 maja 2023 r. pozostają aktualne.

Pismami z 23 maja 2024 r. oraz z 20 czerwca 2024 r. organ wodnoprawny prolongował kolejno termin uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia. Pismem z 9 sierpnia 2024 r. organ wodnoprawny przesłał wezwanie do uzupełniania *raportu*. Pismem z 3 września 2024 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.18 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika do uzupełnienia *raportu* zgodnie z wezwaniem organu Wód Polskich.

W piśmie z 26 sierpnia 2024 r. pełnomocnik wnioskodawcy poinformował tut. organ o podaniu błędnej kwalifikacji przedsięwzięcia w aneksie nr 1. Wyjaśnił, że w ramach przedsięwzięcia, nie przewiduje realizacji inwestycji kwalifikującej się do §3 ust. 1 pkt 34), 35), 37) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Pismem z 26 września 2024 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.19 *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, ochrony przyrody.

Pismem z 3 października 2024 r. wnioskodawcę przedłożył aneks nr 2 do *raportu* zawierający odpowiedzi na uwagi Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu. Pismem z 29 października 2024 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.20 *Regionalny Dyrektor* przesłał do organu wodnoprawnego aneks nr 2 do *raportu* oraz pismo pełnomocnika wnioskodawcy z 26 sierpnia 2024 r. znak: O/PO.I-2.5302.8.2023.TŻ dotyczące zakresu przedsięwzięcia. Postanowieniem z 9 grudnia 2024 r. znak: PO.RZŚ.4900.45.2023.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu uzgodnił przedmiotowe przedsięwzięcie w proponowanym do realizacji wariantcie W4, a także określił warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia.

Pismami z 26 listopada 2024 r., 20 grudnia 2024 r. oraz 31 stycznia 2025 r. pełnomocnik wnioskodawcy prolongował kolejno terminy przedłożenia uzupełnienia *raportu* na wezwanie *Regionalnego Dyrektora*.

Pismem z 12 lutego 2025 r. znak: O/PO.I-3.5302.8.2023.TŻ pełnomocnik wnioskodawcy przedłożył aneks nr 3 do *raportu* oraz skorygowane mapy ewidencyjne, m.in. z zaznaczonym zakresem inwestycji. Pismem z 24 marca 2025 r. wyjaśnił, że zmiany w dokumentacji ewidencyjnej wynikają z korekt dokonanych w *raporcie* tj. zmian w zasięgu oddziaływań akustycznych, zmian dotyczących przejść dla zwierząt i są konsekwencją uwag wnoszonych przez *Regionalnego Dyrektora*. Jednocześnie wyjaśnił, że naniesione zmiany nie dodają nowych gmin, ani nowych obrębów, a wszelkie poszerzenia zakresu realizacji czy zasięgu oddziaływania inwestycji odbywają się w zakresie jednostek terytorialnych objętych zasięgami wskazywanymi w pierwotnym wniosku z 2023 r. Zawiadomieniem z 13 listopada 2025 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.33 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o zmianie zakresu wniosku i o przedłożeniu przez pełnomocnik wnioskodawcy skorygowanych map ewidencyjnych ze skorygowanym zakresem inwestycji.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 23 czerwca 2025 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.26 *Regionalny Dyrektor* wezwał ponownie wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem, pól elektromagnetycznych, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, ochrony przyrody, ochrony powietrza, gospodarki odpadami.

Pismami z 28 lipca 2025 r. oraz 12 września 2025 r. pełnomocnik wnioskodawcy prolongował kolejno terminy przedłożenia uzupełnienia *raportu*. 29 września 2025 r. pełnomocnik wnioskodawcy przedłożył aneks nr 4 do *raportu*.

W toku postępowania, 1 września 2025 r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego przekazał według właściwości pismo stron postępowania, zgłaszających uwagi co do planowanego przedsięwzięcia. 25 września 2025 r. do *Regionalnego Dyrektora* wpłynęło pismo tych samych stron postępowania, w którym wniesiono uwagi i wnioski w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z 4 lutego 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.39 *Regionalny Dyrektor* odpowiedział stronom postępowania, a pismem z 28 stycznia 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.38 zwrócił się do pełnomocnika wnioskodawcy o ponowne przeanalizowanie przebiegu drogi na odcinku Sośnica oraz przesunięcia trasy na działkę obok. Pismem z 5 lutego 2026 r. pełnomocnik odpowiedział na pismo *Regionalnego Dyrektora*. Następnie, pismem z 26 maja 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.42 *Regionalny Dyrektor* ustosunkował się do wniosku stron postępowania.

Celem zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 7 listopada 2025 r. do 10 grudnia 2025 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 10 listopada 2025 r. do 9

grudnia 2025 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: Jarocin, Kotlin, Pleszew, Dobrzyca, Raszków, Ostrów Wielkopolski (miasto i gmina).

W ramach postępowania związanego z udziałem społeczeństwa do Regionalnego Dyrektora wpłynęły uwagi i wnioski złożone przez państwo CJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO których treść merytoryczna jest tożsama z wcześniejszymi pismami z 23 października 2025 r. Do złożonych uwag w ramach udziału społeczeństwa organ odniósł się w dalszej części uzasadnienia.

Pismem z 18 lutego 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.41 Regionalny Dyrektor zwrócił się do Burmistrza Gminy Raszków o zwrot obwieszczenia w sprawie udziału społeczeństwa wraz z informacją o sposobie i datach obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia, potwierdzonych podpisem i pieczęcią zawierającą imię i nazwisko oraz stanowisko osoby potwierdzającej oraz pieczęcią urzędu. 16 lutego 2026 r. Burmistrz Gminy Raszków odesłał przedmiotowe obwieszczenie wraz z wymaganą adnotacją.

Pismem z 14 stycznia 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.35 Regionalny Dyrektor zwrócił się do Wójta Gminy Kotlin o wyjaśnienia dotyczące terminu wywieszenia obwieszczenia w sprawie udziału społeczeństwa w przedmiotowej sprawie. Zgodnie z odesłanym potwierdzeniem obwieszczenie zostało wywieszone parę dni później oraz zdjęte dzień wcześniej, niż proszono w piśmie przewodnim. Pismem z 19 stycznia 2025 r. znak: RGK.7212.3.2026 r. Wójt Gminy Kotlin potwierdził, że obwieszczenie Regionalnego Dyrektora w sprawie udziału społeczeństwa zostało podane do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń urzędu gminy w terminie od 10 listopada 2025 r. do 9 grudnia 2025 r. włącznie. Obwieszczenie zostało wywieszone parę dni później oraz zdjęte dzień wcześniej, niż proszono w piśmie przewodnim. Pomiedzy pierwszym i ostatnim dniem podania do publicznej wiadomości obwieszczenia mieścił się termin 30 dni, w którym społeczeństwo mogło składać uwagi i wnioski w przedmiotowej sprawie. Skrócenie okresu wywieszenia obwieszczenia ograniczyło społeczeństwu możliwość składania uwag i wniosków do mniej niż 30 dni. Taka sama sytuacja wystąpiła w gminie Jarocin. Powyższe spowodowało konieczność ponownego ogłoszenia udziału społeczeństwa.

W związku ze złożeniem przez wnioskodawcę uzupełnieniem raportu, pismem z 14 listopada 2025 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.31 Regionalny Dyrektor zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o ponowne wyrażenie opinii co do realizacji planowanej drogi. Natomiast pismem z 14 listopada 2025 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.32 zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 15 grudnia 2025 r. znak: PO.RZŚ.4900.45.2023.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu podtrzymał w mocy swoje uzgodnienie z dnia 9 grudnia 2024 r. znak: PO.RZŚ.4900.45.2023.AO. Pismem z 28 stycznia 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.37 Regionalny Dyrektor zwrócił się do organu wodnoprawnego o weryfikację treści pisma z 15 grudnia 2025 r. znak: PO.RZŚ.4900.45.2023.AO, w którym zawarł informację, że Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu uzgodnił realizację ww. przedsięwzięcia w proponowanym do realizacji wariantie nr 2. Pismem z 11 lutego 2026 r. znak: PO.RZŚ.4900.45.2023.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu poinformował tut. organ, że podtrzymuje w mocy swoje uzgodnienie przedstawione w postanowieniu znak: PO.RZŚ.4900.45.2023.AO z dnia 9 grudnia 2024 r. jednocześnie przedstawił skorygowane stanowisko w sprawie dotyczące wariantu realizacji przedsięwzięcia.

Pismem z 15 grudnia 2025 r. znak: DN-NS.9011.2635.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny podtrzymał stanowisko zawarte w opinii sanitarnej z 9 maja

Po przeanalizowaniu przedłożonych uzupełnień i uwag społeczeństwa, *Regionalny Dyrektor* doszedł do wniosku, że dokumentacja wymaga ponownego uzupełnienia. W związku z tym, na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 16 lutego 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.40 *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: ochrony przyrody, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii. Uzupełnienie, w postaci aneksu nr 5 do *raportu* wpłynęło 9 marca 2026 r.

W związku ze złożeniem przez wnioskodawcę aneksu nr 5 do *raportu*, pismem 25 marca 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.45 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o ponowne wyrażenie opinii co do realizacji planowanej drogi lub o stanowisko, że ustalenia zawarte w poprzedniej opinii pozostają wiążące. Natomiast pismem z 25 marca 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.46 zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub o stanowisko, że ustalenia zawarte w poprzednim uzgodnieniu pozostają wiążące. Zawiadomieniem z 15 kwietnia 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.48 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o ponownym wystąpieniu do organów współdziałających w przedmiotowej sprawie.

Celem zapewnienia możliwości ponownego udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 30 marca 2026 r. do 30 kwietnia 2026 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 31 marca 2026 r. do 29 kwietnia 2026 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: Jarocin, Kotlin, Pleszew, Dobrzyca, Raszków, Ostrów Wielkopolski (miasto i gmina).

37 z 105

wyjaśnienie kwestii utraty gruntów rolnych klasy III i wyższych oraz dojazdów rolników do pól przecinanych projektowaną drogą ekspresową. Pismem z 21 maja 2026 r. wnioskodawca przedstawił wyjaśnienia, powołując się m.in. na zapisy w *raporcie* i kolejnych jego aneksach.

Po zebraniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 25 maja 2026 r. znak: WOO-II.420.17.2023.JS.51 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. Do czasu wydania niniejszej decyzji do *Regionalnego Dyrektora* nie wpłynęły żadne wnioski stron postępowania.

14 lipca 2026 r. do tut. organu wpłynęło pismo strony postępowania w przedmiotowej sprawie, przesłane do skrzynkę pocztową sekretariatu *Regionalnego Dyrektora*. Pismo pozostawiono bez rozpoznania zgodnie z art. 63 §1 *k.p.a.* Zgodnie z treścią tego przepisu, podania (żądania, wyjaśnienia, odwołania, zażalenia) wnosi się na piśmie, za pomocą telefaksu lub ustnie do protokołu. Podania utrwalone w postaci elektronicznej wnosi się na adres do doręczeń elektronicznych lub za pośrednictwem konta w systemie teleinformatycznym organu administracji publicznej. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, podania wniesione na adres poczty elektronicznej organu administracji publicznej pozostawia się bez rozpoznania.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy* oś 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* o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889 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 budowa drogi ekspresowej 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, dalej mpzp. 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 ekspresowej. W ramach inwestycji drogowej wystąpią kolizje z infrastrukturą techniczną wodno-kanalizacyjną oraz gazową, sieciami elektroenergetycznymi, sieciami teletechnicznymi. W dwóch miejscach, w których nastąpi kolizja drogi ekspresowej z infrastrukturą przesyłową, zaliczającą się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, obowiązuje mpzp:

- w km od 43+440 do 43+680 nastąpi kolizja linii elektroenergetycznej 110 kV Jarocin-Wschód-Zagórów. Częściowo, w miejscu tym obowiązuje mpzp zatwierdzony uchwałą Nr LXXXVI/743/2023 Rady Miejskiej w Jarocinie z dnia 27 marca 2023r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w obrębie geodezyjnym Jarocin, gmina Jarocin. Usunięcie kolizji polegać będzie na przebudowie linii, przy czym jak wyjaśnił wnioskodawca, w obszarze objętym mpzp przebieg linii nie ulegnie zmianie. Oznacza to zgodność przedsięwzięcia z ww. mpzp;
- w km od 44+600 do 45+300 nastąpi kolizja drogi z gazociągiem DN 125 o ciśnieniu 5,5 MPa. Częściowo, w miejscu tym obowiązuje mpzp zatwierdzony uchwałą Nr LXI/568/2010 Rady Miejskiej w Jarocinie z dnia 9 czerwca 2010 r. w sprawie

miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego działek nr 220/1, nr 208/2, nr 208/3, nr 270, nr 245/1, nr 260/2, nr 260/3, nr 291, nr 207 i nr 271 położonych w obrębie geodezyjnym Witaszyczki, gmina Jarocin. Przebudowa gazociągu, w części obowiązująca ww. mpzp ujęta została w liniach rozgraniczających (w pasie drogowym) drogi ekspresowej. W związku z tym *Regionalny Dyrektor* nie badał zgodności lokalizacji przebudowywanego gazociągu z mpzp.

Dla pozostałych kolizji infrastruktury technicznej brak jest obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wielkopolski, według wariantu W4 o długości 48,9 km ($\pm 0,5$ km). Dodatkowo zaplanowano budowę drogi DK12 stanowiącą łącznik między S11 (węzeł Pleszew Południe) a starodrożem DK11 (węzeł Pleszew), o długości 2,6 km ($\pm 0,03$ km). Projektowany odcinek drogi ekspresowej S11 położony jest w województwie wielkopolskim w powiecie jarocińskim w gminach Jarocin, Kotlin; w powiecie pleszewskim w gminach: Pleszew, Dobrzyca oraz w powiecie ostrowskim, w gminach: Raszków Ostrów Wielkopolski i Ostrów Wielkopolski - miasto. Planowana droga DK 12 między S11 (węzeł Pleszew Południe) a starodrożem DK11 (węzeł Pleszew) położona jest na terenie gminy Pleszew. Ostatni fragment projektowanej drogi ekspresowej S11 obejmuje dobudowę drugiej jezdni na odcinku istniejącej obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, od istniejącego węzła „Ostrów Wlkp. Północ” do węzła S11 „Ostrów Wlkp. Wschód” na skrzyżowaniu S11 z drogą krajową nr 25 (dowiązanie do przekroju dwujezdniowego).

W ramach przedsięwzięcia planuje się m. in.: budowę odcinka drogi ekspresowej S11 o przekroju dwujezdniowym, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, z rezerwą pod trzeci pas ruchu usytuowaną na zewnątrz korpusu drogi ekspresowej S11 – na odcinku od węzła „Jarocin Południe” do węzła „Ostrów Wlkp. Wschód” dla wszystkich wariantów; budowę drogi DK12 stanowiącej łącznik między S11 (węzeł Pleszew Południe) a starodrożem DK 11 (Węzeł Pleszew); budowę węzłów drogowych; budowę jezdni dodatkowych do obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi klasy „S”; przebudowę istniejących odcinków dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w zakresie kolizji z nowoprojektowaną drogą S11; przebudowę/budowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową; budowę obiektów inżynierskich – wiaduktów, mostów, przepustów pełniących jednocześnie funkcję przejść dla zwierząt oraz niepełniących takiej funkcji; budowę systemu odwodnienia jezdni; budowę urządzeń ochrony środowiska; usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną w tym siecią gazową, wodociągową, elektroenergetyczną; budowę Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) w kategorii I z przyszłą możliwością rozbudowy do kategorii II lub III; wycinkę drzew i krzewów; wykonanie wyburzeń. Celem powiązania projektowanej drogi ekspresowej S11 z istniejącym układem komunikacyjnym zaplanowano węzły drogowe: projektowane Witaszyce, Kotlin, Dobrzyca, Pleszew Południe, Sobótka. Z istniejącymi odcinkami drogi ekspresowej S11 przedmiotowa droga łączyć się będzie poprzez węzeł Jarocin Południe i Ostrów Wlkp. Północ (węzły istniejące). Przybliżona wartość powierzchni zajętej pod wariant 4 wyniesie ok. 1210,3 ha.

Projektowana droga będzie drogą klasy S o dwóch jezdniach. Każda jezdnia będzie posiadała po dwa pasy ruchu w każdym kierunku z rezerwą pod trzeci pas ruchu. Dostępność drogi będzie zapewniona poprzez bezkolizyjne węzły drogowe połączone z istniejącymi drogami za pomocą skrzyżowań. W celu obsługi terenów sąsiadujących z drogą S11 przewiduje się wykonanie jezdni dodatkowych, które będą obsługiwały tereny przyległe. Ponadto przewidziano przebudowę istniejących dróg publicznych w rejonie projektowanych węzłów, w celu utworzenia spójnego lokalnego układu komunikacyjnego. W ciągu dróg publicznych przecinanych przez projektowaną trasę S11 projektuje się bezkolizyjne przejazdy. Projektowana droga S11 krzyżuje się z dwoma liniami kolejowymi nr 272 i 14.

Droga będzie posiadała odwodnienie na całej długości oraz oświetlenie węzłów i skrzyżowań. Zaprojektowany system odwodnienia drogi ma na celu skuteczną minimalizację

negatywnych oddziaływań wynikających z funkcjonowania drogi na środowisko gruntowo-wodne. W ramach przedsięwzięcia przewidziano wykonanie przebudowy cieków i rowów kolidujących z projektowanym układem drogowym.

Planowana inwestycja ma na celu usunięcie ruchu tranzytowego z miejscowości przecinanych przez istniejącą drogę krajową nr 11, poprawę warunków ruchu oraz bezpieczeństwa drogowego w rejonie inwestycji, skrócenie czasu podróży i upłynnienie ruchu tranzytowego, poprawę warunków środowiskowych mieszkańców sąsiedztwa istniejącej drogi krajowej nr 11, jak również umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Planowana droga ekspresowa kolidować będzie z planowanym przebiegiem linii szybkiej kolei (KDP). Na dalszych etapach projektowych zostaną uszczegółowione rozwiązania techniczne wynikające z kolizji obu inwestycji liniowych. Posadowienie poszczególnych obiektów zostanie zaprojektowane w oparciu o wykonaną dokumentację geologiczno-inżynierską oraz dokumentację badań podłoża gruntowego opracowaną na podstawie zrealizowanych robót geologicznych. Potencjalna kolizja linii LK85 z elementami układu drogowego S11 wystąpić może w okolicach węzła Pleszew Południe i dotyczy skrzyżowania się linii szybkiej kolei z łącznikiem.

Obszar planowanej inwestycji jest rejonem użytkowanym głównie rolniczo (uprawa na gruntach ornych ok. 72,81%), przy niedużym udziale terenów leśnych (11,01%), zadrzewień i terenów miejskich. Tereny zabudowy miejskiej luźnej związane są przede wszystkim z miastem jak Jarocin na północy, Pleszew w centralnej części przebiegu wariantów oraz Ostrów Wlkp. położony na południe od inwestycji. Dodatkowo dwa większe obszary zabudowy miejskiej w m. Witaszyce i Kotlin zlokalizowane są na północ od analizowanej drogi. Na większości analizowanego obszaru brak jest większych zakładów przemysłowych. Tereny przemysłowe są na północy, w zachodniej części Jarocina, w południowej części m. Witaszyczki i Witaszyce, a także na południe od analizowanych wariantów przebiegu drogi – w północnej i południowej części Ostrowa Wlkp.

W raporcie przeanalizowano 4 warianty przebiegu drogi ekspresowej S11 Jarocin – Ostrów Wlkp.: wariant W1 od km ok. 43+756 do km ok. 91+683 o długości 47,9 km, wariant W2 od km ok. 42+641 do km ok. 90+583 o długości 47,9 km, wariant W3 od km ok. 43+074 do km ok. 91+398 o długości 48,3 km oraz proponowany przez wnioskodawcę do realizacji wariant W4 od km ok. 42+777 do km ok. 91+720 o długości 48,9 km.

Przy projektowaniu wariantów przyjęto zasadę ominięcia obszarów zwartej zabudowy mieszkaniowej oraz obszarów podlegających ochronie prawnej. Uwzględniono uwarunkowania techniczne wynikające z opracowanych studium korytarzowego dla trzech wariantów przebiegu drogi ekspresowej S11 oraz dostępność drogi poprzez skrzyżowania z ważniejszymi drogami wojewódzkimi i powiatowymi. Czwarty wariant jest efektem postulatów mieszkańców terenów przez które będzie przebiegała planowana droga ekspresowa będący połączeniem przebiegów pozostałych wariantów. Uwzględniono także ukształtowanie terenu pod względem morfologicznym oraz istniejącą sieć komunikacyjną w tym drogową. Każdy z wariantów oparty jest o te same parametry techniczne i w założeniu każdy spełnia cele stawiane inwestycji.

W wariantcie W1 planowana trasa S11 rozpoczyna swój bieg od węzła „Jarocin Południe” i zlokalizowana jest po północno – wschodniej stronie istniejącej drogi DK11. Droga ekspresowa przebiega po terenach zagospodarowanych rolniczo o powierzchni pofalowanej od Jarocina, aż do Pleszewa. Natomiast od Pleszewa do Ostrowa Wlkp. droga ekspresowa przebiega po terenie płaskim. W powiecie jarocińskim trasa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie miejscowości Jarocin, Witaszyczki, Witaszyce, Twardów oraz Kotlin. W sąsiedztwie miejscowości Witaszyce zaprojektowano węzeł „Witaszyce”, który komunikuje projektowaną drogę z istniejącą drogą DK11 łącznikiem o parametrach drogi klasy Z po trasie drogi powiatowej nr DP 4199 P. Węzeł ten zapewnia dojazd do miejscowości usytuowanych po południowej stronie Jarocina. Następnie, droga ekspresowa omija od strony południowej

Twardów, a następnie po północnej Kotlin, wchodząc odcinkiem prostym w tereny lasów państwowych. Po przejściu przez lasy, przekracza granicę powiatów i przebiega dalej po terenie powiatu pleszewskiego, na północ od miejscowości Piekarzew i Baranów. W miejscowości Baranów droga krzyżuje się z istniejącym przebiegiem drogi DK11 oraz drogą powiatową DP4336P – w miejscu tym zaprojektowano węzeł Pleszew Północ. Od węzła, łukiem od strony północno – wschodniej omija m. Kowalew oraz od strony południowo – zachodniej, w odległości od 200 m do 1000 m miejscowość Pleszew. W rejonie miejscowości Koralowa droga przecina także linię kolejową prowadzącą z Kowalewa do Pleszewa wzdłuż drogi powiatowej nr DP 4309P. Na dalszym przebiegu drogi ekspresowej, w rejonie m. Nowa Wieś, Łasew oraz Taczanów Drugi, zaplanowano węzeł „Pleszew Południe”. W wariantie tym przewidziano łącznik o parametrach drogi klasy GP łączący S11 poprzez ten węzeł z istniejącą drogą DK 11. Skrzyżowanie łącznika z istniejącą drogą DK11 przewiduje się w postaci ronda trzywłotowego. Przedłużeniem łącznika, czwartym włotem na rondo, będzie południowa obwodnica Pleszewa w ciągu drogi DK12. Po wybudowaniu tej obwodnicy, projektowany w ramach S11 łącznik do węzła „Pleszew Południe” podłączony do drogi ekspresowej także DK12. Na dalszym odcinku powiatu pleszewskiego droga omija miejscowości Sowina Błotna, Sowina, Bógwidze, Bronów, przecinając takie miejscowości jak: Ludwina i Chrzanów. Na wysokości miejscowości Grudzielec i Nowa Wieś droga wchodzi na teren powiatu ostrowskiego, omijając od wschodu miejscowość Borowiec i od zachodu miejscowość Sobótka. Na zachód od miejscowości Gutów droga przecina istniejącą drogę DK11 i łączy się z nią poprzez projektowany węzeł Górzno. Następnie na odcinku od węzła Górzno, do istniejącej obwodnicy Ostrowa Wlkp. Północ droga biegnie równolegle po wschodniej stronie istniejącej drogi DK11 w sąsiedztwie miejscowości Górzno, Będzieszyn i Szczury. Droga łączy się z istniejącą obwodnicą Ostrowa Wlkp. na istniejącym węźle Ostrów Wlkp. Północ. Na odcinku od węzła Ostrów Wlkp. Północ do węzła Ostrów Wlkp. Wschód projektowana droga biegnie po śladzie istniejącej obwodnicy Ostrowa Wlkp. w ciągu S11, gdzie na fragmencie jednojezdniowym przewiduje się dobudowę drugiej jezdni. Droga na całym swoim przebiegu nie koliduje z terenami wrażliwymi przyrodniczo, jednakże w rejonie miejscowości Kotlin przecina tereny leśne. Trasa drogi co do zasady omija istniejącą zabudowę gospodarczą i mieszkaniową. W niektórych miejscach omija ją w niewielkiej odległości, co będzie skutkowało koniecznością wybudowania ekranów akustycznych. W miejscowości Baranów i Ludwina przewiduje się do wyburzenia budynków, które znajdują się w korytarzu projektowanej drogi.

W wariantie W2 (racjonalnym alternatywnym) planowana droga ekspresowa S11 rozpoczyna swój bieg od węzła „Jarocin Południe” i zlokalizowana jest po północno – wschodniej stronie istniejącej drogi DK11. Droga ekspresowa przebiega po terenach zagospodarowanych rolniczo o powierzchni pofalowanej od Jarocina aż do Pleszewa. Natomiast od Pleszewa do Ostrowa Wlkp. droga ekspresowa przebiega po terenie płaskim. W powiecie jarocińskim trasa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie miejscowości Jarocin, Witaszyczki, Witaszyce, Twardów oraz Kotlin. W sąsiedztwie miejscowości Witaszyce zaprojektowano węzeł „Witaszyce”, który komunikuje projektowaną drogę z istniejącą drogą DK11 łącznikiem o parametrach drogi klasy Z po trasie drogi powiatowej nr DP 4199 P. Węzeł ten zapewnia dojazd do miejscowości usytuowanych po południowej stronie Jarocina. Następnie droga omija od strony południowej Twardów, a następnie po północno – wschodniej stronie Kotlin. Omijając Kotlin łukiem trasa przed ścianą lasu skręca na południe przecinając istniejącą DK11, pomiędzy miejscowościami Kotlin i Suchorzew. Na przecięciu obu dróg zaprojektowano węzeł „Kotlin”, który jest usytuowany dokładnie na granicy obu powiatów: jarocińskiego i pleszewskiego. W odległości ok. 400 m od węzła droga przechodzi nad istniejącą linią kolejową LK 272. Na dalszym przebiegu, długim łukiem trasa omija, od południowo – zachodniej strony Pleszew, przebiegając w rejonie miejscowości Kuby, Orpiszewem, Kowalew, Fabianów, aby na południe od m. Baranówek ponownie przeciąć tę samą linię kolejową LK 272. Po przecięciu linii kolejowej trasa łukiem od strony północno wschodniej omija miejscowość Taczanów Drugi, gdzie zaplanowano węzeł „Pleszew Południe”, od którego w kierunku wschodnim przewidziano łącznik o parametrach klasy GP do istniejącej drogi DK11. Rozwiązanie dotyczące łącznika od węzła Pleszew Południe do drogi

DK11 zostało rozwiązane w ten sam sposób jak w wariancie 1. Na południe od węzła „Pleszew Południe” droga biegnie w kierunku południowym, równolegle do linii kolejowej LK 272, po jej wschodniej stronie, w sąsiedztwie miejscowości Lubomierz, Sowina i Sowina Błotna. W sąsiedztwie miejscowości Bógwidze droga zbliża się na do istniejącej linii kolejowej, biegnąc równolegle do linii. Dopiero w rejonie m. Bronów trasa odsuwa się od linii kolejowej i biegnie wzdłuż niej w odległości ok. 300 m, przecinając granicę powiatów pleszewskiego i ostrowskiego. Na terenie gminy Raszków trasa biegnie na wschód od linii kolejowej i na zachód od miejscowości Grudzielec. Po przekroczeniu granicy gminy Ostrów Wlkp. droga ingeruje w tereny lasów państwowych, aby po 2,5 km wkroczyć na tereny rolnicze pomiędzy miejscowościami Górzno i Biniew. Następnie droga omija miejscowość Szczury od strony zachodniej zbliżając się do istniejącej drogi DK11, przekraczając tereny leśne i wchodząc tak samo jak w wariancie 1 w ślad istniejącej drogi ekspresowej jednojezdniowej na wysokości węzła Ostrów Wlkp. Północ. Dalszy przebieg jest identyczny jak w wariancie 1. Droga na całym swoim przebiegu nie koliduje z terenami wrażliwymi przyrodniczo. Jednakże na kilku odcinkach przecina tereny leśne. Trasa drogi co do zasady omija istniejącą zabudowę gospodarczą i mieszkaniową. W niektórych miejscach omija ją w niewielkiej odległości, co będzie skutkowało koniecznością wybudowania ekranów akustycznych. W miejscowości Bógwidze, Bronów, Grudzielec, Biniew i Szczury przewiduje się do wyburzenia budynków, które znajdują się w korytarzu projektowanej drogi.

W wariancie W3 planowana trasa S11 rozpoczyna swój bieg od węzła „Jarocin Południe” po północno – wschodniej stronie istniejącej drogi DK11. W wariancie tym, droga w przeważającej części przebiega po tej samej trasie, co dwa pozostałe warianty 1 i 2:

- na odcinku od istniejącego węzła „Jarocin Południe”, aż do miejscowości Twardów i przecięcia z drogą powiatową DP 4198P przebiega dokładnie tak samo jak w wariancie 1;
- na odcinku od m. Twardów i przecięcia z drogą powiatową nr DP4198 P, aż do drugiego przecięcia z linią kolejową LK 272 przebiega dokładnie tak samo jak w wariancie 2;
- pomiędzy linią kolejową, a przecięciem miejscowości Ludwina przez wariant 1, przebiega po nowym śladzie, będącym jednocześnie łącznikiem pomiędzy wariantami 2 i 1. Na tym odcinku jest zlokalizowany węzeł „Pleszew Południe”, który jest tak samo jak w wariancie 1 i 2 połączony zostanie z istniejącym przebiegiem drogi DK11;
- na odcinku od m. Ludwina do Sowina Błotna, przebiega dokładnie tak samo jak w wariancie 1;
- od m. Sowina Błotna do wyjścia z lasów państwowych na wysokości miejscowości Biniew i Górzno, droga przebiega w korytarzu pomiędzy wariantem 1 i 2, przecinając miejscowość Bronów i omijając od strony wschodniej miejscowość Grudzielec a od strony zachodniej miejscowość Borowiec;
- od wyjścia z terenów leśnych na północ od miejscowości Biniew i Górzno przebiega tak samo jak wariant 2.

Droga na całym swoim przebiegu nie koliduje z terenami wrażliwymi przyrodniczo. Jednakże na kilku odcinkach przecina tereny leśne. Trasa drogi co do zasady omija istniejącą zabudowę gospodarczą i mieszkaniową. W niektórych miejscach omija ją w niewielkiej odległości, co będzie skutkowało koniecznością wybudowania ekranów akustycznych. W miejscowości Ludwina, Sowina Błotna, Bronów, Grudzielec, Biniew i Szczury przewiduje się do wyburzenia budynki, które znajdują się w korytarzu projektowanej drogi.

Planowana trasa S11 w wariancie W4 rozpoczyna swój przebieg od węzła „Jarocin Południe” i zlokalizowana jest po północno – wschodniej stronie istniejącej drogi DK11 (jak w wariancie 2). Droga ekspresowa przebiega po terenach zagospodarowanych rolniczo o powierzchni pofalowanej od Jarocina, aż do Pleszewa. W powiecie jarocińskim trasa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie miejscowości Jarocin, Witaszyczki, Witaszyce, Twardów oraz Kotlin. W sąsiedztwie miejscowości Witaszyce zaprojektowano węzeł Witaszyce (skrzyżowanie z DK12). Następnie droga omija od strony południowej Twardów, a następnie po północno – wschodniej stronie Kotlin. Omijając Kotlin łukiem. przed ścianą lasu skręca na południe przecinając istniejącą DK11, pomiędzy miejscowościami Kotlin i

Suchorzew. Na przecięciu obu dróg zaprojektowano węzeł Kotlin, który jest usytuowany na granicy gmin Kotlin i Pleszew. W odległości ok. 400 m od węzła droga przechodzi nad istniejącą linią kolejową LK 272. Długim łukiem trasa omija, od południowo – zachodniej strony, Pleszew, przebiegając w rejonie miejscowości: Kuby, Orpiszewek, Kowalew, Fabianów, aby na południe od m. Baranówek ponownie przeciąć tę samą linię kolejową LK 272. W km ok. 60+731 zlokalizowano węzeł Dobrzyca. Po przecięciu linii kolejowej trasa łukiem od strony północno wschodniej omija m. Taczanów Drugi. W km ok. 65+733 zlokalizowano węzeł Pleszew Południe, od którego w kierunku wschodnim zaplanowano łącznik o parametrach klasy GP do istniejącej drogi DK11. Dalej droga S11 biegnie na południe po trasie wariant 1. Na dalszym odcinku powiatu pleszewskiego droga omija miejscowości Sowina Błotna, Sowina, Bógwidze, Bronów, przechodząc przez miejscowości Ludwina i Chrzanów. Na wysokości miejscowości Grudzielec i Nowa Wieś droga wchodzi na teren powiatu ostrowskiego, omijając od wschodu miejscowość Borowiec i od zachodu miejscowość Sobótka. Na zachód od miejscowości Gutów droga przecina istniejącą drogę DK11 i łączy się z nią poprzez węzeł Sobótka. Następnie na odcinku od węzła do istniejącej obwodnicy Ostrowa Wlkp. Północ droga biegnie równolegle po wschodniej stronie istniejącej drogi DK11 w sąsiedztwie m. Górzno, Będzieszyn i Szczury. Droga łączy się z istniejącą obwodnicą Ostrowa Wlkp. na węźle Ostrów Wlkp. Północ. Na odcinku od węzła Ostrów Wlkp. Północ do węzła Ostrów Wlkp. Wschód projektowana droga biegnie po śladzie istniejącej obwodnicy Ostrowa Wlkp. w ciągu S11. Ten fragment planowanej drogi S11 obejmuje dobudowę drugiej jezdni na odcinku istniejącej obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, od węzła Ostrów Wlkp. Północ („Franklinów”) do węzła Ostrów Wlkp. Wschód na skrzyżowaniu S11 z drogą krajową nr 25 (dowiązanie do przekroju dwujezdniowego).

Wariant W4 (racjonalnym najkorzystniejszym dla środowiska), na odcinku od węzła „Jarocin Południe”, aż do węzła „Pleszew Południe”, biegnie po takiej samej trasie jak wariant 2. Natomiast na odcinku od węzła „Pleszew Południe” do końca inwestycji, czyli do węzła „Ostrów Wlkp. Wschód” – wariant 4 biegnie po takiej samej trasie jak wariant 1.

W ramach porównania wariantów realizacji planowanego przedsięwzięcia wykonano analizę wielokryterialną, która obrazuje istotne czynniki służące do podejmowania decyzji przy wyborze najbardziej korzystnego wariantu. Czynniki te nazywane kryteriami oceny są oparte na mierzalnych i obiektywnych parametrach związanych z wieloaspektowymi właściwościami przedmiotowej inwestycji. Istotną zasadą przy doborze kryteriów jest ich ważność z punktu widzenia podejmowania decyzji jak i przejrzystość. Wiele kryteriów może wzajemnie się wykluczać lub kumulować, dlatego dobrano kryteria, które są jednocześnie istotne, jednorodne jak i różnicujące oceniane warianty. W ramach analizy uwzględniono także budowę projektowanej drogi krajowej DK12. Warianty realizacji oceniono zgodnie z listą kryteriów głównych, tj. środowiskowych i społeczności lokalnych. W ramach nich wyodrębniono podkryteria, i tak w ramach kryterium środowiskowego wzięto pod uwagę: kolizje ze szlakami migracji zwierząt, z siedliskami przyrodniczymi, z obszarami leśnymi, ze stanowiskami archeologicznymi oraz zabytkami; zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego; ilości kolizji z ciekami i jednolitymi częściami wód; długości odcinków cieków naturalnych do przebudowy; długość względem gruntów rolnych objętych ochroną; kolizje ze zbiornikami wodnymi; bilans mas ziemnych; ochrona przed zagrożeniem hałasem, zaś w ramach kryterium społeczności lokalnych: stopień akceptacji wariantu przez społeczeństwo lokalne; rozbiórki budynków; kolizje z terenami upraw rolnych. Analizując warianty pod kątem poszczególnych kryteriów i podkryteriów, na podstawie *raportu*, ustalono, co następuje.

- a) Pod kątem długość kolizji wyznaczonej na podstawie przebiegu planowanej inwestycji przez korytarze ekologiczne i zidentyfikowane szlaki migracji (Kryterium środowiskowe, podkryterium kolizje ze szlakami migracji zwierząt) wariant 4 (wraz z wariantem 1) uzyskał najlepszy wynik, gorszy wynik otrzymał wariant 2;
- b) Podkryterium kolizje z siedliskami przyrodniczymi zwartościowano jako powierzchnia zniszczeń siedlisk chronionych według I załącznika Dyrektywy Środowiskowej. Została ona wyznaczona w oparciu o przeprowadzoną inwentaryzację przyrodniczą. Najmniej

kolizji z siedliskami uzyskał wariant 4, natomiast gorszą ocenę uzyskał wariant 2 gdzie tych kolizji jest najwięcej.

- c) Podkryterium kolizje z obszarami leśnymi zwartościowano jako powierzchnia kolizji wyznaczona na podstawie obszaru realizacji każdego wariantu przechodzącego przez obszary leśne. W obszarze uwzględniony zostanie przebieg drogi ekspresowej wraz z konieczną infrastrukturą. Powierzchnia zniszczeń terenów leśnych została wyznaczona w oparciu o przeprowadzoną inwentaryzację przyrodniczą i dane z nadleśnictw i lasów państwowych. Wariantem z najlepszym wynikiem został wariant W2, a najniższą ocenę uzyskał wariant W1. Wariant W4 uzyskał drugie miejsce zaraz po wariantie 2.
- d) Podkryterium kolizje ze stanowiskami archeologicznymi zwartościowano jako powierzchnia kolizji wyznaczona na podstawie przebiegu planowanej inwestycji przez obszary zewidencjonowanych stanowisk archeologicznych, które ulegną likwidacji po przeprowadzeniu badań. Wariantem z najlepszym wynikiem jest wariant W2, a najniższą ocenę uzyskał wariant W3. Wariant 4 uzyskał tu przedostatnie miejsce.
- e) Pod kątem podkryterium związanego z zagrożeniem zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego wypadł najlepiej wariant W2, zaś najmniej korzystny jest wariant W4. W ramach tego podkryterium oceniono stopień zagrożenia na podstawie badań hydrogeologicznych i sklasyfikowano długość odcinków wariantów o silnym i bardzo silnym stopniu zagrożenia.
- f) Przejścia tras planowanej inwestycji przez ciek i oraz jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych zwiększa potencjalnie ryzyko ich zanieczyszczenia. Uwzględniono kryterium jako ilość zlewni jednolitych części wód powierzchniowych oraz podziemnych przez które przebiega planowana inwestycja wraz z ilością kolizji z rzekami i pozostałymi ciekami. Najmniej kolizji z ciekami uzyskał wariant W1, a najwięcej kolizji wykazano w wariantie W3. Wariant W4 uzyskał drugie miejsce zaraz po wariantie 1.
- g) W podkryterium długości odcinków cieków naturalnych do przebudowy wskazano długość przebudowy cieków naturalnych. Ingerencja w naturalne ciek może być skutkiem krótkoterminowego pogorszenia właściwości fizykochemicznych oraz biologicznych, przyczynić się do trwałej zmiany właściwości hydromorfologicznych cieków. Wariant W4 wykazał najmniejszą potrzebną długość cieków do przebudowy a zatem wypadł najlepiej wśród pozostałych wariantów. Najgorszy wynik uzyskał tu wariant W3.
- h) Zajęcie terenów użytkowanych rolniczo spowoduje zajęcie gleb chronionych, tj. gleb klas I-III. Zmniejszenie gleb cennych rolniczo związane będzie z mniejszą produkcją rolną. W podkryterium dotyczącym długości względem gruntów rolnych objętych ochroną - wariantem z najlepszym wynikiem jest wariant W1, a najniższą ocenę uzyskał wariant W4.
- i) W podkryterium kolizji ze zbiornikami wodnymi które stanowi ilość kolizji ze zbiornikami wodnymi analizowanych wariantów (gdzie część zbiorników wodnych stanowią siedliska płazów), za najkorzystniejszy uznany został wariant W2, a najniższą ocenę uzyskał wariant W4.
- j) W podkryterium bilansu mas ziemnych na który składa się: wymiana gruntów, wykonanie wykopów, nasypy, nasypy – grunt z dokopu; wariantem z najlepszym wynikiem jest wariant W3, a najniższą ocenę uzyskał wariant W4.
- k) Pod kątem ochrony przed hałasem zbadano długość ekranów akustycznych, która obrazowała zwiększone zagrożenie hałasem. W wariantie W4 wymagana jest najmniejsza długość zastosowania ekranów akustycznych, wariant ten jest najbardziej korzystny, natomiast najgorzej wypadł wariant W2.
- l) Podkryterium stopień akceptacji wariantu przez społeczeństwo lokalne zwartościowano na podstawie raportu z przeprowadzonych ze społecznością lokalną spotkań informacyjnych oraz zawartych w nim danych. Ocenione zostały poszczególne warianty zgodnie z poziomem ich akceptacji społecznej; wzięto pod uwagę ilość ankiet wyrażających akceptację dla wskazanego wariantu. Wariant W4, nie był poddany ocenie w czasie spotkań konsultacyjnych, które odbyły się w 2019 roku. Przebieg wariantu W4 został zaproponowany po tych spotkaniach jako tak zwany „wariant społeczny”

odzwierciedlający oczekiwania społeczności lokalnych. Jego przebieg pokrywa się z przebiegami wariantów 1-3, które były poddane ocenie w konsultacjach społecznych. Ponieważ jest to przebieg wynikowy, jego poparcie wyrażone głosami ankiet zebranych w czasie spotkań informacyjnych w 2019 r., zostało przyjęte jako suma głosów dla odpowiedniego odcinka wariantu W1 do W3, przebiegającego przez odpowiadający mu teren gminy. Wariant W4 uzyskał 51% stopień akceptacji wariantu przez społeczność lokalną, z najgorszym wynikiem wypadł wariant W3. Wariant W4 uzyskał drugie miejsce tuż za wariantem W2. Z największym sprzeciwem spotkał się wariant W3. Tak więc przebieg drogi ekspresowej na przedmiotowym odcinku jest wynikiem analizy trzech wariantów, z których został wyłoniony wariant W4 wynikowy będący między innymi efektem spotkań informacyjnych i opinii wyrażonych przez mieszkańców.

- m) W ramach realizacji przedsięwzięcia niezbędne będą wyburzenia budynków mieszkalnych co powoduje konieczność zmiany miejsca zamieszkania negatywnie wpływając na istniejącą społeczność. Budynki inne niż mieszkalne nie mają porównywalnej wartości społecznej tak jak budynki mieszkalne. Przyjęta została liczba budynków koniecznych do rozbiórki w każdym z analizowanych wariantów. W tym podkryterium z najlepszym wynikiem wypadł wariant W4 (19 szt. budynków mieszkalnych), gdzie wymagana liczba wyburzeń jest najmniejsza w porównaniu z pozostałymi wariantami, zaś najgorszy wynik uzyskał wariant W3 - 30 szt. budynków mieszkalnych).
- n) Rolnictwo stanowi istotny aspekt życia gospodarczego regionu i terenów przez które bezpośrednio planowana droga przebiega. Przecięcie terenów rolnych przez drogę wpłynie na wydłużenie dojazdu do pola rolnego drogami dojazdowymi, serwisowymi oraz wyłączenia z produkcji rolnej terenów zajętych pod budowę drogi. Podkryterium kolizje z terenami upraw rolnych wartościowano jako długość kolizji wyznaczona na podstawie przebiegu planowanej inwestycji przez tereny rolne. Tu z kolei wariantem z najlepszym wynikiem okazał się wariant W1, a z najmniejszą oceną wypadł wariant W4.

Do analizy porównawczej wariantów nie uwzględniono podkryteriów środowiskowych jak długości względem głównych zbiorników wód podziemnych oraz długości względem obszarów szczególnego zagrożenia powodzią z uwagi na brak zróżnicowania między wariantami. Wszystkie warianty przecinają tożsamą długość ok. 2457 m głównego zbiornika wód podziemnych GZWP o nr 310 pn. Dolina kopalna rzeki Ołobok oraz tożsamą długość ok. 25 m obszarów, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat (1%) i raz na 10 lat (10%).

Uzyskane w ramach powyższych analiz wartości poszczególnych podkryteriów zostały zsumowane na poziomie kryteriów (środowiskowe, społeczności lokalnych, ekonomiczne, techniczne) a następnie pomnożone przez przypisane im wagi. Suma tych wartości była bazą dla stworzenia listy rankingowej wariantów inwestycji. Zgodnie z przeprowadzoną analizą wielokryterialną wariantem, który uzyskał najlepszą ocenę po uwzględnieniu kryterium środowiskowego i społeczności lokalnej jest wariant W2, a najniższy wynik uzyskał wariant 3.

Wariant W4 zajął drugi w kolejności najlepszy wynik. Wariant W4 uzyskał najwyższą ocenę w zakresie kryterium środowiskowego, dlatego też jest wariantem najbardziej korzystnym dla środowiska. Jeśli zaś chodzi o preferencje społeczne, wariant W4 uzyskał drugie miejsce spośród analizowanych wariantów, co pokazała macierz rankingu wyników analizy dla różnych modeli preferencji.

Wariantem zaproponowanym do realizacji przez wnioskodawcę jest wariant 4. Wariant ten jest jednocześnie wariantem najkorzystniejszym dla środowiska spośród wszystkich analizowanych wariantów inwestycji drogowej i uzyskał wynik 0,650, w drugiej z kolejności jest wariant 1 z wynikiem 0,532. O przewadze wariantu W4 jako najkorzystniejszego dla środowiska zdecydowały elementy jak najniższa kolizja ze szlakami migracji zwierząt tj. ok. 4,062 ha – porównywanie jak dla W1 (kolizja 4,063 ha), najmniejsza kolizja z siedliskami przyrodniczymi (ok. 13,8 ha), dodatkowo wariant ten charakteryzuje się jedną z najmniejszych planowanych kolizji z obszarami leśnym o pow. ok. 135,63 ha. Najmniejszą wartość

kolizyjności posiada wariant W2 (pow. ok. 132,23 ha) oraz najkrótszą konicznością przebudowy cieków naturalnych. Z punktu widzenia społeczności lokalnych wariantem, który uzyskał najlepszy wynik jest wariant W2 uzyskując wartość 0,789, z kolei wariant W4 jako drugi w kolejności uzyskując wartość 0,604. Wariant W4 uzyskał drugie miejsce w poparciu przez społeczeństwo lokalne. Dodatkowo należy wskazać, iż przebieg wariantu W4 został zaproponowany po spotkaniach ze społeczeństwem lokalnym jako tak zwany „wariant społeczny” odzwierciedlający oczekiwania społeczności lokalnych.

Zgodnie ze wskazaniem w *raporcie* racjonalnym wariantem alternatywnym do realizacji jest wariant W2, który w analizie wielokryterialnej w ocenie końcowej (kryterium środowiskowym oraz społeczności lokalnej) uzyskał najwyższą liczbę punktów i który był wariantem z największym poparciem społeczeństwa.

Jak wynika z *raportu*, przeprowadzone przez wnioskodawcę konsultacje umożliwiły lokalnym społecznościom zapoznanie się z materiałami dotyczącymi projektowanej trasy oraz wyrażenie swojej opinii co do jej przebiegu, przyczyniając się tym samym do poprowadzenia optymalnego przebiegu drogi. Włączenie mieszkańców gmin na tym etapie projektowania jest korzystne dla każdej ze stron zadania, zarówno Inwestora, Projektanta jak i Społeczeństwa. Pozwala ono na wykrycie potencjalnych konfliktów na bardzo wczesnym etapie oraz co najważniejsze, daje mieszkańcom poczucie współdecydowania, w sprawie która ich bezpośrednio dotyczy i niejednokrotnie ma wpływ na ich dalszy los i życie na terenie gminy, na której mieszkają. Możliwość wprowadzenia korekt przebiegu proponowanych korytarzy na podstawie otrzymanych od mieszkańców opinii przyczynia się do poprawy odbioru społecznego planowanego przedsięwzięcia. W toku konsultacji społecznych powstał wariant akceptowany społecznie - wariant W4.

Przed wyborem wariantów poddanych ocenie oddziaływania na środowisko rozważono wariant drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej DK11. Wariant ten nie uzyskał aprobaty z uwagi na że obecna droga krajowa nie posiada geometrii odpowiadającej wymogom drogi ekspresowej, w zakresie drogi klasy S. Ponadto, istniejący ciąg komunikacyjny przebiega przez tereny zabudowane co wiązałoby się z dużymi kosztami związanymi z rozbiórką istniejącej zabudowy. Wariant po istniejącym śladzie nie jest więc ekonomicznie uzasadniony. Poza tym przebieg drogi ekspresowej w terenie zabudowanym wiązałby się z pogorszeniem warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uwzględniając powyższe i 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 ooś*, *Regionalny Dyrektor* przychylił się do wniosku i wskazał realizację przedsięwzięcia w wariantcie W4.

Wskutek realizacji przedsięwzięcia trwałemu zajęciu i przekształceniu ulegną tereny gruntów o powierzchni około 1210,3 ha. W liniach rozgraniczających największą część powierzchni przeznaczoną pod przedsięwzięcie stanowią grunty orne 72,81%, a następnie lasy 11,01%, pozostała powierzchnia to różne inne formy użytkowania terenu. Spośród analizowanych wariantów, wariant wybrany do realizacji zajmuje największą powierzchnię około 306,19 ha gleb klas bonitacyjnych objętych ochroną. Analizowany odcinek drogi ekspresowej w całości prowadzony będzie po Wysoczyźnie Kaliskiej. Jej morfologia jest mało urozmaicona a deniwelacje łagodne, za wyjątkiem dolin cieków, gdzie występują powierzchnie stokowe. Rzędne terenu rosną od około 120,0 m n.p.m. na północnym zachodzie do około 149,0 m n.p.m. na południowym wschodzie. Lokalnie, w północnej oraz centralnej części inwestycji, występują wzgórza i pagórki morenowe o wysokościach względnych 5-10 m. Analiza przedstawionych materiałów, w tym przekrojów podłużnych niwelety i dokumentacji hydrogeologicznej wykazała, że projektowana niweleta drogi ekspresowej S11 przebiegać będzie zasadniczo po powierzchni terenu lub na nasypach w miejscach, gdzie droga przekracza przeszkodę, np. ciek lub planowany jest obiekt inżynierski. Według uzupełnień *raportu*, na trasie drogi S11 ze względu na dosyć płaskie ukształtowanie terenu przewiduje się

dwa miejsca wykopów o głębokościach 3-4 m oraz 10 m. Niweleta drogi S11 w miejscach wykopów przechodzi przez lokalne wzniesienia terenu na długości 400 i 200 m, gdzie istnieje możliwość odprowadzenia wód gruntowych w sposób grawitacyjny bez konieczności stosowania mechanicznego odprowadzenia wody poza obszar lokalizacji wykopu. W celu obniżenia poziomu wód gruntowych przewiduje się drenaż wgłębny, aby stworzyć lej depresji, który zapewni odsunięcie poziomu wody od spodu konstrukcji nawierzchni.

Szacunkowy bilans mas ziemnych wskazuje, że objętość nasypów będzie większa aniżeli objętość wykopów. Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymagać będzie znacznego zapotrzebowania na masy ziemne i kruszywa naturalne takie jak piasek, żwir, kamienie do budowy nasypów pod poszczególne elementy infrastruktury zasadniczej i towarzyszącej. W skumulowanym oddziaływaniu z Koleją Dużych Prędkości, której przebieg planowany jest równoległe do drogi ekspresowej ich realizacja może przyczynić się do ograniczenia dostępu do zasobów kruszyw naturalnych zarówno dla inwestorów obu tych przedsięwzięć jak i dla pozostałych przedsiębiorców i konsumentów. Ponadto, w skali regionalnej, obie inwestycje skupione są na stosunkowo niewielkim terenie pomiędzy Kępem, Sieradzem, a Pleszewem. Na problem skali zapotrzebowania oraz dostępności do zasobów kruszyw w przypadku inwestycji związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym zwraca się uwagę w literaturze geologicznej (Machniak Ł., 2025, Analiza potencjału surowcowego w otoczeniu Centralnego Portu Komunikacyjnego, Przegląd Geologiczny, vol. 73, nr 7, 659-665). Z tego względu wezwano wnioskodawcę do analizy skumulowanego oddziaływania na środowisko wynikającego z wykorzystania zasobów środowiska. Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, Inwestor dostrzega ryzyko skumulowanego popytu na kruszywa w związku z niemal równoległym przebiegiem S11 i linii Kolei Dużych Prędkości. Stąd, na wezwanie tegoż organu, określił, że orientacyjna ilość mas ziemnych potrzebnych do realizacji planowanego przedsięwzięcia w wariantcie wybranym do realizacji wyniesie ok. 2,5 mln m³, przy czym wnioskodawca zakłada, że około 48% mas ziemnych potrzebnych do budowy nasypów zostanie pozyskane z wykopów w śladzie inwestycji. Jednocześnie, wnioskodawca zakłada dywersyfikację dostaw kruszyw nawet z wykorzystaniem transportu kolejowego, a także odpowiednią gospodarkę surowcową. Stąd na obecnym etapie nie przewiduje się problemów z dostępnością kruszyw zarówno w regionie, którego dotyczy przedsięwzięcie, jak i na potrzeby samego przedsięwzięcia. Ze względu jednak na stosunkowo wczesny etap prac projektowych, szczegółowe analizy w tym zakresie należy przedstawić na etapie ponownej oceny.

W km od 47+700 do 49+000 analizowane przedsięwzięcie przebiega przez obszary skalsyfikowane jako predysponowane do występowania ruchów masowych, gdzie ze względu na budowę geologiczną oraz ukształtowanie powierzchni terenu, nie można wykluczyć ich powstania. W obrębie terenu zagrożonego mogą zachodzić zjawiska spełznięcia. Ponadto, w kolizji terenu realizacji przedsięwzięcia z Lutynią występuje niewielkie aktywne okresowo osuwisko o numerze identyfikacyjnym 153011 wg Systemu Osłony Przeciwosuwiskowej. Ze względu na ryzyko zainicjowania ruchów masowych ziemi podczas prowadzenia prac budowlanych oraz eksploatacji przedsięwzięcia, szczegóły dotyczące niwelety drogi oraz analiz ryzyka zaistnienia w przebiegu drogi zjawisk geodynamicznych w odniesieniu do obszarów predysponowanych do występowania ruchów masowych ziemi, a także odpowiednich rozwiązań należy przedstawić na etapie ponownej oceny.

W *raporcie* przedstawiono rozpoznanie hydrogeologiczne oparte na podstawie Szczegółowej Mapy Geologicznej Polski w skali 1:50 000 arkusz Jarocin, Pleszew, Raszków, Skalmierzyce oraz Ostrów Wielkopolski, a także na podstawie otworów wiertniczych, o łącznym metrażu 2371,4 m, wykonanych m.in. na potrzeby studium geologiczno-inżynierskiego oraz *Dokumentacji hydrogeologicznej dla określenia warunków hydrogeologicznych dla projektowanej drogi ekspresowej S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski, od istniejącej obwodnicy m. Ostrów Wielkopolski wraz z korektą przebiegu drogi DK12 – pododcinek B.*, zwanej dalej dokumentacją hydrogeologiczną, opracowanej w listopadzie 2021 r. przez HPC POLGEOL S.A i zatwierdzonej decyzją Marszałka Województwa

Wielkopolskiego z 17 stycznia 2022 r., znak: DSK-II-7431.44.2021. Na całym terenie projektowanej inwestycji, bezpośrednio na powierzchni terenu, dominują utwory genetycznie związane z najmłodszym zlodowaceniem Warty, reprezentowane przez gliny zwałowe, powyżej których mogą zalegać piaski i żwiry lodowcowe. Gliny zwałowe zlodowacenia Warty tworzą ciągłą pokrywę na badanym obszarze z możliwymi nieciągłościami erozyjnymi. W dolinach rzecznych występują plejstoceny piaski i żwiry wodnolodowcowe zlodowacenia Warty, a także holoceny piaski i mułki rzeczne den dolinnych i tarasów zalewowych oraz namuły torfiaste. W północnej części omawianego obszaru główny użytkowy poziom wodonośny wykształcony jest w utworach mioceńskich występujących pod nakładem ilów poznańskich oraz glin morenowych. Wody podziemne o znaczeniu użytkowym w osadach czwartorzędowych związane są przede wszystkim z dolinami kopalnymi powstałymi podczas interglacjów oraz poziomem międzyglinowym. Czwartorzędowy poziom międzyglinowy stanowi główny użytkowy poziom wodonośny w centralnej oraz południowej części badanego obszaru. Rozpoznanie geologiczne i hydrogeologiczne wykazało, że na większości badanego terenu użytkowy poziom wodonośny izolowany jest od powierzchni pakietem utworów słabo przepuszczalnych (gliny zwałowe), które w przypadku awarii stanowić będą naturalną barierę na drodze migracji zanieczyszczeń w głąb systemu wodonośnego. Jedynie lokalnie, poziom wodonośny pozbawiony jest izolacji, przez co jest bardzo podatny na zanieczyszczenia infiltrujące z powierzchni terenu. Gruntowy poziom wodonośny związany jest głównie z piaskami różnoziarnistymi oraz żwirami rzeczными oraz lodowcowymi. Zwierciadło wody w obrębie dolin rzecznych ma charakter swobodny, lokalnie napięty, na pozostałym obszarze – napięty, lokalnie swobodny. Poziom gruntowy zasilany jest przez opady atmosferyczne i posiada więź hydrauliczną z ciekami powierzchniowymi, które stanowią dla niego lokalną bazę drenażu. Z uwagi na brak naturalnej izolacji poziomu w postaci nakładu gruntów słabo przepuszczalnych, wody gruntowe są bardzo podatne na przenikające z powierzchni ziemi zanieczyszczenia. Według przedstawionej dokumentacji, dla pierwszego poziomu wodonośnego w obrębie dolin rzecznych dominuje przedział głębokości od <1,0 m do 2,0 m. W północnej oraz centralnej części obszaru badań pierwszy poziom wodonośny występuje przeważnie na głębokości 2,0-5,0 m p.p.t., lokalnie 5,0-20,0 m p.p.t. W południowej części badanego obszaru, w sąsiedztwie miejscowości Ostrów Wielkopolski, pierwszy poziom wodonośny występuje na głębokości 2,0-5,0 m p.p.t. W północnej części przedsięwzięcia wody podziemne pierwszego poziomu wodonośnego spływają w kierunku Lutyni. W centralnej części badanego obszaru wody gruntowe spływają przede wszystkim w kierunku rzeki Prosnicy, natomiast w części południowej – w kierunku rzeki Ołobok. Wzdłuż projektowanej trasy drogi ekspresowej występują obszary, gdzie pierwszy poziom wodonośny nie posiada żadnej naturalnej izolacji. W miejscach tych zachodzi teoretycznie największe zagrożenie związane z migracją zanieczyszczeń wraz z wodami podziemnymi do bazy drenażu. Są to odcinki w km: 56+886-57+576; 59+200-60+200; 67+776-68+689; 69+133-70+872; 78+261-78+853; 89+940-91+720,43. Wariant wybrany do realizacji od km 89+280 do końca projektowanej drogi, znajduje się w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 310 – Dolina kopalna rzeki Ołobok. Z uwagi na brak naturalnej bariery izolacyjnej zbiornik jest bardzo podatny na zanieczyszczenie. Nie ma jednak ustanowionej strefy ochronnej.

Na obecnym etapie rozpoznania, w oparciu o przedstawiony w uzupełnieniu przekrój podłużny niwelety oraz dokumentację hydrogeologiczną, ustalono, że pomimo, iż zwierciadło wód gruntowych występuje miejscami stosunkowo płytko pod powierzchnią terenu, to niweleta planowanej drogi ekspresowej nie jest planowana poniżej zwierciadła wód gruntowych. Z przedstawionych danych wynika jednak, że niweleta projektowanych rowów drogowych oraz konstrukcja nasypu drogi może znajdować się poniżej ustabilizowanego zwierciadła wód gruntowych. W celu obniżenia poziomu wód gruntowych przewiduje się drenaż wgłębny, aby stworzyć lej depresji. Ze względu zatem na wczesny etap rozpoznania i projektowania planowanego przedsięwzięcia, w niniejszej decyzji zobowiązano, aby w sytuacji gdy zwierciadło wód gruntowych występować będzie powyżej projektowanej niwelety drogi lub niwelety rowów drogowych, zaprojektować takie rozwiązania zabezpieczenia korpusu drogi przed napływem wód gruntowych, aby nie wpływały one trwale i negatywnie na istniejące w

otoczeniu drogi stosunki gruntowo-wodne, a drenaż wgłębny odsuwający poziom wody od spodu konstrukcji nawierzchni zaprojektować w taki sposób, aby lej depresji nie wykraczał poza pas drogowy planowanego przedsięwzięcia. Ponadto, zobowiązano, aby przebudować kolidujące z przedsięwzięciem urządzenia melioracyjne w tym drenarskie w sposób zachowujący ich funkcjonalność i niezmieniający również istniejących stosunków wodnych. Jednocześnie, szczegółowe rozwiązania, szczególnie w odniesieniu do położenia niwelety drogi oraz niwelety rowów drogowych względem zwierciadła wód gruntowych, należy bezwzględnie przedstawić na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

W ramach inwestycji przewiduje się roboty związane z wymianą gruntu, wzmacnianiem podłoża gruntowego, a także posadowieniem fundamentów czy konstrukcji nośnych obiektów inżynierskich, w tym m.in. pośrednim. Z uwagi na fakt, że na obecnym etapie nie są znane ani warunki geoinżynierskie w podłożu drogi, ani szczegółowe rozwiązania, zobowiązano, aby zaprojektować takie rozwiązania geoinżynierskie, które nie będą zmieniały stosunków gruntowo-wodnych w otoczeniu obiektów budowlanych. Szczegółowe rozwiązania dotyczące rozwiązań inżynierskich należy przedstawić na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

Według dokumentacji hydrogeologicznej, w kilometrze 57+700-57+880 oraz 58+087-58+263 planowane przedsięwzięcie koliduje ze złożem surowców ilastych ceramiki budowlanej Kowalew-Kotlin, natomiast w kilometrze 90+755-90+875 koliduje bezpośrednio ze złożem kruszyw naturalnych Karski. Ponadto, w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia, w granicach terenu realizacji przedsięwzięcia, w okolicy kilometra 43+794 znajduje się złóż surowców ilastych ceramiki budowlanej Leszczyce oraz w okolicy kilometra 67+063 złóż kruszywa naturalnego Nowa Wieś III, a w okolicy 90+751 złóż kruszywa naturalnego Karski I. Planowane przedsięwzięcie może zatem wpłynąć na dostępność do tych złóż i wprowadzić ograniczenia w ich eksploatacji.

Planowane przedsięwzięcie w kilometrze około 90+798 - 91+720 przebiega w obszarze ochrony pośredniej ujęcia komunalnego wód powierzchniowych dla Ostrowa Wlkp. ustanowionej rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2004 r., Nr 03, poz. 04 ze zm.). Rozporządzenie to jako akt prawa miejscowego stanowi źródło powszechnie obowiązującego prawa na obszarze działania organów, które je ustanowiły. Z tego względu zawarte w tym rozporządzeniu zarówno zakazy, jak i ograniczenia dotyczące terenu ochrony pośredniej zobowiązują wnioskodawcę do ich przestrzegania tak na etapie realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do organizacji i funkcjonowania placu budowy, jak i w odniesieniu do zaprojektowania rozwiązań, których celem będzie zabezpieczenie wód podziemnych przed zanieczyszczeniem na etapie eksploatacji przedsięwzięcia. Z tego względu nie powielono ich w niniejszej decyzji w formie warunków realizacji przedsięwzięcia.

W § 5 ww. rozporządzenia, na terenie ochrony pośredniej zakazuje się m.in.: lokalizowania nowych ujęć wody w utworach czwartorzędowych, z wyjątkiem wierceń studziennych dla ujęć komunalnych; wprowadzania ścieków do ziemi oraz wykonywania dołów chłonnych i szybików w celu gromadzenia w nich odpadów i wylewania do nich nieczystości; lokalizowania wysypisk śmieci i wylewisk odpadów komunalnych i przemysłowych; składowania i stosowania chemicznych środków zimowego utrzymania dróg; lokalizowania przedsięwzięć kwalifikowanych, zgodnie z obowiązującymi przepisami, jako mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, za wyjątkiem przedsięwzięć polegających na modernizacji istniejącej drogi krajowej nr 25, oraz budowie obwodnicy miasta Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu drogi S11; lokalizowania magazynów produktów ropopochodnych i innych substancji chemicznych oraz rurociągów do ich transportu; lokalizowania stacji paliw płynnych; lokalizowania myjni pojazdów mechanicznych za wyjątkiem obiektów odprowadzających ścieki do zbiorczej kanalizacji; budowy dróg publicznych za wyjątkiem dróg posiadających system odprowadzania ścieków oraz dróg lokalnych; odprowadzania ścieków

deszczowych bez oczyszczania. Planowane przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, ale inwestycja ta stanowi drugą jezdnię obwodnicy miasta Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu drogi S11, dotyczy jej zatem wyłączenie, o którym mowa powyżej. Poza tym, jak wynika z *raportu*, wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do środowiska po podczyszczeniu z uwzględnieniem rozwiązań określonych w § 6 tego rozporządzenia. Jednocześnie, na analizowanym odcinku wnioskodawca nie planuje żadnych obiektów, które wpisywałyby się w ww. katalog zakazów. Powyższe zakazy wnioskodawca winien respektować również na etapie realizacji przedsięwzięcia w takim rozumieniu, że w granicach terenu ochrony pośredniej podczas budowy przedsięwzięcia nie należy także np. gromadzić odpadów, magazynować paliw czy tankować pojazdów i maszyn budowlanych. Według wnioskodawcy, na terenie ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego nie będą stosowane chemiczne środki zimowego utrzymania dróg. Kwestia ta, wynikając wprost z przepisu prawa miejscowego, nie podlega uwarunkowaniu w decyzji administracyjnej (aktu niższego rzędu niż przepis prawa miejscowego). Z tego względu organ nie uwzględnił warunku Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu o obowiązku „zastosowania w ramach zimowego utrzymania dróg substancji naturalnej w postaci chlorku sodu (sól kamienna sucha bądź solanka roztwór).” Jak zadeklarował wnioskodawca, na tym odcinku drogi ekspresowej ewentualne zwiększenie szorstkości nawierzchni będzie wprowadzone poprzez odśnieżanie i stosowanie kruszywa.

Natomiast według § 6 ww. rozporządzenia, planowanego przedsięwzięcia dotyczą następujące ograniczenia:

- 3) wykonywania prac regulacyjnych na rzece Ołobok, bez przedstawienia w ramach uzgodnień z właścicielem ujęcia projektu prac wraz z opinią hydrogeologiczną potwierdzającą, na podstawie wykonanych badań, brak ich negatywnego wpływu na jakość wody pozyskiwanej z ujęć;
- 4) modernizacji istniejących dróg krajowych oraz budowy obwodnicy miasta Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu drogi S11 bez:
 - a) wyposażenia dróg w rozwiązania techniczne służące do podczyszczenia całości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z pasów drogowych biegnących przez strefę ochronną ujęcia, uwzględniające:
 - szczelne rowy z warstwą humusu wyposażone w przegrody filtracyjno-retencyjne oddzielone od terenu zalewowego cieków naturalnych przepływających w pobliżu i/lub krzyżujących się z drogą, nasypem drogi zbiorczej,
 - szczelne zbiorniki retencyjne z warstwą humusu i odpływem do separatora w postaci rurociągu z regulatorem przepływu oraz dodatkowym powierzchniowym przelewem awaryjnym z odprowadzeniem wód do separatora,
 - separatory o odpowiednich parametrach przepływu dla uzyskania ostatecznego oczyszczenia ścieków deszczowych w zakresie zawiesiny, substancji ropopochodnych oraz substancji zanieczyszczających wody podziemne zgodnie z przepisami wynikającymi z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 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 137, poz. 984 oraz z 2009 r. Nr 27, poz. 169), zaopatrzone w zasuwę na rurociągach odpływowych zabudowanych w komorach,
 - krawężniki na odcinkach dróg biegnących w obrębie terenu ochrony pośredniej oraz 100 metrów przed i za granicą terenu ochrony pośredniej,
 - wyloty do odbiornika zakończone zaworami zwrotnymi,
 - a) zastosowania osłonowego monitoringu wód podziemnych w obszarze możliwego oddziaływania dróg na jakość wód w obrębie terenu ochrony pośredniej, zsynchronizowanego z prowadzonym przez właściciela ujęcia bieżącym monitoringiem lokalnym.

Według przedstawionych informacji, w ramach przedsięwzięcia na rzece Ołobok oraz w jej bezpośrednim otoczeniu nie będą prowadzone żadne prace hydrotechniczne.

Wnioskodawca nie ma zatem obowiązku wykonania opinii hydrogeologicznej, o której mowa w § 6 pkt. 3 ww. rozporządzenia. Aby ta sytuacja była dla wnioskodawcy jednoznaczna i wiążąca, w niniejszej decyzji określono warunek zabraniający jakichkolwiek pracy hydrotechnicznych na rzece Ołobok oraz w jej bezpośrednim otoczeniu oraz robót związanych z jej przebudową czy umocnieniem.

Odnosząc się natomiast do wyposażenia drogi w rozwiązania techniczne o których mowa w ww. przepisie, ustalono, że w celu zabezpieczenia powyższego odcinka drogi ekspresowej przebiegającej przez pośrednią strefę ochrony komunalnego ujęcia wody podziemnej dla Ostrowa Wielkopolskiego przewiduje się zabezpieczenie całej szerokości pasa drogowego wspomnianą już szczelną folią. Folia będzie układana bezpośrednio na podłożu przeznaczonym pod wykonanie nasypu drogowego, po wcześniejszym usunięciu warstwy ziemi urodzajnej. Uwzględniając uzgodnienie organu Wód Polskich, szczelny system odwodnienia zobowiązano zaprojektować na odcinku w km 89+200-91+720, a na odcinku w km 90+798-91+720 zobowiązano na całej szerokości pasa drogowego zaprojektować i wykonać uszczelnienie z folii ułożonej bezpośrednio na podłożu przygotowanym pod nasyp drogowy. Ponadto, za rowem drogowym zostanie wykonany wał ziemny o wysokości ok. 3,0 m, aby pojazdy uczestniczące w wypadku nie wyjechały poza pas drogowy. Na obszarze ochrony pośredniej ujęcia wody pitnej w rejonie Ostrowa Wlkp. na terenach zalewowych przewiduje się: na wysokich nasypach wykonanie szczelnej kanalizacji deszczowej, a na niskich nasypach wykonanie podwieszonego rowu drogowego uszczelnionego, którego dno będzie ponad poziomem wielkiej wody. Z rowów drogowych oraz z kanalizacji deszczowej wody opadowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników retencyjnych z których woda opadowa będzie odbierana i odprowadzana do odbiorników naturalnych poprzez urządzenia podczyszczające. Ze szczelnych zbiorników retencyjnych przewiduje się wykonanie odpływu do separatora w postaci rurociągu z regulatorem przepływu oraz z dodatkowym powierzchniowym przelewem awaryjnym z odprowadzeniem wód do separatora. Tak zebrane wody opadowe będą oczyszczane na kilku etapach: oczyszczanie z zawiesiny łatwo opadającej w osadnikach wpustów deszczowych, osadnikach przed zbiornikami, a z zawiesiny trudnoopadającej w projektowanych szczelnych zbiornikach retencyjnych, a także przed wylotem, w separatorach substancji ropopochodnych. Rozwiązania te mają za zadanie wykluczenie jakiegokolwiek zrzutu do odbiornika nieoczyszczonych wód z odwodnienia drogi. Cały odcinek projektowanej drogi biegnący przez granicę terenu ochrony pośredniej wraz ze 100 m długością od krawędzi wyznaczonych granic będzie zaprojektowany z krawężnikami. Krawężnik usytuowany na krawędzi projektowanej jezdni będzie zapewniał kontrolę spływu wody z nawierzchni do szczelnych rowów. Zastosowanie krawężników spowoduje, iż wody opadowe z jezdni nie będą spływać na pobocze i na skarpy drogowe, w które mogłyby wsiąknąć zanieczyszczenia, a następnie dostać się do podłoża gruntowego. Dodatkowo instalacja odprowadzająca zostanie wyposażona w mechaniczne odcięcie odpływu za pomocą zastawek na wylotach i klapach zwrotnych a rowy drogowe podzielone będą na sekcje. Według wnioskodawcy, na obecnym etapie projektowym nie można szczegółowo określić rozwiązań związanych z odprowadzeniem wód opadowych. Szczegółowe rozwiązania przedstawione zostaną na dalszym etapie projektowym. Jednocześnie, według przedstawionych informacji, nie można wykluczyć, że w przyszłości rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego zostanie zmienione. Z tego względu na etapie ponownej oceny należy szczegółowo przedstawić zakres prac budowlanych planowanych w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wody dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego, organizację robót budowlanych oraz zaprojektowane zgodnie z przepisami rozporządzenia rozwiązania. Należy także dokonać ponownej analizy zgodności planowanego przedsięwzięcia z przepisami ww. rozporządzenia. Do wynikającej z rozporządzenia konieczności zastosowania osłonowego monitoringu wód podziemnych w obszarze możliwego oddziaływania drogi na jakość wód w obrębie terenu ochrony pośredniej ujęcia odniesiono się w dalszej części uzasadnienia.

Planowane przedsięwzięcie w kilometrze 70+900-72+100 przecina także projektowaną strefę ochrony pośredniej ujęcia wody w Kuczkowie. Z przedstawionych informacji wynika, że

dla ujęcia sporządzona została przez jego zarządcę analiza ryzyka, o której mowa w art. 133 ustawy Prawo wodne, a także dokumentacja hydrogeologiczna, a przed Wojewodą Wielkopolskim toczy się postępowanie o ustanowienie tej strefy. Z analizy ryzyka wynika, iż w rejonie ujęcia występują osady przepuszczalne, nieizolowane od powierzchni terenu przed przenikaniem zanieczyszczeń antropogenicznych, w dodatku z bardzo małej miąższości strefą aeracji. Projektowana droga ekspresowa S11 przebiega w obszarze spływu wody do ujęcia. Wody podziemne eksploatowane są z poziomu wodonośnego o swobodnym zwierciadle wód podziemnych zalegającym na głębokości 1-5 m. Z tego względu budowa i eksploatacja drogi stanowi zagrożenie dla jakości wód podziemnych eksploatowanych w ujęciu Kuczków. Według zaleceń zawartych w analizie ryzyka, drogę na odcinku przebiegu przez obszar spływu wody do ujęcia powinno się uszczelnić uniemożliwiając przedostanie się zanieczyszczeń z wód opadowych bezpośrednio do gruntu. Ponadto, wód opadowych z drogi nie powinno się odprowadzać do rowu melioracyjnego przepływającego w bezpośrednim sąsiedztwie studni ujęcia – ewentualne odprowadzenie wód opadowych z drogi należy zaprojektować do odbiorników znajdujących się poza obszarem spływu wody do ujęcia. Jednakże, z dołączonych do uzupełnienia kopii dokumentów wynika, że zarządca ujęcia poszukuje alternatywnego ujęcia wody w innej lokalizacji. Nie można zatem również wykluczyć, że strefa ochrony pośredniej dla ujęcia wód w Kuczkowie nie powstanie, a samo ujęcie zostanie zlikwidowane. Ze względu jednak na fakt, że działania te pozostają poza wpływem wnioskodawcy, w niniejszej decyzji zobowiązano do zaprojektowania rozwiązań chroniących jakość wód tego ujęcia zarówno w przypadku ustanowienia strefy ochronnej ujęcia, jak i w przypadku nieustającej eksploatacji ujęcia bez ustanowionej strefy ochronnej. Bez względu bowiem na istnienie strefy, wody podziemne tego ujęcia w przypadku jego dalszej nieustającej eksploatacji wymagają w przypadku realizacji przedsięwzięcia bezwzględnej ochrony. Wobec powyższego, o ile do etapu ponownej oceny ujęcie nie zostanie zlikwidowane, całą szerokość pasa drogowego na odcinku w kilometrze 70+900-72+100 należy uszczelnić folią. W tym samym kilometrze należy zaprojektować szczelny system odwodnienia, a wody opadowe i roztopowe z tego odcinka odprowadzać po podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych do Dopływu z Sowiny lub rzeki Giszki, z bezwzględnym pominięciem rowów melioracyjnych z którymi przedsięwzięcie koliduje na obiektach PP/PZMz-321 oraz PP/PZMz-322, tj. poza obszar spływu wody do ujęcia. Ponadto, wnioskodawca winien spełnić lub dostosować zaprojektowane rozwiązania do zapisów ewentualnego aktu prawnego dla strefy ochrony pośredniej dla ujęcia wód podziemnych w Kuczkowie oraz prowadzić monitoring jakości wód określony w niniejszej decyzji. W przypadku likwidacji ujęcia wód podziemnych w Kuczkowie, zarówno warunki realizacji przedsięwzięcia dotyczące tego ujęcia jak i monitoring jakości wód zostaną zweryfikowane na etapie ponownej oceny. Z tego względu na etapie przygotowywania projektu budowlanego i ponownej oceny należy ponownie zweryfikować lokalizację przedsięwzięcia względem tej i innych 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, zweryfikować warunki realizacji określonej niniejszą decyzją oraz w razie potrzeby dostosować rozwiązania do zakazów lub nakazów wynikających z aktów ustanawiających te strefy.

W otoczeniu przedsięwzięcia nie występują jeziora, a jedynie niewielkie zbiorniki wodne. W wariantcie wybranym do realizacji przedsięwzięcie koliduje ze zbiornikami wodnymi w km 51+272-51+351, 81+567-81+603 oraz 81+612-81+648. Jak wynika z wyjaśnień, przewiduje się ich likwidację lub częściowe zasypianie. Ze względu jednak na ich bliskie sąsiedztwo, na etapie realizacji przedsięwzięcia nie należy lokalizować w tych miejscach żadnych elementów tymczasowych zaplecza i placu budowy.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Warty administrowanym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, w dorzeczu Odry, dla którego opracowano II aktualizację „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjętą rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 335). Obszar przedsięwzięcia znajduje się w obrębie zlewni rzeki Warty oraz Prosny. W planowanym przebiegu droga ekspresowa koliduje z

ciekami: Radowica, Lutynia, Kotlinka, Dopływ spod Ludwiny, Giszka, Sowinka, Potok Boruciński, Dopływ z Grudzielca, Niedźwiada, Dopływ z Biniewa, Dopływ ze Szczurowic, Ołobok.

W raporcie wnioskodawca przedstawił kolizję osi drogi z obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Według wyznaczonego terenu realizacji przedsięwzięcia przedstawionego w załącznikach do *raportu*, przedsięwzięcie wkracza na obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%. Kolizje te mają miejsce: w km około 49+500-49+600 gdzie planowany jest zbiornik retencyjny Z23; w obszarze MOP Twardów w km około 50+200-50+400, gdzie planowana jest m.in. droga dojazdowa do zbiornika retencyjnego Z23; w bezpośredniej kolizji z rzeką Lutynią w km 51+154; w kolizji z rzeką Ołobok od km 90+500, gdzie kolidują m.in. ze zbiornikiem Z131 czy Z132. Z przedstawionych wyjaśnień wynika, że w miejscach zagrożenia powodziowego korona drogi zostanie wyniesiona ponad zwierciadło wody jakie może spowodować podtopienia terenów zalewowych. Ponadto, zostaną także zaprojektowane szczegółowe lokalizacje przepustów zapewniające swobodny przepływ wody. Ze względu jednak na prawdopodobną kolizję obszarów szczególnego zagrożenia powodzią z elementami infrastruktury planowanej drogi ekspresowej jak zbiorniki retencyjne, na etapie ponownej oceny należy szczegółowo rozpoznać poszczególne kolizje projektowanej drogi z obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, zaprojektować i przedstawić odpowiednie rozwiązania, a w odniesieniu do zbiorników Z23, Z131 oraz Z132, a także związanych z nimi urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe oraz zaprojektować rozwiązania zapewniające całkowitą ochronę wód powodziowych przed zanieczyszczeniem oraz funkcjonalność systemu odwodnienia.

W wariantcie wybranym do realizacji planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w granicach zlewni następujących jednolitych części wód powierzchniowych, dalej jcwp: PLRW600009185269 Lubieszka, PLRW60001118529 Lutynia od Radowicy do ujścia, PLRW600010185239 Lutynia do Radowicy, PLRW600010184949 Ner, PLRW6000091849329 Giszka, PLRW600010184921 Trzemna (Ciemna), PLRW60001018441 Ołobok do Niedźwiady. Planowana droga przekraczać będzie wszystkie te jcwp i/lub ich wyróżnione i niewyróżnione dopływy. Regionalny Dyrektor przeanalizował stanowisko Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu i stwierdził, że planowana droga ekspresowa nie będzie znajdowała się w graniach zlewni jcwp o kodzie RW600009185289 Lubianka. Przedsięwzięcie nie znajduje się w zlewni ani w sąsiedztwie jednolitych części wód jeziornych.

Jcwp Lubieszka jest naturalną częścią wód, o umiarkowanym stanie ekologicznym i dobrym stanie chemicznym oraz złym stanie ogólnym wód. Dla tej jcwp zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW), polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, OWO. Wprowadzono także odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźników: fosfor ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; IO. Jej celem środowiskowym jest zatem umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [fosfor ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]) oraz dobry stan chemiczny. Jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. W jej zlewni zidentyfikowano presje zasolenia związane z eutrofizacją, troficzne związane z odpływem miejskim wód opadowych oraz presje hydromorfologiczne związane z budowlami piętrzącymi.

Jcwp Lutynia od Radowicy do ujścia jest silnie zmienioną częścią wód, o słabym potencjale ekologicznym i stanie chemicznym poniżej dobrego oraz złym stanie ogólnym wód. Dla tej jcwp zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot amonowy, azot azotanowy, fosfor ogólny, OWO, BZT5, azot ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; IO, MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; rtęć, bromowane difenyletery. Jej celem środowiskowym jest zatem dobry potencjał ekologiczny;

zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz dobry stan chemiczny. Jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. W jej zlewni zidentyfikowano presje troficzne: nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski wód opadowych oraz źródła bytowe i komunalne, a także presja hydromorfologiczna: budowle piętrzące, górnictwo, presje chemiczne: rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski.

Jcwp Lutynia do Radowicy jest naturalną częścią wód, o złym stanie ekologicznym i dobrym stanie chemicznym oraz złym stanie ogólnym wód. Dla tej jcwp zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot ogólny, fosfor ogólny, BZT₅, IO. Wprowadzono także odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot azotanowy, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; MIR, MMI, EFI+PL/IBI_PL. Jej celem środowiskowym jest zatem umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot azotanowy, fosforany], przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL); pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. W jej zlewni zidentyfikowano presje troficzne: nawożenie i depozycja oraz presje hydromorfologiczne: górnictwo.

Jcwp Ner jest silnie zmienioną częścią wód, o słabym potencjale ekologicznym i stanie chemicznym poniżej dobrego oraz złym stanie ogólnym wód. Dla tej jcwp zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 RDW, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych w zakresie wskaźników: fosfor ogólny, MIR, MMI i występowanie niklu w wodzie. Wprowadzono także odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; IO, benzo[a]piren, benzo[g,h,i]perylen. Jej celem środowiskowym jest zatem umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot azotanowy, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo[a]piren, benzo[g,h,i]perylen występujące w wodzie] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. W jej zlewni zidentyfikowano presje troficzne: nawożenie i depozycja, presja hydromorfologiczna: prostowanie koryta, budowle piętrzące, presja chemiczna: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski.

Jcwp Giszka jest naturalną częścią wód, o umiarkowanym stanie ekologicznym, braku danych o stanie chemicznym i złym stanie ogólnym wód. Dla tej jcwp zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 RDW, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych w zakresie wskaźników: fosforany. Wprowadzono także odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, OWO, BZT₅, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; IO. Jej celem środowiskowym jest zatem umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot azotanowy, OWO, BZT₅, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 µS/cm), IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny. Jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. W jej zlewni zidentyfikowano presje troficzne: nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe) oraz źródła przemysłowe, źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone), presje hydromorfologiczne: prostowanie koryta i budowle piętrzące.

Jcwp Trzemna (Ciemna) jest naturalną częścią wód, o umiarkowanym stanie ekologicznym i stanie chemicznym poniżej dobrego oraz złym stanie ogólnym wód. Dla tej jcwp zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające

na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot azotanowy, fosfor ogólny, OWO ogólny węgiel organiczny, BZT5. Wprowadzono także odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot ogólny, fosforany, IO, MIR, MMI, benzo[a]piren (występowanie w wodzie), benzo[b]fluoranten (występowanie w wodzie), benzo[g,h,i]perylen (występowanie w wodzie). Jej celem środowiskowym jest zatem umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, fosforany, IO (wskaźnik oceny fitobentosu), MIR (makrofitowy indeks rzeczny), MMI - wskaźnik stanu ekologicznego rzek]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny dla złagodzonych wskaźników [benzo[a]piren, benzo[b]fluoranten, benzo[g,h,i]perylen występujące w wodzie] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. W jej zlewni zidentyfikowano presje troficzne związane z odpływem miejskim wód opadowych oraz źródła przemysłowe, bytowe i komunalne, a także presje hydromorfologiczne związane z prostowaniem koryta i obiektami gospodarki wodnej jak zbiorniki i stawy rybne.

Jcwp Ołobok do Niedźwiady jest silnie zmienioną częścią wód, o złym potencjale ekologicznym, stanie chemicznym poniżej dobrego i złym stanem wód. Dla tej jcwp zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 RDW, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, fosfor ogólny, fosforany, OWO. Wprowadzono także odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot amonowy, BZT5, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; IO, MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; nikiel(w). Jej celem środowiskowym jest zatem umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot amonowy, BZT5, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 μ S/cm), IO, MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [nikiel(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. W jej zlewni zidentyfikowano presje troficzne: nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe) oraz źródła przemysłowe, źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone), presję hydromorfologiczną: prostowanie koryta, budowle piętrzące, presja chemiczna: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; punktowe - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk, punktowe - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk; nieznane (substancje zakazane).

Jednocześnie przedsięwzięcie znajduje się w zasięgu jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW600081 oraz PLGW600061. Obie te jcwpd charakteryzują się dobrym stanem chemicznym i dobrym stanem ilościowym. Obie one są przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Ich stan ogólny jest dobry, a celem środowiskowym jest utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego. Nie są one zagrożone nieosiągnięciem celu środowiskowego.

Dla niemal wszystkich wskazanych jednolitych części wód powierzchniowych przez których zlewnie przebiega planowane przedsięwzięcie lub z którymi koliduje wprost lub przez dopływy, zidentyfikowano presje, które można powiązać z realizacją i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia. Jest to presja hydromorfologiczna związana z prostowaniem koryta, a więc pracami podczas przebudowy kolidujących cieków oraz presja troficzna związana z odpływem miejskim wód opadowych i presja chemiczna związana z rozwojem obszarów zurbanizowanych i transportu, a więc odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych z planowanej drogi do środowiska wodnego. Ww. presje środowiska bezpośrednio lub pośrednio wpływają na wskaźniki oceny jakości wód i mogą decydować w konsekwencji o ryzyku nieosiągnięcia celu środowiskowego tych części wód. Z tego względu

w niniejszej decyzji określono szereg warunków realizacji przedsięwzięcia bezpośrednio bądź pośrednio związanych z minimalizowaniem tych presji.

W ramach przedsięwzięcia konieczna będzie przebudowa cieków i rowów kolidujących z projektowanym układem drogowym, która realizowana będzie poprzez budowę koryt w nowej trasie oraz likwidację odcinków wyłączonych z użytkowania. Koryta przekraczanych cieków i rowów zostaną zmienione i przełożone pod korpusem drogi za pomocą mostów oraz przepustów. Według przedstawionej analizy wielokryterialnej, w wariantcie wybranym do realizacji w najmniejszym stopniu przebudowie ulegną cieki naturalne. Niemniej jednak Radowica przebudowana zostanie na odcinku 185 m, Lutynia na odcinku 497 m, Kotlinka dwukrotnie na odcinku 293 m i 504 m, Dopływ spod Ludwiny na odcinku 251 m, Giszka na odcinku 178 m, Potok Boruciński na odcinku 140 m, Dopływ spod Grudzielca na odcinku 190 m, Niedźwiada na odcinku 410 m, Dopływ z Biniewa na odcinku 319 m, a Dopływ ze Szczurawic na odcinku 428 m. Z *raportu* nie wynika, aby konstrukcje obiektów inżynierskich wymagały wykonania podpór w nurtach kolidujących z drogą cieków. Wobec czego, za Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu określono odpowiedni warunek w tym zakresie.

Główne zagrożenie dla cieków oraz rowów wystąpi podczas wykonywania fundamentów i konstrukcji nośnej obiektów mostowych i przepustów oraz przebudowy cieków i rowów. Źródłem tego oddziaływania będą przede wszystkim prace związane z przełożeniem przebiegu koryt cieków i rowów w miejscach skrzyżowań z planowaną trasą, prace związane z profilowaniem i konserwacją dna i skarp oraz ewentualne prace związane z umacnianiem skarp, a także koniecznością częściowego usunięcia roślinności wodnej i nadbrzeżnej. W przypadku cieków działania te spowodują przede wszystkim oddziaływanie na elementy biologiczne jcwp wynikające z lokalnego mechanicznego uszkodzenia siedlisk związanych z dnem i brzegami koryt rzecznych, a także na elementy fizykochemiczne głównie wskutek wzrostu stężenia zawiesiny, temperatury czy pogorszenia warunków tlenowych. Należy jednak zaznaczyć, iż oddziaływanie ustąpi po zakończeniu ww. prac i nie będzie powodowało trwałych zmian w bilansie jakościowym wód powierzchniowych, a na przebudowanym odcinku cieku nastąpi sukcesja wtórna. Minimalizując presję hydromorfologiczną na jcwp, celem zachowania niezmiennego reżimu hydromorfologicznego przebudowywanych cieków, zobowiązano do odtworzenia w przebudowywanych odcinkach tożsamy lub lepszy w stosunku do istniejących, warunków hydromorfologicznych jak kształt, szerokość, głębokość czy krętość. Przepustowości koryt powinny być także odpowiednie dla przepuszczenia przepływów charakterystycznych i wysokich stanów wód. Ponadto, w celu zapewnienia na etapie przebudowy swobodnego przepływu wód cieków oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych na przebudowywanych odcinkach wszystkich cieków i dopływów, zobowiązano w niniejszej decyzji do zachowania ciągłości przepływu wód podczas przebudowy umożliwiającej swobodne wykonywanie prac w korycie bez narażania wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie. Umocnienia będą zastosowane w korytach w miejscach, gdzie koryta, przepusty i obiekty narażone są na rozmycie. Umocnienie będzie wykonane z materiałów naturalnych. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu określił warunki realizacji przedsięwzięcia, których dotrzymanie ma na celu ograniczenie zmian w ciekach powierzchniowych na etapie ich przebudowy i realizacji obiektów budowlanych, a które tutaj organ uwzględnił w niniejszej decyzji.

Poza przebudową cieków naturalnych i rowów melioracyjnych odprowadzających wody powierzchniowe konieczne będzie także zabezpieczenie drogi i jej infrastruktury przed wodami gruntowymi, które ujęte zostały w kanały i sieć drenarską wybudowaną dla potrzeb gospodarki rolnej. Sieć drenarska, której przebieg ustalony zostanie poprzez wykonanie przekopów kontrolnych, zostanie przebudowana w sposób niezakłócający stosunków wodnych. Napotkane podczas budowy zbieracze i sączki melioracyjne zostaną przebudowane w zakresie występujących kolizji z projektowaną trasą oraz podłączone do rurociągów głównych.

Odwodnienie drogi ekspresowej S11 planuje się poprzez nadanie nawierzchni jezdni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych oraz skierowanie wód opadowych i

roztopowych bezpośrednio do rowów drogowych lub na odcinkach z kanalizacją deszczową do wpustów deszczowych, skąd kierowane będą do zbiorników retencyjnych, a następnie odprowadzane do środowiska – wód lub ziemi. Natomiast woda opadowa i roztopowa z obiektów inżynierskich będzie spływać z powierzchni jezdni w kierunku ścieków przykrawężnikowych, a dalej do mostowych wpustów ściekowych zlokalizowanych w osi ścieku. Z wpustów woda będzie spływać do kolektora zlokalizowanego pod pomostem, a dalej do elementów odwodnienia drogi. Sposób odwodnienia łącznika drogi ekspresowej z drogą krajową nr 12 jest identyczny jak odwodnienie drogi ekspresowej. Sposób odwodnienia przebudowywanych, w związku z kolizją, istniejących odcinków dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz obiektów inżynierskich w ciągu tych dróg przekraczających planowaną drogę ekspresową oparty zostanie na układzie rowów drogowych uzupełnionych miejscowo kanalizacją deszczową. Drogi technologiczne projektowane w celu zapewnienia bieżącego utrzymania drogi ekspresowej co do zasady będą mieć nawierzchnię przepuszczalną pozwalającą na wsiąkanie wód opadowych w grunt w miejscu ich opadu. Sposób odwodnienia jezdni dodatkowych służących do obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego (dróg serwisowych) oparty zostanie na układzie rowów drogowych uzupełnionych miejscowo kanalizacją deszczową. Poza wyłączeniami wskazanymi w niniejszej decyzji (dotyczących ujęcia w Kuczkowie), odbiornikami ostatecznymi będą rowy melioracyjne oraz cieki naturalne. Zobowiązano zatem, aby odwodnienie zaprojektować z uwzględnieniem odpowiednio ukształtowanych spadków poprzecznych i podłużnych; wpustów drogowych; trawiastych rowów drogowych; odcinków szczelnej kanalizacji deszczowej; zbiorników retencyjnych oraz wylotów do odbiorników ostatecznych.

Według przedstawionych informacji, na obecnym etapie nie planuje się odprowadzania wód opadowych z jezdni planowanego przedsięwzięcia bezpośrednio do odbiorników, niepoprzedzonego wcześniejszą retencją w zbiornikach retencyjnych. Na obecnym etapie wnioskodawca projektuje 134 zbiorniki retencyjne. Celem zbiorników retencyjnych jest przede wszystkim przechwycenie fali wód opadowych i roztopowych z nawierzchni dróg, ich zretencjonowanie i oczyszczenie poprzez swobodną sedymentację z zawiesiny trudnoopadającej oraz spowolnienie odpływu do odbiornika. Co do zasady będą to zbiorniki infiltracyjne, co oznacza, że wody opadowe i roztopowe infiltrować będą swobodnie do warstw wodonośnych pozostając w zlewni opadowej i zasilając zasoby wód podziemnych. Jednocześnie, przed ewentualnym przepełnieniem zbiornika chronić będzie przelew do rzeki lub rowów melioracyjnych. Zbiornik regulował będzie zatem natężenie odprowadzanych wód opadowych, a tym samym zabezpieczy odbiorniki końcowe przed wystąpieniem z brzegów i zabezpieczy tereny położone poniżej przekroju drogowego przed podtopieniami. W kontekście prognozowanych zmian klimatycznych, jest to korzystne rozwiązanie. Jedynie miejscami, z uwagi na uwarunkowania środowiskowe, zaprojektować należy zbiorniki szczelne. Ponadto, system odwodnienia należy zaprojektować w taki sposób, aby odpływ wód opadowych i roztopowych do cieków nie był większy niż wielkości spływu z rozpatrywanej zlewni w stanie obecnym z istniejących dróg i z terenów zielonych. W celu uniknięcia zanieczyszczenia wód podziemnych wskutek uwolnienia substancji przewożonych w pojazdach poruszających się po planowanej drodze, a także zanieczyszczenia odbiorników ostatecznych, przed wylotami wód opadowych ze zbiorników do odbiorników zamontowane zostaną studzienki z zastawkami kanałowymi, dzięki którym możliwe będzie odcięcie odpływu do odbiornika. Jednocześnie, w przypadku nieprzewidzianego na tym etapie odprowadzania wód z odwodnienia do odbiorników z pominięciem zbiorników retencyjnych, określono warunki minimalizujące oddziaływanie na jakość i ilość wód bezpośredniego odprowadzanych do odbiornika.

W raporcie przedstawiono szacunkowe ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych, jednakże szczegółowe obliczenia wielkości wód opadowych odprowadzanych do odbiorników zostaną wykonane na kolejnych etapach prac projektowych, podobnie jak uszczegółowienie rozwiązań projektowych dotyczących planowanych zbiorników oraz podanie ich ostatecznych parametrów, typów, szczegółowej lokalizacji.

Przeprowadzona w *raporcie* prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych powstających z nawierzchni planowanej drogi ekspresowej S11 wskazuje, że przy prognozowanym natężeniu ruchu na analizowanym odcinku drogi, a także łącznika pomiędzy planowaną drogą ekspresową, a istniejącą drogą krajową nr 11 w Pleszewie, będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych stężenia zawiesiny ogólnej, a także przekroczenia substancji ropopochodnych określonych 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). W *raporcie* wnioskodawca przeprowadził prognozę metodyką zawartą w „Wytycznych prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” wg Zarządzenia nr 29 GDDKiA, odpowiednią dla dróg jednojezdniowych w obszarach zamiejskich o dobowym natężeniu ruchu w zakresie do 17500 pojazdów na dobę, która jednak w przypadku dróg ekspresowych o wyższym natężeniu ruchu niż 17500 pojazdów na dobę może nie odzwierciedlać faktycznych stężeń substancji w wodach opadowych spływających z drogi. Wskutek wezwania organu, prognozę przeprowadzono również zgodnie z metodyką zawartą w Polskiej Normie PN-S-02204 Odwodnienie dróg, która jest co do zasady dedykowana dla dróg o przekroju i natężeniu ruchu charakterystycznym dla drogi ekspresowej. W obu metodykach zastosowano odpowiednie modyfikacje. Wyniki prognozy przeprowadzonej wg Polskiej Normy wykazały znacznie większe stężenia zawiesiny ogólnej, w stosunku do metodyki określonej w Zarządzeniu nr 29 GDDKiA. Ze względu na zasadę przezorności, za wiarygodne uznano wyniki prognozy przeprowadzonej z wykorzystaniem Polskiej Normy i według jej wyników określono środowiskowe uwarunkowania. Na odcinku łącznika z DK 11, prognozowane najwyższe stężenia zawiesiny ogólnej osiągają poziom 149 mg/l w roku 2038. Natomiast, dla wybranego do realizacji wariantu drogi ekspresowej, najwyższe prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej wystąpią w 2038 roku, na odcinku Jarocin-Witaszyce i wyniosą 297,0 mg/l. Stężenia substancji ekstrahujących się eterem naftowym wyniosą 23,8 mg/l. Uwzględniając, że tylko część z nich stanowi substancje ropopochodne, uznano, że ich stężenia nie powinny zostać przekroczone. Na podstawie doświadczeń w eksploatacji dróg ekspresowych wnioskodawca podkreślił, że nie przewiduje przekroczeń wartości dopuszczalnej węglowodorów ropopochodnych. Wobec czego, minimalny stopień redukcji prognozowanych stężeń zawiesiny ogólnej powinien wynieść co najmniej 67%. Wraz z redukcją zawiesiny ogólnej, redukcji podlegać będą również substancje ropopochodne. Wobec powyższego, przeanalizowano planowane dla przedsięwzięcia rozwiązania w zakresie odprowadzania i podczyszczania wód opadowych i roztopowych.

Zasadniczym procesem podczyszczającym wody opadowe i roztopowe ze stężeń zawiesiny ogólnej zastosowanym w planowanym przedsięwzięciu będzie sedymentacja. Wnioskodawca przyjął, że redukcja zawiesiny ogólnej prowadzona będzie co do zasady w osadnikach wpustów deszczowych, rowach trawiastych oraz poprzez spowolnienie przepływu w projektowanych zbiornikach retencyjnych i w ten sposób zapewni odpowiedni stopień oczyszczenia odprowadzanych wód opadowych. W literaturze przyjmuje się, że skuteczność takich urządzeń w odniesieniu do zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych wynosi od 40% w przypadku rowów trawiastych do 60% w przypadku piaskowników, osadników i studni osadnikowych i 80% w przypadku zbiorników retencyjnych (Sawicka-Siarkiewicz H., 2004, Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg, Warszawa: IOŚ). Ze względu na prognozowane przekroczenia stężeń zanieczyszczeń, minimalne skuteczności redukcji urządzeń do podczyszczania z zawiesiny ogólnej, powinny wynosić co najmniej 67%. W opracowaniu tym Sawicka-Siarkiewicz zaleca jednak, aby zbiornik zarówno szczelny jak i infiltracyjny poprzedzić osadnikiem na dopływie. Uwzględniając powyższe, w systemie odwodnienia planowanego układu drogowego zobowiązano wnioskodawcę do zaprojektowania urządzeń redukujących w spływach wód opadowych i roztopowych zawiesinę ogólną, w szczególności wpusty drogowe z częścią osadnikową, osadniki/piaskowniki zawiesin, oraz zbiorniki retencyjne, przy czym osadniki zawiesin należy zaprojektować

bezwzględnie przed każdym zbiornikiem wód deszczowych. Jednocześnie zobowiązano do tego, aby urządzenia ochrony środowiska dobrać tak, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji. Ponadto określono warunek, aby system odwodnienia zaprojektować w taki sposób, aby odpływ wód opadowych i roztopowych do cieków nie był większy niż wielkości spływu z rozpatrywanej zlewni w stanie obecnym z istniejących dróg i z terenów zielonych. Wraz z odpowiednią objętością zbiorników oraz regulowanym przelewem, działanie to ograniczy oddziaływanie ilościowe na cieki naturalne i rowy. Jednocześnie, zobowiązano do zaprojektowania zbiorników wód deszczowych infiltracyjnych, a w określonych lokalizacjach – rowów szczelnych, szczelnej kanalizacji oraz zbiorników szczelnych. Ze względu na zastosowane dla jcw Trzemna oraz Ner derogacje wynikające z obecności w wodzie bezn(a)pirenu oraz presje tych jcw powiązane z komunikacją oraz spływem wód opadowych, na wylotach do tych rzek i ich dopływów określono warunek, aby zaprojektować separatory substancji ropopochodnych. W odniesieniu do pozostałych jednolitych części wód, nałożone niniejszą decyzją warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia powinny zminimalizować zidentyfikowane presje chemiczne i troficzne. Ponadto, w miejscach, gdzie dno rowów drogowych lub zbiorników retencyjno-infiltracyjnych będzie występować mniej niż 2 m od zwierciadła wód gruntowych, uwzględniając amplitudę wahań, zobowiązano dno tych urządzeń wyposażyć w geowłókninę, aby chronić jakość wód gruntowych. W celu ochrony poziomu wodonośnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego, a także w związku projektowaną strefą ochrony pośredniej ujęcia wody w Kuczkowie oraz z głównym zbiornikiem wód podziemnych nr 310 Dolina Kopalna rzeki Ołobok (w miejscach tych wody podziemne wymagają ochrony), w kilometrze 70+900-72+100 oraz 89+200-91+720 zobowiązano wnioskodawcę do zaprojektowania szczelnego systemu odwodnienia drogi ekspresowej.

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.

Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych na obszarze inwestycji zostanie zapewniona poprzez właściwie zaprojektowany system odwodnienia, uwzględniający zebranie całości wód opadowych i roztopowych, zapewnienie ich ciągłego przepływu, oczyszczenie w stopniu wymaganym przez przepisy prawne oraz zabezpieczenie przed skutkami wypadku drogowego z udziałem transportu substancji niebezpiecznych. Uwzględniając skuteczność podczyszczania planowanych urządzeń, przeprowadzona zgodnie z metodyką analiza wykazała, że odprowadzana do odbiornika woda opadowa powinna spełniać normy określone w ww. rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. Jednakże, na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, należy przedstawić szczegółowe rozwiązania dotyczące systemu odwodnienia, w szczególności w odniesieniu do lokalizacji i rodzaju zbiorników, sposobu uszczelnienia systemu, lokalizacji i parametrów rozwiązań chroniących środowisko wraz z uzasadnieniem ich lokalizacji, przepustowości, przedstawieniem obliczeń i uzasadnieniem doboru.

Uwzględniając uwarunkowania środowiskowe terenu realizacji przedsięwzięcia, w obliczu rozbieżnych wyników prognozy stężeń substancji w wodach opadowych i roztopowych, w celu potwierdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań, zobowiązano wnioskodawcę do wykonania po upływie 1 roku od dnia oddania całego odcinka drogi ekspresowej do użytkowania analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych do parametrów określonych przepisami prawa. Badania powinny zostać wykonane co najmniej 2 razy w roku bezpośrednio po opadach poprzedzonych okresem bezopadowym. Na potrzeby analizy należy pobrać próbki wody opadowej za urządzeniem podczyszczającym w następujących lokalizacjach: zbiornik Z02 w km ok. 43+050 (prawa strona drogi), Z65 w km ok. 66+300 (lewa strona drogi), Z85 w km ok. 72+150 (lewa strona drogi), Z132 w km ok. 90+700 (prawa strona drogi), a także bezpośrednio przed wylotami do

cieków naturalnych Radowica, Lutynia, Kotlinka, Dopływ spod Ludwiny, Giszka, Sowinka, Potok Boruciński, Dopływ z Grudzielca, Niedźwiada, Dopływ z Biniewa, Dopływ ze Szczurawic. Propozycje ww. miejsc poboru prób wody wnioskodawca wskazał w uzupełnieniu. Wynikają one m.in. z pobliskiego terenu zabudowy mieszkaniowej na początkowym odcinku trasy, projektowanej strefy ochrony pośredniej ujęcia wody w Kuczkowie, terenu sąsiedztwa z projektowanym łącznikiem DK12, ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego. Dotyczą także każdego odbiornika, który jest ciekim naturalnym. W zakresie badań należy uwzględnić zawiesinę ogólną i węglowodory ropopochodne. W analizie uwiarygodnić warunki pogodowe występujące przed pobraniem prób.

Na obecnym etapie realizacji przedsięwzięcia oba projektowane dwustronne MOP posiadały będą kategorię I, tzn. wyposażone zostaną w miejsca parkingowe, toalety i miejsca wypoczynku dla podróżnych. Zasadniczo, docelowo mają to być MOP-y kategorii II lub/III, a więc mogą mieć również stację paliw i restaurację dla których rezerwę terenu uwzględniono już teraz. Ewentualna rozbudowa MOP do kategorii II i III zrealizowana zostanie odrębną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Wszystkie miejsca obsługi podróżnych będą wyposażone w następujące elementy: stanowiska dla samochodów osobowych; stanowiska dla samochodów ciężarowych; stanowiska dla autokarów; stanowisko do zlewania ścieków; stanowiska dla pojazdów z ładunkiem niebezpiecznym; stanowiska postojowe do kontroli technicznej pojazdów wyposażone w miejsce na wagę; stanowisko postojowe dla pojazdów WITD, wraz z gniazdem zasilającym; budynek sanitariatu; oczyszczalnię ścieków, zbiornik przeciwpożarowy (ppoż.), elementy małej architektury. Ze względu jednak na brak precyzyjnych informacji dotyczących rozwiązań dla planowanych MOP-ów, w niniejszej decyzji, określono za organem wodnoprawnym, ogólne warunki dotyczące konieczności zaprojektowania rozwiązań minimalizujących, ograniczających lub eliminujących oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne. W uzupełnieniu *raportu* przedstawiono szacunkowe zapotrzebowanie w wodę na etapie eksploatacji, oparte na funkcjonowaniu istniejących analogicznych miejsc obsługi podróżnych. Na podstawie ww. informacji wskazano, iż dla MOP-ów kategorii I średnie zapotrzebowanie na wodę będzie wahało się w granicy 700-1000 m³ na kwartał. Zaopatrzenie w wodę zobowiązano realizować z przyłącza wodociągowego lub własnego ujęcia wód o wydajności mniejszej niż 10 m³/h. Natomiast ścieki sanitarno-bytowe odprowadzane będą do zbiorczego systemu kanalizacji sanitarnych lub do własnej oczyszczalni ścieków sanitarno-bytowych. Sposób zagospodarowania wód opadowych na terenie MOP-ów zostanie zrealizowany w oparciu o kanalizację deszczową – po podczyszczeniu w separatorze i osadniku zostaną odprowadzone do układu odwodnienia drogi głównej. W systemie odwodnienia MOP-ów zobowiązano zaprojektować i wykonać urządzenia do oczyszczania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni utwardzonych w postaci osadnika oraz separatora substancji ropopochodnych – urządzenia te należy zlokalizować przed zrzutem wód do odbiornika. Stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne będą miały odrębny, szczelny system odwodnienia, zaopatrzony w urządzenia do przejmowania i neutralizacji wycieków substancji niebezpiecznych. Nawierzchnia stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne zostanie utwardzona, będzie nienasiąkliwa oraz zapobiegająca przenikaniu materiałów niebezpiecznych do gruntu i urządzeń melioracyjnych. Na terenie MOP-ów będą znajdować się miejsca zrzutu nieczystości z autobusów. Miejsca zrzutów będą miały szczelną nawierzchnię betonową, ukształtowaną w taki sposób, aby woda z całej nawierzchni miejsca spływała w jeden punkt, w którym będzie zainstalowany wpust odbierający nieczystości. W związku z tym, że według wnioskodawcy szczegółowe informacje dostępne będą na dalszych etapach projektowych, na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, należy przedstawić szczegółowe rozwiązania, m.in. realizujące warunki niniejszej decyzji, dotyczące organizacji i funkcjonowania MOP-ów, zaopatrzenia w wodę, gospodarki wodno-ściekowej, ochrony środowiska gruntowo-wodnego. W sposób szczególny potraktować należy MOP Twardów, który zlokalizowany będzie w bliskim sąsiedztwie rzeki Lutyni, jej obszaru

szczególnego zagrożenia powodzią oraz występujących w jej otoczeniu możliwych ruchów masowych ziemi.

Aby zminimalizować oddziaływanie, OUD zostanie zlokalizowany wewnątrz węzła drogowego Ostrów Wlkp. Północ w km ok. 86+130 po stronie lewej drogi. Z przedstawionej dokumentacji wynika, że na obecnym etapie przedstawiono jedynie proponowaną lokalizację OUD oraz wymieniono jego standardowe zagospodarowanie w tym: budynek administracyjno-socjalny, budynek warsztatowo-garażowy, wiatła na sprzęt, magazyn soli, boksy na wolny skład materiałów, plac magazynowy, miejsce na przenośną stację paliw, miejsca postojowe dla pracowników, klientów i samochodów utrzymaniowych, agregat prądotwórczy, stacja meteorologiczna, kontener na odpady, zbiornik p.poż. Część z tych obiektów, bez zastosowania odpowiednich rozwiązań, może stanowić zagrożenie dla jakości środowiska gruntowo-wodnego. Na terenie OUD powstawać będą ścieki bytowe oraz przemysłowe. Oprócz ogólnych informacji, nie przedstawiono jednak ostatecznych rozwiązań na temat organizacji OUD, jego funkcjonowania, a także rozwiązań z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, czy ochrony środowiska gruntowo-wodnego. W uzupełnieniu *raportu* wskazano jedynie, że na obecnym etapie możliwymi źródłami zaopatrzenia OUD w wodę będzie wodociąg lub własne ujęcie, natomiast możliwymi źródłami zagospodarowania ścieków będzie odprowadzenie ich do kanalizacji sanitarnej lub oczyszczalnia ścieków. Ponadto, teren OUD będzie odwadniany poprzez separator do zbiornika retencyjnego, w którym będzie następowało podczyszczenie ścieków z powierzchni OUD przed odprowadzeniem do naturalnych odbiorników lub do gruntu. Ze względu na brak precyzyjnych informacji, w niniejszej decyzji określono ogólne warunki dotyczące konieczności zaprojektowania rozwiązań minimalizujących, ograniczających lub eliminujących ryzyko zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych z terenu OUD, np. zastosowanie szczelnych, odpornych na działanie związków chemicznych nawierzchni, zaprojektowania zamkniętego obiegu wody w myjni, zorganizowanych, szczelnych systemów zbierania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych, stosowania urządzeń podczyszczających w postaci m.in. separatorów i osadników. W związku z tym, że szczegółowe informacje, dotyczące organizacji i rozwiązań chroniących środowisko, a także warunków gruntowo-wodnych, dostępne będą na dalszych etapach projektowych, na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy ooś*, należy przedstawić szczegółowe rozwiązania, m.in. realizujące warunki niniejszej decyzji, dotyczące organizacji i funkcjonowania wewnątrz OUD, zaopatrzenia w wodę, gospodarki wodno-ściekowej, ochrony środowiska gruntowo-wodnego.

Na etapie realizacji woda wykorzystywana będzie do celów socjalnych, a także do celów technologicznych, związanych z budową nasypu drogowego, czy pielęgnacją betonu. Zasadniczo, wnioskodawca przewiduje dostarczać wodę z najbliższych hydrantów oraz beczkowozami. W zakresie wody pitnej na potrzeby pracowników będzie ona dostarczana przez wykonawcę w butelkach. Według informacji przedstawionych w uzupełnieniu *raportu*, na obecnym etapie wnioskodawca nie przewiduje poboru wody z cieków powierzchniowych czy realizacji ujęć wód podziemnych na potrzeby realizacji prac budowlanych i procesów technologicznych. Warunki dotyczące zaopatrzenia w wodę określone przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu uwzględniono w niniejszej decyzji. Mając na uwadze charakter inwestycji, na etapie realizacji inwestycji, na placu i zapleczu budowy będą powstawać ścieki bytowe gromadzone w bezodpływowych tymczasowych zbiornikach, które następnie wywożone będą do oczyszczalni ścieków za pośrednictwem uprawnionych podmiotów. Na etapie eksploatacji będą powstawały ścieki bytowe i przemysłowe w związku z funkcjonowaniem MOP-ów i OUD.

Aby ograniczyć zmiany stosunków wodnych w gruncie zobowiązano, aby wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych w danym miejscu, a w celu zminimalizowania napływu wód gruntowych, wykopy wymagające odwadniania, np. pod obiekty inżynierskie na ciekach naturalnych, zabezpieczać przegrodami pionowymi ze ścianek szczelnych. 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.

W oparciu o przedłożoną dokumentację, a także uwzględniając uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej 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 pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, miejsc tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, sposobu i miejsc gromadzenia materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych i powierzchniowych. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu określił również zakres ponownej oceny, który organ uwzględnił w niniejszej decyzji. Nie powielono obowiązku przeanalizowania w ponownej ocenie oceny wpływu planowanych prac na jednolite części wód oraz ujęcia wód, bowiem wynika to wprost z art. 66 *ustawy ooś*. W swoim stanowisku Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wskazał warunki, których tutejszy organ nie uwzględnił w warunkach niniejszej decyzji, bowiem zasadniczo wynikają one z przepisów prawa, a także takie które są niedookreślone i nieegzekwowalne i stanowią swoiste ogólne dobre praktyki organizacji zaplecza i budowy i robót budowlanych, które winny być uwzględniane przy realizacji przedsięwzięć i dlatego też wnioskodawca winien się nimi kierować realizując planowane przedsięwzięcie. Dotyczą one: ograniczenia prac związanych z przebudową cieków, kanałów i rowów melioracyjnych z projektowanym układem drogowym do niezbędnego zakresu; prowadzenia prac w korytach cieków będących w kolizji z planowanym przedsięwzięciem w sposób minimalizujący zakres przekształceń; ustalenia przed realizacją inwestycji, czy znajduje się ona w kolizji z urządzeniami melioracji wodnych, a w przypadku występowania ww. kolizji uzgodnienia ich przebudowy z właściwą gminną spółką wodną lub z zainteresowanymi właścicielami; budowy mostów i przepustów w sposób eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencje w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków oraz w sposób ograniczający do niezbędnego minimum wprowadzania w koryto cieków ciężkiego sprzętu; ograniczenia skali odwodnienia wykopów do niezbędnego minimum; ograniczenia stosowania ciężkiego sprzętu technicznego w otoczeniu gruntów niestabilnych, w trakcie wykonywania robót w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków i rowów; używania sprawnego sprzętu technicznego; wypracowania właściwej organizacji pracy ograniczającej możliwość niekontrolowanego poruszania się pojazdów lub wystąpienia kolizji; regularnego sprawdzania stanu technicznego maszyn budowlanych i środków transportu; opracowania efektywnej procedury postępowania w przypadku wycieku płynów eksploatacyjnych z użytkowanego sprzętu technicznego, uwzględniającej sposoby zabezpieczenia awaryjnego sprzętu oraz katalog działań zmierzających do usunięcia skutków i przyczyn awarii łącznie z postępowaniem z zanieczyszczonym gruntem lub wodami; stosowania materiałów budowlanych spełniających standardy jakościowe ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie; zastosowania bezpiecznego systemu ujmowania oraz gromadzenia ścieków socjalno-bytowych w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, przystosowanych do transportu kołowego i przekazywania ścieków socjalno-bytowe tylko i wyłącznie podmiotom uprawnionym i dysponującym odpowiednimi decyzjami administracyjnymi; prowadzenia wszelkich robót w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią za zgodą właściwego organu Wód Polskich oraz wykonania ujęcia wód podziemnych na cele zaopatrzenia w wodę MOP-ów na zasadach określonych w odrębnych przepisach; podczyszczania wód opadowych i roztopowych przed zrzutem do odbiornika, jak

cieki naturalne, rowy, zbiorniki retencyjne z zawieszin i substancji ropopochodnych do parametrów dopuszczalnych i określonych w odrębnych przepisach (dotyczy to zarówno nawierzchni drogi jak i obszarów utrzymania drogi). Po zakończeniu prac budowlanych zobowiązano do uporządkowania pozostałego terenu przekształconego wskutek realizacji przedsięwzięcia. Ponadto, w uzgodnieniu Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu stwierdził, że przedmiotowe przedsięwzięcie, na podstawie § 1 ust. 2 pkt. 7) rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 sierpnia 2019 r. w sprawie rodzajów inwestycji i działań, które wymagają uzyskania oceny wodnoprawnej (Dz.U. z 2019 r., poz. 1752), nie kwalifikuje się do inwestycji i działań, wymagających uzyskania oceny wodnoprawnej.

W uzgodnieniu z 9 grudnia 2024 r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu stwierdził, że zapisy *raportu* i jego uzupełnień nie w pełni wyczerpują dane z zakresu gospodarki wodno-ściekowej na tym etapie procesu inwestycyjnego, zatem nie ma możliwości dokonania pełnej i rzetelnej analizy wpływu przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych o których jest 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). Uzgodnił jednak warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia. Z uwagi na to, że nie zastosował art. 77 ust. 5a ustawy ooś, uznał, że planowane działania w ramach przedsięwzięcia nie wpłyną negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych o których jest mowa w art. 57, art. 59, art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, a ustanowionych w obowiązującym „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Podkreślił to w piśmie z 29 kwietnia 2026 r. i określił warunki realizacji przedsięwzięcia a także nałożył obowiązek ponownej oceny oddziaływania na środowisko w zakresie wpływu przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne oraz potrzebę przeprowadzenia osłonowego monitoringu wód podziemnych w obszarze możliwego oddziaływania dróg na jakość wód w obrębie terenu ochrony pośredniej, zsynchronizowanego z prowadzonym przez właściciela ujęcia bieżącym monitoringiem lokalnym. *Regionalny Dyrektor* ważąc tą kwestię stwierdził, że organ wpadkowy uzgodnił postanowieniem warunki realizacji przedsięwzięcia. Uwzględniając powyższe, w niniejszej decyzji określono szereg uwarunkowań dotyczących lub związanych z wodami powierzchniowymi i podziemnymi, a także warunki realizacji przedsięwzięcia bezpośrednio związane z możliwym oddziaływaniem przedsięwzięcia na rozpoznane w planie gospodarowania wodami presje na jednolite części wód. Mając na uwadze powyższe, na podstawie analizy zgromadzonego materiału dowodowego, w tym uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu oraz uwzględniając określone w niniejszej decyzji warunki realizacji przedsięwzięcia, *Regionalny Dyrektor* mając na uwadze art. 81 ust. 3 ustawy ooś, nie stwierdził przesłanek, które wskazywałyby na to, że realizacja przedsięwzięcia może wpłynąć negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych.

Ze względu na kolizję planowanego przedsięwzięcia ze strefą ochronną komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego, a także dopóki eksploatowane będzie ujęcie wody w Kuczkowie, na potrzeby ochrony zasobów wód podziemnych, zobowiązano wnioskodawcę do zaprojektowania i prowadzenia monitoringu jakości wód podziemnych. Monitoring zapewni kontrolę skutków realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do terenów szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenie.

Dla wariantu wybranego do realizacji należy wykonać piezometry i prowadzić monitoring jakości i ilości wód podziemnych w kilometrze 70+955-72+059 w rejonie planowanej strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej w Kuczkowie oraz osobno w km 90+798-91+720 w rejonie istniejącej strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego. Piezometry należy wykonać w pasie drogowym. Ich lokalizacja zostanie szczegółowo określona po wykonaniu badań hydrogeologicznych w celu ustalenia kierunku spływu. Na wskazanych odcinkach należy zaprojektować monitoring w układzie jednego

piezometru po wschodniej stronie drogi i jednego po zachodniej stronie. Piezometry powinny być tak zlokalizowane i wykonane, aby w okresie planowanego monitoringu mogły być dostępne do pomiarów, zabezpieczone przed dostępem osób trzecich i ryzykiem zanieczyszczenia oraz zawsze ujmować poziom wód gruntowych uwzględniając sezonową amplitudę wahań zwierciadła. Monitoring jakości wód należy realizować w następujący sposób:

- wyznaczyć tło hydrochemiczne przed oddaniem drogi do użytkowania, w celu określenia potencjalnego wpływu inwestycji na jakość wód,
- następnie badania należy przeprowadzić w okresie przez pierwsze trzy lata co roku, następnie co dwa lata przez okres 6 lat. Badanie wykonać dwukrotnie dla każdego roku, w którym przypada badanie,
- pomiar położenia zwierciadła wód gruntowych we wszystkich piezometrach zaleca się prowadzić co roku przekładając ich wyniki w kolejnych wynikach jakościowych.

Zakresu monitoringu jakości wód podziemnych powinien obejmować wyniki badań laboratoryjnych określonych poniżej parametrów wraz z ich interpretacją oraz z zestawieniem uzyskanych wyników z lat poprzednich (nie dotyczy pierwszego roku badań). Badania powinny być realizowane zgodnie z obowiązującymi popisami prawa i ocenione w oparciu o rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2148). Ze względu na charakterystykę przedsięwzięcia zakres badań jakościowych powinien objąć co najmniej odczyn pH; twardość ogólną; chemiczne zapotrzebowanie na tlen (ChZT); chlorki, siarczany, azotany, amoniak; metale: ołów, kadm, cynk, chrom ogólny, kobalt, żelazo, mangan; lotne węglowodory aromatyczne (BTEX); węglowodory ropopochodne; wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA). Dokładność pomiarów powinna odpowiadać wartości wskaźnika dla II klasy jakości, a w przypadku benzo[a]pirenu, dla I klasy jakości.

Z uwagi na § 6 punkt 5 ppkt b rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej W Poznaniu z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody podziemnej dla miasta Ostrowa Wielkopolskiego, monitoring w tej strefie należy prowadzić synchronicznie z prowadzonym przez właściciela ujęcia bieżącym monitoringiem lokalnym. Zdaniem wnioskodawcy spełnienie tego warunku zapewni prowadzenie monitoringu w przybliżonym terenie z monitoringiem realizowanym przez właściciela ujęcia. Po ostatnim roku monitoringu (po 9 latach) w uzgodnieniu z zarządcą ujęcia podjęte zostaną decyzje o częstotliwości i zakresie dalszych badań wynikających z ww. rozporządzenia. Z uwagi na wczesny etap projektu wszelkie ustalenia z właścicielem ujęcia zostaną poczynione po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a zatem przedstawić je należy na etapie ponownej oceny. Należy podkreślić, że monitoring określony niniejszą decyzją nie jest monitoringiem tożsamym określonym w § 6 punkt 5 ppkt b ww. rozporządzenia. Po zakończeniu monitoringu wynikającego z niniejszej decyzji, wnioskodawca zobowiązany jest tym przepisem prawa, do kontynuowania osłonowego monitoringu wód podziemnych w obszarze możliwego oddziaływania dróg na jakość wód w obrębie terenu ochrony pośredniej ujęcia.

W przypadku stwierdzenia przekroczeń należy zwiększyć odpowiednio częstotliwość pomiarów. W każdorazowym sprawozdaniu z monitoringu należy zawrzeć analizę słowną wyników z porównaniem do odpowiednich przepisów prawa, a w przypadku wykrycia przekroczeń mierzonych substancji, ustalić przyczynę oraz zaproponować odpowiednie działania minimalizujące skutki dla środowiska, a w ostatnim monitoringu zawrzeć podsumowanie. W przypadku benzo[a]pirenu, przedstawiciela wielopierścieniowych węglowodórów aromatycznych, granica I klasy jakości odpowiada jednocześnie dopuszczalnej zawartości benzo[a]pirenu w wodzie przeznaczonej do picia i wynosi 0,014 µg/L (mikrograma). Stąd obniżenie już do II klasy jakości tego organicznego elementu fizykochemicznego oceny stanu wód podziemnych wymaga zdecydowanej reakcji. Tym bardziej, że benzo[a]piren uznawany jest za najbardziej toksyczny związek z grupy wielopierścieniowych węglowodórów aromatycznych, a jego głównym źródłem zanieczyszczenia są spływy roztopowe i deszczowe

z dróg i obszarów przemysłowych. Niezależnie zatem od klasy jakości, każdorazowo po otrzymaniu wyników należy szczegółowo analizować wszelkie tendencje wzrostowe stężeń poszczególnych wskaźników, a w szczególności substancji priorytetowych, w tym benzo[a]pirenu. Należy wprowadzić wewnętrzny próg alarmowy, ustalony na poziomie wykrycia stężenia, które zbliża się lub przekracza dolną granicę II klasy jakości wód podziemnych. W przypadku benzo[a]pirenu próg ten wynosi 0,014 µg/L, co odpowiada I klasie jakości wody przeznaczonej do spożycia. W przypadku przekroczenia progu alarmowego, niezwłocznie, w ciągu maksymalnie 30 dni, zostaną powtórzone badania z tych samych punktów monitoringowych. Jeżeli wyniki powtórnego badania potwierdzą przekroczenie progu, wykonana zostanie szczegółowa analiza i identyfikacja potencjalnego źródła zagrożenia. Może to obejmować kontrolę systemów drenażowych, ocenę stanu nawierzchni oraz innych potencjalnych źródeł zanieczyszczenia wód, kontrolę systemów odwodnienia. W zależności od wyników identyfikacji, podjęte zostaną działania naprawcze, takie jak czyszczenie lub modernizacja systemu odwodnienia, a w uzasadnionych przypadkach montaż dodatkowych urządzeń podczyszczających lub innych rozwiązań technicznych, mających na celu wyeliminowanie zanieczyszczenia u źródła.

Monitoring należy przedkładać *Regionalnemu Dyrektorowi*, Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu. Dokładny projekt monitoringu należy przedstawić na etapie ponownej oceny, uwzględniając zapisy ewentualnych aktów prawa miejscowego.

W związku z intensyfikacją ruchu kołowego, w miejscu dotychczas pozbawionym samochodów, a więc i sztucznych źródeł światła skierowanych poziomo względem ziemi sformułowano warunek minimalizacji negatywnego wpływu światła na środowisko. Nadrzędną wartością w określeniu kwestii związanej z oświetleniem będzie ograniczenie efektu związanego z zanieczyszczenia światłem. Kwestia zastosowania osłony świetlnej o górnym współczynniku światła (ULOR) = 0,0% ma na celu uniknięcie niepotrzebnej emisji światła w przestrzeń (niebo). Podobnie, celem ograniczenia kierunku rozchodzenia się wiązki światła w niewłaściwym kierunku organ narzucił obowiązek stosowania płaskich szkielek. Określenie barwy światła o ograniczonej emisji promieniowania ultrafioletowego (UV) i niebieskiego jest związane przede wszystkim z aktywnością zwierząt, ale także skutkami niekorzystnego oddziaływania barwy niebieskiej światła w porze nocnej na ludzi. Analizowana droga przebiega bowiem niemal wyłącznie po terenach płaskich rolnych, w otoczeniu zabudowy wiejskiej, na których światło rozchodzi się na duże odległości w kierunku siedzib ludzkich. Kwestia nakazu oświetlenia drogi ± 2 m, jest działaniem mającym na celu zmniejszenie efektu zanieczyszczenia światłem na tereny sąsiadujące. Jako zalecenie ułatwiające uzyskanie wyżej wskazanego efektu, organ wskazał na wysunięcie oprawy świetlnej, możliwe jak najdalej od słupa, najlepiej co najmniej do krawędzi oświetlanej drogi, chodnika.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Zgodnie z zapisami *raportu* wszystkie prace związane z budową i późniejszą obsługą planowanego odcinka drogi zlecone zostaną firmom zewnętrznym, które odpowiedzialne będą za zagospodarowanie odpadów, w myśl art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699 z późn. zm.). Świadczący usługi jako posiadacz odpadów, będzie zobowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami. 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), także z grupy 15 – odpady opakowaniowe czy sorbenty. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. W fazie realizacji drogi powstawać będą odpady z następujących prac: robót ziemnych, usuwania nawierzchni z istniejącej jezdni (dotyczy przebudowywanych odcinków dróg lokalnych), prac rozbiórkowych istniejących obiektów budowlanych, ułożenia nawierzchni drogi, wycinki drzew i krzewów, przebudowy linii energetycznych, gazociągów, wodociągów i kanalizacji, przebudowy istniejących sieci i urządzeń teletechnicznych oraz

innych procesów budowlanych związanych z realizacją zadania, a także odpady związane z zapleczem sanitarnym placu budowy. Podczas realizacji inwestycji, prace budowlane i roboty ziemne powinny być w taki sposób zorganizowane, aby ograniczyć ilość powstających odpadów (np. glebę i ziemię, w miarę możliwości, należy wykorzystać na miejscu – m.in. w celu regulacji wysokościowej terenu, umocnienia skarp).

Wszystkie powstające odpady będą selektywne 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. Odpady niebezpieczne powinny zostać oddzielone od obojętnych i innych niż obojętne i niebezpieczne, a następnie przechowane w odpowiednich do tego celu szczelnych pojemnikach. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu w swoich warunkach wskazał na konieczność selektywnego gromadzenia odpadów z uwzględnieniem specyfiki danej grupy odpadów a następnie usuwania ich z placu budowy za pośrednictwem uprawnionych podmiotów. Płyny eksploatacyjne jak smary, paliwa lub odpady w postaci ciekłej przechowywane powinny być w szczelnych zbiornikach, a wszelkie awaryjne rozlania powinny być bezzwłocznie usuwane za pomocą środków sorpcyjnych, a zużyte przekazywane do unieszkodliwienia. W związku z tym, w warunkach wskazano na konieczność odpowiedniego gromadzenia i przekazywania odpadów do dalszego zagospodarowania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia oraz przechowywania odpadów w postaci ciekłej w szczelnych zbiornikach. Ponadto w celu ograniczenia wpływu odpadów na środowisko gruntowo-wodne nałożony został warunek gromadzenia odpadów niebezpiecznych w miejscach utwardzonych i uszczelnionych oraz zabezpieczonych przed warunkami atmosferycznymi oraz dostępem osób nieupoważnionych. W przypadku gromadzenia zużytych olejów powinny być 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 czasie realizacji inwestycji konieczne będzie wyburzenie kilku obiektów, które mogą być źródłem powstania odpadów zawierających azbest. W takim wypadku prace prowadzone będą zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 14 października 2005 r. w sprawie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy przy zabezpieczaniu i usuwaniu wyrobów zawierających azbest oraz programu szkolenia w zakresie bezpiecznego użytkowania takich wyrobów (Dz. U. Nr 216, poz. 1824), a także rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r., w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. Nr 71, poz. 649 z późn. zm.). 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 użytkowaniem drogi w tym: utrzymaniem letnim oraz zimowym drogi, remontami nawierzchni, pielęgnacją zieleni przydrożnej, naprawą lub wymianą zużytych elementów infrastruktury drogi, np.: elementów oświetlenia. Dodatkowo, eksploatacja systemu odwodnienia drogi będzie powodowała generowanie strumienia odpadów w postaci szlamów, okresowo usuwanych ze studzienek ściekowych, wpustów ulicznych lub osadników (separatorów). Na tym etapie mogą również powstawać odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych. Wytwórcą odpadów na tym etapie będą poszczególne firmy świadczące usługi w zakresie utrzymania drogi w należytym porządku.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wzdłuż drogi. Przedmiotowa inwestycja położona jest w sąsiedztwie terenów o różnej funkcji zagospodarowania. Zgodnie z art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647 z późn. zm.), dalej *poś*, w analizie akustycznej uwzględniono tereny faktycznie zagospodarowane. Rodzaje terenów, określone w

rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), wyznaczono w oparciu o faktyczne zagospodarowanie terenów, wyrażone w stanowiskach burmistrzów, wójtów gmin i miast leżących w otoczeniu przedsięwzięcia. Ustalenie rodzajów terenów *Regionalny Dyrektor* zweryfikował i uznał za udowodnione. W otoczeniu planowanej inwestycji przeważają tereny niezabudowane, a wśród nielicznych terenów zabudowanych przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny mieszkaniowo-usługowe zlokalizowane m.in. w miejscowościach: Jarocin, Witaszyce, Wola Książęca, Wyszki, Teodorów, Kuby, Górka, Orpiszewek, Fabianów, Kowalew, Sośnica, Baranówek, Łaszew, Folusz, Ludwina, Gminka, Chrzanów, Borucin, Bronów, Nowa Wieś, Borowiec, Sobótka, Górzno, Będzieszyn, Szczury, Michałków, Franklinów, Karski, Ostrów Wielkopolski.

W związku z realizacją przedsięwzięcia zostanie zburzonych 51 budynków będących w kolizji z przebiegiem trasy. Wyburzenia dotyczą 19 budynków o funkcji mieszkalnej i 32 budynków o innej funkcji. Z uwagi na wyburzenie budynków o funkcji mieszkalnej teren ten traci status terenu wymagającego ochrony przed hałasem.

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 lokalizację inwestycji również w obszarze zurbanizowanym, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego nałożono warunek, aby prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów budowy 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. Dopuszczono kontynuowanie prac w porze nocy w przypadku, jeżeli technologia wymaga nieprzerwanej pracy i pod warunkiem dotrzymania akustycznych standardów jakości środowiska. Znaczącą uciążliwość stanowią mogą zaplecza techniczne wraz z parkingiem ciężkich maszyn budowlanych. W celu minimalizacji tych oddziaływań określono, aby zaplecza techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych lokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem. W takiej odległości zaplecze techniczne robót nie będzie już stanowić znaczącej uciążliwości akustycznej. Istotny wpływ na ograniczenie uciążliwości akustycznej mają sprawnie działające maszyny, pojazdy i sprzęt budowlany, stąd konieczne jest, aby wykonawca wykluczył z użycia maszyny i urządzenia, które nie dotrzymują określonych dla nich norm emisji hałasu.

Podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są m.in. parametry ruchu w tym natężenie i struktura ruchu. Dla drogi objętej opracowaniem prognozę natężenia ruchu przyjęto dla roku 2028 – planowany rok oddania drogi do użytkowania oraz dla roku 2038 – 10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania.

Na potrzeby określenia prognozowanego natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku drogi ekspresowej S11 wykorzystano Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe dla zadania pn.: „*Opracowania projektowe dla budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Kórnik – Ostrów Wielkopolski*”. W dokumencie tym zastosowano udostępniony przez GDDKiA model ruchu drogowego dla dróg krajowych i wojewódzkich, opracowany dla stanu istniejącego w oparciu o GPR 2005, 2010 i 2015, a także modele dla okresów prognostycznych: 2028-2058. W modelach prognostycznych uwzględniono scenariusz funkcjonowania dróg ruchu szybkiego jako autostrady płatne. Model sieci drogowej zbudowano w oparciu o techniki komputerowe, niezbędne do wykonania rozkładów ruchu na sieć drogową. Jako oprogramowanie zastosowano specjalistyczny program – VISUM, służący do modelowania i prognozowania ruchu. Przy opracowywaniu modelu przyjęto klasyczną definicję modelu sieci drogowej, opartą o teorie grafów skierowanych: węzły i łuki skierowane grafu, przy czym węzły grafu to skrzyżowania oraz miejsca zaczynania i kończenia podróży (w tym przejścia graniczne), a łuki grafu to odcinki międzywęzłowe o określonych kierunkach ruchu. Zarówno węzłom grafu, jak i odcinkom międzywęzłowym przypisano współrzędne geograficzne umożliwiające w miarę dokładne odwzorowanie faktycznej lokalizacji

skrzyżowań i przebiegu odcinków dróg, a tym samym długości tych odcinków. Dodatkowo dokonano parametryzacji ww. elementów sieci drogowej nadając im parametry ruchowe obejmujące m.in. prędkość pojazdów w ruchu swobodnym oraz przepustowość modelową danego odcinka drogi. Jako punkt wyjścia przyjęto podstawowy układ dróg krajowych oraz wojewódzkich, uzupełniając go i dostosowując do wymagań modelu ruchu drogowego. Zasadniczo jako punkty węzłowe w modelu sieci drogowej przyjęto min. następujące miejsca charakterystyczne: istniejące i planowane skrzyżowania dróg krajowych i wojewódzkich; miejsca zmian przekroju poprzecznego dróg; miejsca, w których następuje zmiana otoczenia drogi (np. droga zamiejska przechodzi w miejską, teren zabudowany itp.); miejsca końców sieci w tym szczególnie przejścia graniczne. Zastosowany program dokonuje matematycznego obliczenia i rozkładu ruchu źródło-cel zakodowany w macierzach ruchu z podziałem zarówno na rodzaje pojazdów jak i motywacje podróży (biznes, dom-praca, turystyka, inny) z wykorzystaniem odpowiednich algorytmów tak dobierając podróże pojazdów by podróż była jak najbardziej zbliżona do realiów ekonomicznych i czasowych podróży. Analizy prowadzono dla czterech różnych wariantów budowy obu odcinków analizowanej drogi ekspresowej S11. W ten sposób program wyznacza wielkości ruchu dobowego na przyszłej drodze ekspresowej S11. Struktura dobową ruchu została przyjęta na podstawie stacji ciągłego pomiaru ruchu, dla ruchu dziennego i nocnego. Przyjęto jednolite wskaźniki tego udziału dla całego obszaru analizy.

W tabeli 7 przedstawiono średniodobowe prognozowane natężenie ruchu drogowego na projektowanej drodze oraz na odcinkach istniejących dróg przebudowywanych w ramach planowanego przedsięwzięcia i drogach uwzględnionych w analizie potencjalnych oddziaływań skumulowanych w roku 2028 i 2038.

Tabela 7

Nr drogi	Odcinek drogi	Pora dnia		Pora nocy	
		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie
Rok prognozy 2028					
S11	Odcinek: 1: Węzeł Jarocin Południe – Węzeł Witaszyce	10181	3520	1896	1417
S11	Odcinek: 2: Węzeł Witaszyce - Węzeł Kotlin	6754	3791	1258	1525
S11	Odcinek: 3: Węzeł Kotlin - Węzeł Dobrzyca	8320	3790	1550	1526
S11	Odcinek: 4: Węzeł Dobrzyca - Węzeł Pleszew Południe.	8321	3462	1549	1394
S11	Odcinek: 5: Węzeł Pleszew Południe - Węzeł Sobótka	6831	1694	1272	682
S11	Odcinek: 6: Węzeł Sobótka - Węzeł Ostrów Wlkp. Północ	7829	1958	1457	788
S11	Odcinek: 7: Węzeł Ostrów Wlkp. Północ - Węzeł Ostrów Wlkp. Wschód	3458	1893	644	763
DK12	DK12 ul. Jarocińska	1162	0	116	144
DK12	DK12, przedl obw. Pleszewa	4807	2615	80	17
DK36	DK36 - Sobótka - Ostrów Wlkp.	5097	376	248	73
DK36	DK36, kier. Ostrów Wlkp.	5230	624	248	73
DP 4192P	DP 4192P	2938	405	538	817
DP 4333P	DP 4333P, Krzywosądów	883	37	217	0
DP 4341P	DP 4341P, Lubomierz	825	17	895	1052
DP 5295P	DP 5295P, Sobótka	1093	180	949	152
DP 5297P	DP 5297P, Gałazki Małe	446	99	974	251
DP 5298P	DP 5298P, Słaborowice	396	204	547	163
DP 5300P	DP 5300P, kier. Lewków	55	15	164	15
DK11	starodroże DK11, kier Pleszew	2161	377	154	7

Nr drogi	Odcinek drogi	Pora dnia		Pora nocy	
		Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie
DK11	starodroże DK11, kier. Ostrów Wlkp.	3600	257	204	72
DK11	starodroże DK11, wez.Sobótka	454	122	83	40
S11	Węzeł Ostrów Wlkp. Wschód, wschód	15250	1785	74	82
S11	Węzeł Ostrów Wlkp. Wschód, zachód	10067	1699	10	6
S11	Węzeł Pleszew Południe poprzeczna	635	44	403	152
Rok prognozy 2038					
S11	Odcinek: 1: Węzeł Jarocin Południe – Węzeł Witaszyce	14008	4422	2608	1780
S11	Odcinek: 2: Węzeł Witaszyce - Węzeł Kotlin	10339	4790	1925	1929
S11	Odcinek: 3: Węzeł Kotlin - Węzeł Dobrzyca	11448	4862	2133	1957
S11	Odcinek: 4: Węzeł Dobrzyca - Węzeł Pleszew Południe.	11446	4438	2132	1786
S11	Odcinek: 5: Węzeł Pleszew Południe - Węzeł Sobótka	9127	2343	1700	943
S11	Odcinek: 6: Węzeł Sobótka - Węzeł Ostrów Wlkp. Północ	10543	2686	1964	1082
S11	Odcinek: 7: Węzeł Ostrów Wlkp. Północ - Węzeł Ostrów Wlkp. Wschód	4356	1701	812	685
DK12	DK12 ul. Jarocińska	2328	0	260	190
DK12	DK12, przedl obw. Pleszewa	6409	3185	78	25
DK36	DK36 - Sobótka - Ostrów Wlkp.	6987	1383	446	80
DK36	DK36, kier. Ostrów Wlkp.	7040	1729	446	80
DP 4192P	DP 4192P	3670	520	754	980
DP 4333P	DP 4333P, Krzywosądów	1107	48	433	0
DP 4341P	DP 4341P, Lubomierz	1034	22	1194	1282
DP 5295P	DP 5295P, Sobótka	1346	232	1301	556
DP 5297P	DP 5297P, Gałązki Małe	556	128	1311	696
DP 5298P	DP 5298P, Słaborowice	485	268	683	210
DP 5300P	DP 5300P, kier. Lewków	70	20	206	19
DK11	starodroże DK11, kier Pleszew	2689	483	192	9
DK11	starodroże DK11, kier. Ostrów Wlkp.	4505	327	251	94
DK11	starodroże DK11, wez.Sobótka	660	170	104	52
S11	Węzeł Ostrów Wlkp. Wschód, wschód	21234	3003	90	108
S11	Węzeł Ostrów Wlkp. Wschód, zachód	14615	1440	13	8
S11	Węzeł Pleszew Południe poprzeczna	795	57	501	194

Realizacja przedsięwzięcia wymaga przebudowy dróg poprzecznych: istniejącej drogi krajowej nr 11/12, dróg powiatowych i gminnych. Drogi na odcinkach przebudowy stanowią integralną część przedsięwzięcia, a zatem uwzględniono je w analizach akustycznych. Hałas z przedmiotowej drogi oraz hałas z dróg poprzecznych (z uwagi na ten sam charakter źródła) będą się sumować w sposób logarytmiczny. Szczegółowe dane dotyczące natężenia ruchu na drogach poprzecznych (krajowych i powiatowych) przedstawiono w tabeli 7. Drogi gminne krzyżujące się z obwodnicą nie będą istotnymi źródłami hałasu ze względu na znikomy ruch, nieprzekraczających 500 pojazdów na dobę.

Dla ww. danych została przeprowadzona analiza akustyczna, uwzględniająca także dopuszczalną prędkość pojazdów: 120 km/h dla pojazdów lekkich i 80 km/h dla pojazdów

ciężkich (na węzłach oraz drogach dojazdowych przyjęto prędkość zgodnie z kategorią drogi), nawierzchnię drogi (asfalt bez właściwości tłumiących dźwięk), układ geometryczny drogi (droga dwujezdniowa, dwupasowa), zakładaną niweletę oraz inne istotne dla propagacji fali akustycznej czynniki, w tym dane dotyczące pokrycia terenu, warunki meteorologiczne. Analiza została wykonana w oparciu o model matematyczny, który scharakteryzowano w *raporcie*. Wyniki analiz przedstawiono w postaci obliczeń poziomu hałasu w przekrojach usytuowanych na terenach wymagających ochrony przed hałasem oraz na fasadach budynków, na wysokości światła okna każdej elewacji. Punkty zlokalizowano zgodnie z kryteriami, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Dodatkowo, obliczenia wykonano w siatce punktów zlokalizowanych na wysokości 4 m. Na podstawie tych wyników wyznaczono przebiegi izolinii poziomu hałasu odpowiadające dopuszczalnym poziomom hałasu dla terenów występujących w sąsiedztwie przedsięwzięcia, tj. 61 dB i 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy. Izolinie te wyznaczają jednocześnie zasięg ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia. W przedłożonym *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 po ich zastosowaniu. Obliczenia akustyczne przeprowadzono w dwóch okresach prognozy dla 2028 r. i 2038 r., przy czym w ocenie uwzględniono wyniki dla roku 2038, jako najbardziej niekorzystnego.

Wyniki przeprowadzonych analiz wykazały, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem, zlokalizowanych wzdłuż planowanej drogi wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Przekroczenia wystąpią na najbliższych terenach wymagających ochrony przed hałasem.

W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu wnioskodawca przeanalizował w *raporcie* możliwości zastosowania rozwiązań przeciwhałasowych. Z uwagi na stwierdzone przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu pochodzące z projektowanej drogi jako rozwiązanie przeciwhałasowe, wskazał ekrany akustyczne, określając ich parametry oraz lokalizację. Ponowne obliczenia poziomów hałasu po zastosowaniu ekranów o wskazanych parametrach i lokalizacji wykazały, że ekrany będą skuteczne i zapewnią zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska na terenach, dla ochrony których je zaproponowano.

Biorąc powyższe pod uwagę *Regionalny Dyrektor* określił parametry i lokalizację ekranów, których zastosowanie zapewni zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska, na terenach występujących wzdłuż przedsięwzięcia. Dodatkowo, określił także rodzaj zastosowanych ekranów akustycznych oraz ich wskaźniki izolacyjności i pochłaniałości, a także lokalizację względem drogi. 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, a zatem zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych. W warunkach niniejszej decyzji określono minimalne parametry ekranów akustycznych tj. wysokość, długość wskaźniki izolacyjności i pochłaniałości akustycznej. Zgodnie z przedłożonymi informacjami wszystkie projektowane ekrany akustyczne zainstalowane zostaną na poziomie projektowanej niwelety drogi, jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne oraz przebieg drogi w terenie.

Mając na uwadze niepewność metody obliczeniowej oraz dobowe fluktuacje natężenia ruchu w stosunku do SDR przyjętego w analizach akustycznych 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*. Konieczna jest aktualizacja danych przede wszystkim dotyczących prognozowanego natężenia ruchu na drodze głównej oraz drogach poprzecznych i związana z tym, weryfikacja 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.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane hałasu, z uwagi na to, że planowana droga przecina drogi krajowe, drogi powiatowe, drogi gminne, linię kolejową. W przypadku dróg poprzecznych przecinanych przez planowaną drogę, analizy akustyczne wykonano w ramach oddziaływania przedsięwzięcia, bowiem drogi te w ramach przedsięwzięcia zostaną przebudowane lub będą częścią węzłów drogowych. Oddziaływanie skumulowane będzie zachodziło w miejscu styku przebudowywanych dróg z odcinkami leżącymi poza zakresem przebudowy. W celu oceny oddziaływania skumulowanego w modelu akustycznym przedłużono odcinki tych dróg, w rejonie których zlokalizowane są tereny chronione akustycznie. Drogi powiatowe i gminne charakteryzują się nieistotnym oddziaływaniem akustycznym ze względu na niewielkie natężenie ruchu.

Skumulowane oddziaływanie występować będzie także na styku projektowanej drogi z istniejącymi odcinkami drogi ekspresowej S11 – obwodnicą Jarocina na węźle Jarocin Południe oraz obwodnicą Ostrowa Wielkopolskiego, na węźle Ostrów Wielkopolski – Wschód. W rejonie drugiego z wymienionych węzłów brak jest terenów wymagających ochrony przed hałasem. Skumulowane oddziaływanie wystąpi, jednak nie będzie miało istotnego znaczenia. W rejonie węzła Jarocin Południe, na istniejącym odcinku przed początkiem projektowanego odcinka znajduje się ekran akustyczny, który obecnie jest modyfikowany do wysokości 4 m. Natomiast wzdłuż odcinka wchodzącego w zakres planowanego przedsięwzięcia projektuje się przedłużenie tego ekranu, przy czym jego wysokość wyniesie 8 m. Dodatkowo, wzdłuż ul. Świętego Ducha, po stronie północnej, między drogą S11 a ul. Okrężną projektowany jest dodatkowy ekran o wysokości 6 m. Na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w wyniku skumulowanego oddziaływania może dojść do przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Analiza wykazała, że największy wpływ ma ul. Świętego Ducha, na odcinku dalszym od ul. Okrężnej - poziom hałasu od planowanego przedsięwzięcia z uwzględnieniem zabezpieczeń będzie o 6 dB mniejszy niż dopuszczalny poziom hałasu dla tego terenu.

Na odcinku od km ok. 53+200 do km 57+400 w odległości ok. 1400 m (najmniejsze zbliżenie), po stronie północnej i wschodniej od przedmiotowego przedsięwzięcia planowana jest inna inwestycja liniowa – linia kolei dużych prędkości LK85 (CPK). Uwzględniając zasięgi ponadnormatywnego oddziaływania drogi ekspresowej S11 oraz linii LK85 stwierdzono, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem leżących pomiędzy tymi inwestycjami, nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w wyniku skumulowanego oddziaływania obu inwestycji. Natomiast na odcinku od km 64+600 do 71+000 trasa linii LK85 przebiegać będzie w bliskiej odległości od drogi ekspresowej – najmniejsza odległość wyniesie ok. 112 m (na odcinku ok. 2,8 km), ponadto przetnie projektowaną drogę dk12 stanowiącą łącznik do drogi ekspresowej do dk11. Dla linii kolejowej nie została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (postępowanie jest w toku). Przebieg linii kolejowej LK85 spowoduje, że hałas z niej emitowany będzie się kumulował z hałasem z drogi ekspresowej S11. Dla terenów zabudowy mieszkaniowej położonych po przeciwnej stronie drogi ekspresowej niż linia kolejowa zaprojektowano ekrany akustyczne, które w pewnym stopniu zabezpieczą te tereny przed hałasem z linii kolejowej. Dla terenów położonych dalej od drogi ekspresowej, dla których nie było potrzeby realizacji ekranów akustycznych dla drogi ekspresowej, hałas z linii kolejowej może mieć wpływ na warunki akustyczne. Natomiast dla terenów zabudowy mieszkaniowej położonych po przeciwnej stronie linii kolejowej niż droga ekspresowa zaprojektowane zostaną ekrany akustyczne (chroniące przed hałasem z linii

kolejowej), które w pewnym stopniu zabezpieczą te tereny przed hałasem także z drogi ekspresowej. Dla terenów położonych dalej od linii kolejowej, dla których nie będzie potrzeby realizacji ekranów akustycznych, hałas z drogi ekspresowej może mieć wpływ na warunki akustyczne. Najgorszy przypadek może mieć miejsce dla terenów zabudowy mieszkaniowej położonych pomiędzy drogą ekspresową i linią kolejową. Takie sytuacje występują na odcinku, na których linia kolejowa przebiegać będzie w większej odległości do drogi ekspresowej. Na takich terenach wpływ obu inwestycji może być porównywalny.

Realizacja linii kolejowej, tak samo jak realizacji drogi ekspresowej, wymaga wyburzenia budynków, w szczególności budynków mieszkalnych. W takiej sytuacji, taki teren nie będzie wymagał ochrony przed hałasem. Wskazane w tabeli 2 ekrany akustyczne zaprojektowano dla ochrony terenów przed ponadnormatywnym hałasem z drogi ekspresowej, bez uwzględniania wyburzeń, które zostaną zrealizowane na etapie budowy linii kolejowej LK85. W przypadku przystąpienia do realizacji linii kolejowej w kształcie określonym we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może się okazać, że ekrany o numerach 42, 45 i 47 okażą się niepotrzebne. Biorąc pod uwagę fakt, że dla linii kolejowej LK85 toczy się dopiero postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i brak jest ostatecznych rozwiązań dotyczących niwelety wskazano, na konieczność uwzględnienia w ponownej ocenie oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oddziaływania skumulowanego z innymi przedsięwzięciami infrastrukturalnymi projektowanymi w sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia, w szczególności z linią kolejową LK85, w zakresie rozwiązań przeciwhałasowych, w stopniu odpowiednim do zaawansowania prac nad linią kolejową.

W miejscowości Kuby projektowana droga ekspresowa S11 przecina linię kolejową nr 272. Dla ochrony przed hałasem z drogi ekspresowej projektowany jest ekran akustycznych (nr 21 w tabeli 2). Po zastosowaniu ekranu droga ekspresowa nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Analizy skumulowanego oddziaływania wskazują, że hałas z linii kolejowej także nie powoduje przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Niemniej jednak, w wyniku skumulowanego oddziaływania mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 1,9 dB w porze nocy. Na terenie tym określono punkt pomiarowy do analizy porealizacyjnej celem weryfikacji obliczeń. W pozostałych miejscach przecięcia projektowanej drogi ekspresowej S11, ponownie z linią kolejową nr 272 oraz z linią kolejową nr 14 (na istniejącej jednojezdniowej obwodnicy Ostrowa Wlkp.) w wyniku oddziaływania skumulowanego nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

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. Pomiary hałasu należy wykonać w minimum 54 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.

Pomiary hałasu we wskazanych przez organ punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, skuteczność zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy. Pomiary 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.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia mogą wiązać się z oddziaływaniem wibroakustycznym. Na etapie budowy będzie ono związane przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Należy dodać, że przepisy ochrony środowiska nie precyzują norm dotyczących wibracji oraz drgań. Stąd w niniejszym postępowaniu oddziaływanie w tym zakresie można rozpatrywać jedynie w kategorii wpływu na dobra materialne. Zgodnie z przepisem art. 326 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1225 z późn. zm.) poziom hałasu oraz drgań przenikających do pomieszczeń w budynkach mieszkalnych, budynkach zamieszkania zbiorowego i budynkach użyteczności publicznej, z wyłączeniem budynków, dla których jest konieczne spełnienie szczególnych wymagań ochrony przed hałasem, nie może przekraczać wartości dopuszczalnych, określonych w Polskich Normach dotyczących ochrony przed hałasem pomieszczeń w budynkach oraz oceny wpływu drgań na ludzi w budynkach. Zgodnie z treścią *raportu*, planowane przedsięwzięcie drogowe będzie charakteryzować się nawierzchnią przystosowaną do przenoszenia ruchu ciężkiego, które jest odpowiedzialne za wzbudzenie drgań, a równość nawierzchni wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań w porównaniu do stanu istniejącego.

W *raporcie* przedstawiono obliczenia wielkości emisji substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej drodze z podziałem na lata prognozy 2028 i 2038 r. Skumulowane oddziaływanie z innymi przedsięwzięciami emitującymi te same substancje do powietrza zostało uwzględnione w tle zanieczyszczeń, co jest zgodne z referencyjną metodyką modelowania poziomów substancji w powietrzu.

Przedstawiona analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, 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. z 2021 r. poz. 845) 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 2010 r. Nr 16 poz. 87) poza liniami rozgraniczającymi inwestycję.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się również wiązał etap budowy planowanego przedsięwzięcia. Źródłami tej emisji będą głównie pojazdy oraz silniki pracujących maszyn. Może również dojść do niezorganizowanej emisji pochodzącej z pyłów unoszonych podczas transportu materiałów sypkich. Pewne substancje są również emitowane podczas kładzenia nawierzchni bitumicznych. Jednak tego typu emisje mają charakter czasowy i są krótkotrwałe; ich źródła przemieszczają się wraz z postępem prowadzonych prac, a następnie znikają po zakończeniu prac budowlanych.

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.

Realizacja inwestycji nie przyczyni się do znaczących zmian klimatu w skali regionalnej. Ewentualne różnice mogą wystąpić na obszarze planowanej trasy. Budowa projektowanego odcinka trasy S11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wlkp. związana będzie m.in. z wycinką drzew i krzewów, przekształceniem morfologicznym terenu, czasowymi zmianami stosunków wodnych, co stanowi potencjalny zespół czynników powodujących zmiany klimatu. Należy przyjąć, iż przekształcenia dotyczyć będą: wilgotności gleby, wilgotności powietrza, nasłonecznienia, temperatury gleby i temperatury powietrza w bezpośrednim otoczeniu planowanej drogi. Eksploatacja wybudowanego odcinka trasy S11 przyczyni się do zmiany

niektórych parametrów mikroklimatu. Niekorzystne oddziaływania, które mogą wystąpić w bardzo niewielkiej skali związane będą z: podwyższeniem temperatury przy powierzchni gruntu, zmniejszeniem wilgotności przy gruncie. Zmiany te dotyczyć będą jedynie obszaru pasa drogowego. Do zjawisk klimatycznych uniemożliwiających funkcjonowanie infrastruktury drogowej zaliczają się: silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg, gwałtowne opady zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Projektowana droga uwzględniać będzie warunki pogodowe. Materiały budowlane oraz rozwiązania technologiczne, które zostaną zastosowane uwzględniają przyszłe zmiany klimatyczne. Z zapisów *raportu* wynika, iż działania podjęte dla ochrony przed tymi zjawiskami dotyczą przystosowania systemu odwodnienia wraz z zaprojektowaniem zbiorników retencyjnych o odpowiedniej pojemności w stosunku do odwadnianej zlewni. Konstrukcja pasa drogowego oraz infrastruktury towarzyszącej wykonana zostanie przy użyciu materiałów, posiadających certyfikaty potwierdzające odporność na działanie czynników atmosferycznych, w tym ekstremalne temperatury.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust 1 pkt 1-9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026, poz. 13 z późn. zm.). W odległości do 5 km od przebiegu planowanej drogi ekspresowej znajdują się następujące obszary Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002 (ok. 2,4 km od przedsięwzięcia) i Glinianki w Lenartowicach PLH300048 (ok. 4,2 km od przedsięwzięcia) oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Dąbrowy Krotoszyńskie PLB300007 (ok 2,4 km od przedsięwzięcia).

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002 (Dz. U. z 2024 r. poz. 909 t.j.) przedmiotami ochrony tego obszaru są: 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*), olsy źródliskowe, 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 9110 Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), 6120 Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 91D0 Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne oraz 2 gatunki zwierząt: kumak nizinny *Bombina bombina* i mopek *Barbastella barbastellus*. Zgodnie ze zmienionym zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego poz. 2113 z późn. zm.), istniejącymi zagrożeniami dla ww. obszaru są m.in. zarastanie muraw przez gatunki niezwiązane z siedliskiem, niewłaściwe użytkowanie polegające na: przenawożeniu, zbyt niskim lub zbyt częstym koszeniu, wkraczanie obcych gatunków inwazyjnych, zmiany stosunków wodnych w szczególności o charakterze antropogenicznym, niewłaściwa gospodarka leśna polegająca na wprowadzaniu do siedliska gatunków obcych ekologicznie lub geograficznie, obniżanie się poziomu wód gruntowych skutkujące przesuszaniem siedlisk, trudności z odnawianiem się drzewostanów dębowych i ich zamieranie. Celem działań ochronnych jest m.in. poprawa złego stanu ochrony poprzez przeciwdziałanie sukcesji, poprawa złego stanu ochrony poprzez odpowiednie użytkowanie rolne, poprawa niezadowolającego stanu ochrony siedliska poprzez: przebudowę drzewostanu w kierunku składu zgodnego z typem siedliska przyrodniczego, umożliwienie swobodnego przebiegu procesów naturalnych, zwiększenie ilości martwego drewna.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Glinianki w Lenartowicach PLH300048 (Dz.U. z 2018 r.

poz. 906) przedmiotem ochrony tego obszaru Natura 2000 jest kumak nizinny *Bombina bombina*. Do głównych zagrożeń dla obszaru zidentyfikowanych w Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Glinianki w Lenartowicach PLH300048 (Dz. Urz. Woj. Wlkp. 2013. 7403) należą: nielegalne składowanie odpadów, zmiana stosunków wodnych, eutrofizacja zbiorników, wędkarstwo, intensyfikacja upraw polowych, kontynuacja wydobywania gliny, rekreacyjne użytkowanie stawów.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (umieszczonym na stronie <http://natura2000.gdos.gov.pl/> data dostępu 16.07.2026 r.), przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Dąbrowy Krotoszyńskie PLB300007 są dzięcioł średni *Dendrocopos medius* oraz dzięcioł zielonosiwy *Picus canus*. Zagrożeniami potencjalnymi dla wyżej wymienionych gatunków, wskazanymi w zmienionym zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 24 listopada 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dąbrowy Krotoszyńskie PLB300007 (Dz. Urz. Woj. Wlkp. poz. 7255 z późn. zm.) są: opryskiwanie w czerwcu lasów zaatakowanych przez foliofagi środkami ochrony roślin działającymi niewybiórczo, zmniejszenie powierzchni siedlisk oraz obniżanie wód gruntowych skutkujące osłabieniem drzewostanów stanowiących siedliska przedmiotów ochrony. Zagrożeń istniejących nie zidentyfikowano. Celem działań ochronnych jest utrzymanie właściwego stanu ochrony poprzez prowadzenie gospodarki leśnej w sposób zapewniający odpowiednią liczbę i powierzchnię siedlisk właściwych dla przedmiotów ochrony.

Z uwagi na odległość przedsięwzięcia od ww. obszarów Natura 2000 oraz brak możliwości fizycznego naruszenia siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk i siedlisk gatunków stanowiących ich przedmioty ochrony, nie zidentyfikowano zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony ww. obszarów Natura 2000 na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji.

Teren inwestycji od km ok 69+100 do km ok. 73+100 przecina korytarz ekologiczny KPdC-15B Dolina Warty – Stawy Milickie, wyznaczony 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.

Najbliżej zlokalizowane strefy ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania wyznaczone wokół gniazd bociana czarnego to strefa zlokalizowana w kompleksie leśnym w odległości ponad 6 km od inwestycji.

W wariantcie wybranym do realizacji droga przebiega na znacznych odcinkach przez tereny rolnicze (ok. 72% zajętości terenu) urozmaicone szpalerami drzew, śródpolnymi zadrzewieniami, niewielkimi ciekami i w mniejszym stopniu przecina kompleksy leśne (ok. 11 % zajętości terenu).

Zgodnie z przedstawioną Inwentaryzacją przyrodniczą dla zadania: „Budowa drogi ekspresowej S-11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wielkopolski”, Pracownia Badań Ekologicznych „Natura” Marek Wierzba, Siedlce, 2021 r., badania terenowe przeprowadzone zostały w okresie kwiecień 2020 r. - kwiecień 2021 r. i obejmowały bufor wyznaczony na odległość po 300 m w obie strony od osi inwestycji. Badania obejmowały sezon wegetacyjny oraz wszystkie pozostałe okresy aktywności poszczególnych grup zwierząt. W ramach inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzono prace terenowe w zakresie szaty roślinnej, mykobioty i faunistycznej, z uwzględnieniem bezkręgowców, ichtiofauny, herpetofauny, ornitofauny i teriofauny w tym nietoperzy.

Na obszarze objętym inwentaryzacją przyrodniczą wzdłuż wariantu wybranego do realizacji stwierdzono 43 pąty siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej o łącznej powierzchni 129,094 ha, reprezentujących 4 typy siedlisk przyrodniczych: 9170 - grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio sylvatici-*

Carpinetum betuli, *Tilio cordatae-Carpinetum betuli*) - 30 płątów o łącznej pow. 5,375 ha; 9190 - kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*) - 8 płątów o łącznej pow. 17,2 ha; 91E0 - łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) - 2 płąty o łącznej pow. 0,693 ha (siedlisko priorytetowe), 91F0 - łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum minoris*) – 3 płąty o łącznej pow. 5,827 ha. Żaden z płątów nie jest położony w obszarze Natura 2000. W bezpośredniej kolizji z pasem drogowym planowanej inwestycji znajdzie się 7 płątów siedliska 9170 o łącznej powierzchni 9,601 ha, 5 płątów siedliska 9190 o łącznej powierzchni 3,358 ha, 1 płąt siedliska 91E0 o powierzchni 0,210 ha oraz 1 płąt siedliska 91F0 o powierzchni 0,590 ha. W raporcie oceniono, że siedliska, które znajdują się w kolizji z inwestycją są dość częste w Polsce i regionie, w związku z czym biorąc pod uwagę niewielką utratę powierzchniową w porównaniu z zasobami siedlisk w regionie oraz położenie poza granicami obszarów Natura 2000 uznano, że inwestycja w wariantcie W4 nie będzie miała znacząco negatywnego wpływu na ich stan w skali regionalnej i krajowej. Z chronionych roślin naczyniowych w buforze badań stwierdzono 3 stanowiska kocanek piaskowych *Helichrysum arenarium*, objętych ochroną częściową, a z mszaków dwóch gatunków – brodawkowca czystego *Pseudoscleropodium purum* i rokitnika pospolitego *Pleurozium schreberi*, również objętych ochroną częściową. W związku z realizacją inwestycji w wariantcie inwestycyjnym zajdzie konieczność zniszczenia dwóch płątów brodawkowca czystego, w km ok. 51+320 (ok. 20 m²) i w km ok. 66+083 (ok. 10 m²). Natomiast stanowiska kocanek piaskowych znajdujące się wzdłuż wariantu inwestycyjnego położone są w bezpiecznej odległości od pasa drogowego, przez co nie są zagrożone mechanicznym zniszczeniem w czasie realizacji inwestycji. Najistotniejszym oddziaływaniem na szatę roślinną wynikającym z realizacji inwestycji jest jej bezpośrednie zniszczenie, w tym wycinka drzew i krzewów. W wybranym do realizacji wariantcie inwestycyjnym, powierzchnia lasów do wycinki wyniesie ok. 52 ha.

Na badanym obszarze nie stwierdzono stanowisk porostów objętych ochroną prawną, zlokalizowano natomiast 2 stanowiska mąkli tarniowej *Evernia prunastri* - gatunku wyłączonego z ochrony w 2014 r., wymienionego w kategorii NT (bliski zagrożenia) na Czerwonej liście roślin i grzybów Polski (Mirek i in. 2006). Wzdłuż wariantu W4 nie stwierdzono stanowisk grzybów wielkoowocnikowych i porostów objętych ochroną i zagrożonych w Polsce, w związku z tym nie przewiduje się znacząco negatywnego wpływu inwestycji w wariantcie W4 w stosunku do chronionych i zagrożonych gatunków mykobioty.

Spośród bezkręgowców na obszarach leśnych stwierdzono mrowiska mrówki rudnicy *Formica rufa* (ochrona częściowa), 4 gatunki trzmieli, 2 stanowiska biegacza gładkiego *Carabus glabratus*, 8 stanowisk ślimaka winniczka *Helix pomatia* i jedno stanowisko pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*. Nie stwierdzono chronionych gatunków poczwarówek (*Vertigo* sp.). Poza chronionymi gatunkami bezkręgowców w obrębie inwentaryzowanego obszaru stwierdzono również inne, licznie występujące gatunki bezkręgowców: chrząszczy, motyli i ważek. Łącznie w strefie zniszczenia bezpośredniego pod realizację inwestycji w wybranym wariantcie znajdują się 2 stanowiska trzmieli i 1 stanowisko ślimaka winniczka. Są to gatunki stosunkowo liczne lokalnie, wobec powyższego nie przewiduje się negatywnego wpływu realizacji inwestycji na ich populacje.

Podczas przeprowadzonych badań herpetofauny najliczniejszą stwierdzoną grupą były żaby zielone *Pelophylax esculentus complex*, obserwowane na 54 stanowiskach. Liczebność tych płazów była zmienna, od zgrupowań liczących 1-10 osobników, spotykanych w niewielkich oczkach, do stanowisk liczących 50-100 osobników, stwierdzonych w większych zbiornikach. Poza tym wykazano żabę trawną *Rana temporaria*, żabę moczarową *Rana arvalis*, ropuchę szarą *Bufo bufo*, ropuchę zieloną *Pseudepidalea viridis*, grzebiuszkę ziemną *Pelobates fuscus*, kumaka nizinny *Bombina bombina* i rzekotkę drzewną *Hyla arborea* (ochrona ścisła). Na inwentaryzowanym terenie stwierdzono występowanie 4 gatunków gadów objętych ochroną częściową, tj. jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*, jaszczurki żyworodnej *Zootoca vivipara*, padalca zwyczajnego *Anguis fragilis* i zaskrońca *Natrix natrix*. Inwestycja zagraża płazom i gadom przede wszystkim poprzez przekształcanie i utratę siedlisk, a także wiąże się

z ryzykiem śmiertelności, poprzez zasypywanie w wykopach lub rozjeżdżanie. W wariantcie wybranym do realizacji wytypowano 36 siedlisk płazów o łącznej powierzchni 259 930 m². Powierzchnia poszczególnych siedlisk wahała się od 96 m² do 39 455 m². Łączna powierzchnia utraty siedlisk dla wszystkich wykazanych w strefie inwentaryzacji zbiorników wyniesie około 14 300 m², czyli około 6%. Zniszczenia stanowisk, siedlisk lub ich fragmentów, dotyczy: ropuchy szarej, kompleksu żaby zielonej, żaby moczarowej, żaby trawnej, jaszczurki zwinki i zaskrońca zwyczajnego. Uwzględniając zaplanowane działania kompensujące w postaci budowy zbiorników zastępczych dla płazów oceniono, że nie przewiduje się uszczuplenia istniejących siedlisk rozrodu płazów w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. W obrębie planowanej inwestycji w oparciu o dane literaturowe, jak również na podstawie inwentaryzacji przedstawiono najważniejsze szlaki migracyjne płazów, w postaci naturalnych kanałów, cieków i rzek, którymi płazy prawdopodobnie przemieszczają się w okresie wiosennej i jesiennej migracji. Wykonanie przejść dla płazów umożliwiających ich przemieszczanie się i zapewniających łączność ekologiczną pomiędzy miejscami rozrodu i zimowania, przy jednoczesnym zastosowaniu grodzień herpetologicznych zabezpieczających płazy przed śmiertelnością na drodze oraz naprowadzających płazy na przejścia dla zwierząt, powinno w skuteczny sposób zminimalizować efekt barierowy wynikający z realizacji inwestycji.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej terenu inwestycji i buforu wokół niej zaobserwowano łącznie 95 gatunków ptaków, w tym 90 lęgowych i 5 nielęgowych. Wśród nich zanotowano 10 gatunków z I Załącznika Dyrektywy Ptasiej tj.: błotniaka łąkowego *Circus pygargus*, błotniaka stawowego *Circus aeruginosus*, bociana białego *Ciconia ciconia*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, gąsiorka *Lanius collurio*, jarzębatka *Sylvia nisoria*, muchołówkę małą *Ficedula parva*, ortolana *Emberiza hortulana*, zimorodka *Alcedo atthis* i żurawia *Grus grus*. Na badanej powierzchni najwyższy udział stanowiły ptaki oceniane w skali kraju jako liczne - 40% udziału, średnio liczne - 33% udziału i nieliczne - 17%. Razem z gatunkami bardzo licznymi 7%, stanowiły one łącznie 97% wszystkich stwierdzonych gatunków. Gatunki z kategorii bardzo nielicznych stanowiły 3% udziału stwierdzonych gatunków ptaków. Nie stwierdzono gatunków skrajnie nielicznych.

Do najistotniejszych zagrożeń dla awifauny lęgowej wynikających z realizacji inwestycji należy wycinka drzew i krzewów, która skutkuje ubytkiem stanowisk lęgowych, miejsc żerowania i odpoczynku poszczególnych gatunków ptaków oraz wycofanie części gatunków z zajmowanych siedlisk w związku ze zmianą warunków siedliskowych. W wariantcie wybranym do realizacji przewiduje się kolizję inwestycji z 68 terytoriami różnych gatunków ptaków. Jednak w przypadku 51 terytoriów jego ubytek wyniesie poniżej 30% co nie wpłynie znacząco na funkcjonalność danych terytoriów i nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania na te stanowiska. W przypadku 15 terytoriów procent ubytku wynosił będzie 31-70% a w przypadku 2 powyżej 70%. Wykazany ubytek na poziomie 31-100% stwierdzono u 5 gatunków: czajka 3 terytoria, ortolan 3 terytoria, pliszka żółta 1 terytorium, potrzuszc 8 terytoriów, rokitniczka 2 terytoria. Uwzględniając stan krajowej populacji, żaden z wymienionych gatunków nie jest zagrożony wyginięciem. Ich status określany jest jako liczny lub średnio liczny (Chodkiewicz i in 2015). Najcenniejszym gatunkiem był ortolan, który znajduje się na liście z Załącznika II Dyrektywy Ptasiej. W jego przypadku poszczególne stanowiska zostaną zniszczone częściowo na obszarze 35%, 48% i 62% terytorium. Biorąc pod uwagę powierzchnię zniszczenia oraz możliwość zachowania znacznej części siedlisk ptaków, a także zastosowanie działań minimalizujących uwzględniających termin wycinki przypadającego poza sezonem lęgowym ptaków oraz wykonanie nasadzeń drzew i krzewów gatunków rodzimych, rekompensujących straty przyrodnicze wynikające z przeprowadzonej wycinki uznano, że nie spowoduje to negatywnego oddziaływania wynikającego z uszczuplenia siedlisk poszczególnych gatunków występujących na trasie planowanej drogi ekspresowej. Istotnym oddziaływaniem jest również możliwe płoszenie i niepokojenie ptaków, obejmujące stanowiska lęgowe, żerowiska, miejsca koncentracji ptaków w okresie pozalęgowym i miejsca odpoczynku. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia, po zrealizowaniu działań uwzględniających m.in. nasadzenia drzew i krzewów oraz uporządkowaniu terenu, część siedlisk zostanie przywrócona i należy spodziewać się

ponownego wykorzystania otoczenia inwestycji do żerowania i odpoczynku przez gatunki mniej antropofobne.

Nasłuchy nietoperzy pozwoliły na wykazanie, na badanym terenie, co najmniej 7 gatunków należących do rodziny mroczkowatych *Vespertilionidae*. Rodzaju nocek *Myotis* sp. ze względu na obciążenie prawdopodobieństwem błędu, nie oznaczano do gatunku. Z kolei uwzględniając słabą wychwytywalność gacków przez detektory, wszystkie małe nietoperze, które widziano w niewielkiej odległości a których nie wychwycił detektor, zaklasyfikowano do pospolitego na obszarze inwentaryzacji gatunku gacka brunatnego (*Plecotus auritus*). Stwierdzoną różnorodność gatunkową nietoperzy na badanym obszarze należy uznać za wysoką, natomiast skład gatunkowy nietoperzy był uzależniony od okresu fenologicznego i przy każdej kontroli był inny. Spośród oznaczonych gatunków nietoperzy borowiec wielki występował na wszystkich transektach nasłuchowych oraz we wszystkich terminach kontroli. Z kolei mroczek późny i nocki występowały we wszystkich terminach kontroli, nie na wszystkich transektach. W poszczególnych miesiącach badań aktywność nietoperzy była zróżnicowana, od niskich do bardzo wysokich. Stwierdzone gatunki nietoperzy występowały na wszystkich wariantach lokalizacji inwestycji. Wyliczone wartości indeksów aktywności w większości były bardzo wysokie lub wysokie. Wynika to ze stałego użytkowania przez żerujące nietoperze obszarów zadrzewionych, szczególnie w pobliżu koryt cieków w ciągu planowanej drogi ekspresowej. W przypadku przechodzenia pasa drogowego przez kompleksy leśne właściwie w każdym przypadku należy się liczyć z ingerencją w istotne żerowiska nietoperzy (przeważnie lasy liściaste). Na podstawie wyników nasłuchów detektorowych, rozpoznania siedlisk, posiadanej wiedzy i doświadczenia oraz w oparciu o rozmieszczenie korytarzy ekologicznych i elementów krajobrazu preferowanych przez nietoperze w trakcie migracji, wyznaczono lokalne trasy/korytarze intensywnego ich przelotu. Wyniki inwentaryzacji wskazują, że w zasięgu oddziaływania inwestycji nie stwierdzono siedlisk strategicznych dla populacji nietoperzy, tj. kolonii rozrodczych, zimowisk, miejsc rojenia czy kryjówek dziennych. Na etapie budowy przedmiotowego przedsięwzięcia dojdzie do negatywnego oddziaływania polegającego na utracie fragmentów siedlisk nietoperzy z powodu ich zniszczenia bądź stałego lub czasowego zajęcia w ramach prac budowlanych. Ma to związek przede wszystkim z wycinką drzew i krzewów, które pełnią ważną funkcję siedliskową dla większości krajowych gatunków nietoperzy, szczególnie aleje i grupy drzew, które są elementami krajobrazu łączącymi i wzbogacającymi siedliska wykorzystywane przez nietoperze. Potencjalne oddziaływanie inwestycji na nietoperze na etapie realizacji wiązać się będzie głównie z możliwością płoszenia i niepokojenia osobników na skutek pogorszenia klimatu akustycznego w obszarze planowanej inwestycji wynikającego ze wzrostu antropopresji na etapie budowy drogi. Należy jednak zaznaczyć, iż oddziaływania na etapie realizacji mają charakter krótkotrwały i ustąpią tuż po zakończeniu prac budowlanych i po uporządkowaniu terenu inwestycyjnego. Na etapie eksploatacji droga ekspresowa tworzy efekt barierowy poprzez fragmentację krajobrazu, szczególnie terenów zadrzewionych, ta z kolei znacznie utrudnia lub uniemożliwia migrację nietoperzy z kolonii rozrodczych na żerowiska (migracje dobowe) oraz z miejsc rozrodu do miejsc hibernacji (migracje sezonowe). Poza tym ruch samochodowy, szczególnie ciężarowy powoduje zwiększoną śmiertelność wywołaną kolizjami z pojazdami. Zastosowanie odpowiednio dopasowanych działań minimalizujących powinno zmniejszyć poziom przewidywanego oddziaływania na tę grupę zwierząt.

Badania terenowe pozostałych grup ssaków wykazały obecność gatunków chronionych: licznie występującego bobra europejskiego *Castor fiber* i kreta europejskiego *Talpa europaea* jedno stanowisko łasicy *Mustela nivalis*. Z pozostałych gatunków najliczniejszą grupę zwierząt stanowiły kopytne, a dominantem była sarna. Ponadto wytypowano gatunki, których nie zaobserwowano podczas inwentaryzacji, ale które z dużym prawdopodobieństwem przebywają lub przemieszczają się po terenach przez które będzie przebiegać planowana droga ekspresowa. Są to m.in.: wydra, łось czy wilk. W oparciu o tropienia zimowe, bezpośrednie obserwacje w sezonie i liczenia jesienne wytypowano szlaki migracji ssaków. Wytypowane szlaki migracji ssaków różniły się ze względu na swoją rangę. Część z nich zlokalizowana była w obrębie korytarza ekologicznego Dolina Warty-Stawy Milickie. Tworzy

on most komunikacyjny pomiędzy położonym w bezpośrednim sąsiedztwie korytarzem Stawy Milickie, Doliną Warty oraz Wzniesieniami Konińsko-Tureckimi. Stanowi uzupełnienie do przebiegających w jego sąsiedztwie korytarzy o znaczeniu paneuropejskim. Szlaki migracji ssaków wyznaczone w jego obrębie podczas inwentaryzacji pełnią zatem istotną funkcję dla krajowych populacji ssaków. Pozostałe szlaki migracyjne wytypowane w trakcie inwentaryzacji stanowią lokalne trasy przemieszczania się zwierząt. W raporcie oceniono, że prace związane z realizacją projektowanej inwestycji będą wiązały się z negatywnym oddziaływaniem na lokalne populacje ssaków. W strefie bezpośredniego oddziaływania inwestycji zwierzęta narażone będą na: pogorszenie stanu zajmowanego siedlisk przez ich częściowe zniszczenie i zajęcie (np. wycinki drzew i krzewów, zdjęcie gleby z roślinnością, wykopy, nasypy, konsekwencje zmiany stosunków wodnych), fragmentaryzację siedlisk, odstraszenie i płoszenie spowodowane obecnością ludzi, pracą maszyn, podwyższonym hałasem, efekt bariery, utrudnienia w migracji oraz możliwość zanieczyszczenia siedliska substancjami chemicznymi w wyniku awarii. Przy zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących i zabezpieczeniu obszaru budowy przed wchodzeniem ssaków przewiduje się uniknięcie znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na tą grupę zwierząt na etapie realizacji przedsięwzięcia. W zakresie minimalizacji oddziaływania barierowego drogi, zaplanowano realizację 15 przejść dla dużych lub średnich zwierząt, w tym 1 przejście górne o szerokości 40 m oraz 32 przejścia dla zwierząt małych. W ocenie autorów raportu, przy zastosowaniu działań minimalizujących w postaci prawidłowo rozlokowanych i dobranych do występujących gatunków zwierząt przejść, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ssaki.

Wyniki inwentaryzacji ichtiologicznej wykazały obecność kozy, objętej ochroną gatunkową oraz niechronionych gatunków, takich jak: karaś srebrzysty, płoć, ciernik i okoń, w ciekach przecinanych przez inwestycję. W związku z planowanym przekładaniem koryt wszystkich cieków wodnych, w tym rzek, możliwe negatywne oddziaływania inwestycji na ichtiofaunę przewiduje się przede wszystkim na etapie realizacji. W trakcie prac budowlanych dochodzić może do: przypadkowego zabijania zwierząt przez pracujące maszyny oddziaływanie bezpośrednie; tymczasowego pogorszenia warunków siedlisk gatunków oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie; zmiany stosunków wodnych oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie; efektu bariery, ograniczanie możliwości migracji ryb oddziaływanie bezpośrednie; lokalnego płoszenia oddziaływanie bezpośrednie; emisji hałasu, drgań i innych zanieczyszczeń z pracującego sprzętu i urządzeń oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie.

Dla wykluczenia bądź zminimalizowania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji drogi, w niniejszej decyzji określono szereg warunków.

W sąsiedztwie terenu realizacji przedsięwzięcia stwierdzono obecność siedlisk przyrodniczych i gatunków, które mogłyby ulec przypadkowemu zniszczeniu w trakcie prowadzonych prac. Z tego powodu określono warunek wytyczenia i oznaczenia w terenie, w widoczny sposób, granice pól siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk gatunków chronionych oddalonych do ok. 100 m od granicy przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie. Dodatkowo, celem zabezpieczenia pozyskanego humusu i wykorzystania go do dalszych prac, określono szczegółowe zasady postępowania z zebrany z powierzchni gruntu humusem. W zakresie szaty roślinnej negatywne oddziaływanie przedmiotowej drogi w głównej mierze będzie związane z wycinką drzew i krzewów. Aby ograniczyć oddziaływanie przedsięwzięcia na ptaki gniazdujące w obrębie zadrzewień i na ziemi określono konieczność prowadzenia wycinki drzew i krzewów, niszczenia roślinności zielnej oraz zdejmowanie wierzchniej warstwy gruntu poza sezonem rozrodczym tych grup. Dopuszczono odstępianie od powyższego warunku dla prac związanych z niszczeniem roślinności zielnej i zdejmowania humusu na gruntach ornych, które charakteryzują się z reguły niską bioróżnorodnością i występowaniem gatunków pospolitych. W związku z możliwością występowania szczególnie cennych gatunków bezkręgowców: kozioroga dębosza, kwietnicy okazałej i potencjalnie pachnicy dębowej, nałożono warunek określający konieczność przeniesienia wyciętych pni drzew zasiedlonych przez te gatunki w odpowiednie dla danego

taksonu siedliska. Dodatkowo usuwanie drzew dziuplastych oraz wyburzenia budynków ze względu na możliwość obecności nietoperzy, niezależnie od terminu prowadzenia prac, należy wykonać po przeprowadzeniu ekspertyzy w tym zakresie. Drzewa stanowią bardzo istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie, oraz zwiększając retencję wód opadowych. Ponadto mają wielką wartość historyczną, kulturową oraz krajobrazową. Pełnią funkcje korytarzy ekologicznych, przede wszystkim jednak stanowią lokalne lub ponadlokalne ekosystemy cechujące się swoistą bioróżnorodnością znacznie przewyższającą otaczające tereny. W obrębie tych ekosystemów każde drzewo to mikro-ekosystem z właściwą mu florą i fauną oraz biotą grzybów. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. W celu jego rekompensaty w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń za drzewa poza gruntami leśnymi, kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa wraz z jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń w skali określonej w warunku. Obwód drzew należy mierzyć na wysokości 130 cm. Ponadto w celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. Dodatkowo, nałożono warunek, aby do nasadzeń nie wykorzystywać roślin gatunków obcych. Wprowadzanie do środowiska przyrodniczego i przemieszczanie w nim gatunków obcych, zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1589) jest co do zasady zakazane. Choć tereny zieleni wskazane zostały jako jeden z wyjątków od tego zakazu, warunek nasadzeń minimalizujących straty przyrodnicze w oparciu wyłącznie o gatunki rodzime w niniejszym przypadku jest zasadny. Należy mieć na uwadze, że każdy gatunek obcy może w przyszłości stać się gatunkiem zagrażającym rodzimej bioróżnorodności; w odniesieniu do drzew status inwazyjnych zyskały w ostatnich dziesięcioleciach np. jesion pensylwański, dąb czerwony, a regionalnie i lokalnie także bożodrzew gruczołowaty, wiązowiec zachodni czy orzech włoski. Dla zwiększenia udatności nasadzeń określono warunek prowadzenia monitoringu udatności nasadzeń i konieczności nasadzeń uzupełniających w uzasadnionych przypadkach. Ponadto z uwagi na to, że w części lasów które mają podlegać wycince zidentyfikowano płaty chronionych leśnych siedlisk przyrodniczych, w ramach rekompensaty nałożono warunek, aby przeprowadzić zalesienie terenu o powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia wymienionych zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych. Dla ograniczenia zajętości terenu i ograniczenia ingerencji w środowisko naturalne na etapie realizacji przedsięwzięcia określono, aby zaplecze budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew, poza dolinami cieków naturalnych, oraz w odległości min. 50 m od siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, stanowisk lub siedlisk cennych i rzadkich gatunków grzybów, roślin i zwierząt, a drogi dojazdowe do placu budowy prowadzić poza stwierdzonymi siedliskami przyrodniczymi i stanowiskami gatunków chronionych. W celu zmniejszenia oddziaływania wskutek zanieczyszczenia światłem i przyciągania owadów na trasach przelotów i żerowania nietoperzy a także w celu ograniczenia zanieczyszczenia światłem przejść dla zwierząt i terenów otaczających przejścia, wskazano konieczność zastosowania oświetlenia bliższego barwie pomarańczowej, o niskiej emisji UV, a dodatkowo w miejscach newralgicznych i w obszarze intensywnych przelotów i żerowania nietoperzy, zastosowania opraw kierunkowych.

Prace związane z budową drogi wymagają częściowej ingerencji w koryta cieków, w związku z tym w celu ograniczenia wpływu na funkcje ekologiczne cieków wskazano warunek rezygnacji ze stosowania gabionów, płyt betonowych czy innych sztucznych, wielkopowierzchniowych elementów oraz wykorzystywania do stabilizacji dna materiałów naturalnych i bystrzy oraz wskazano odcinki cieków, które wymagać będą korekty. Dodatkowo wskazano, aby nie lokalizować podpór i fundamentów obiektów w korytach cieków. Zastoiska wody na placu budowy, dość szybko mogą być zajmowane przez płazy, np. ropuchę zieloną *Bufo viridis*, co może stanowić dla nich pułapkę ekologiczną. W związku z tym zobowiązano do prowadzenia regularnego kontrolowania zastoisk, odławiania i przenoszenia uwieczonych zwierząt. Realizacja inwestycji wiąże się z częściowym zniszczeniem siedliska rozrodu płazów, wobec czego zobowiązano wnioskodawcę do wykonania zbiorników zastępczych dla

płazów o powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia niszczonego zbiornika o parametrach i wymaganiach określonych w warunku. Dodatkowo określono szczegółowe warunki i terminy konieczne przy uwzględnieniu w trakcie niszczenia siedliska rozrodu płazów. W celu zachowania drożności korytarzy ekologicznych oraz lokalnych szlaków migracji wskazano konieczność budowy obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt. Dla zwiększenia funkcjonalności przejść szczegółowo określono minimalne parametry przejść, sposób ich zagospodarowania i kształtowania powierzchni i roślinności w ich obrębie. W przypadku przejść dla zwierząt dużych i średnich, w celu zwiększenia ich funkcjonalności określono konieczność zachowania takich parametrów określających wysokość i szerokość obiektu, aby mogły służyć migracji tym zwierzętom, którym zostały dedykowane. 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. Problemy i dobre praktyki*. 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. W celu zmniejszenia śmiertelności małych zwierząt na etapie eksploatacji, w tym również w odniesieniu do obszarów zlokalizowanych w sąsiedztwie zbiorników wód deszczowych, a jednocześnie w celu skuteczniejszego naprowadzania zwierząt małych na przejścia dla zwierząt określono konieczność budowy stałych ogrodzeń ochronno – naprowadzających. 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 pełnych prefabrykatów polimerowych (ew. kompozytowych lub stalowych). Dodatkowo w miejscach najbardziej narażonych na śmiertelność herpetofauny w trakcie realizacji prac budowlanych, nałożono warunek realizacji tymczasowych grodzień herpetologicznych, zabezpieczających płazy w okresie ich aktywności. Obiekty odwodnieniowe stanowią duże zagrożenie dla małych zwierząt, w szczególności migrujących płazów. Z tego względu określono warunek odpowiedniego zabezpieczenia studni wpadowych, separatorów i wpustów drogowych, a w rejonie zidentyfikowanych siedlisk przyrodniczych i siedlisk płazów zastosowania konstrukcji szczelnej rowów przydrożnych. Celem ograniczenia śmiertelności zwierząt na drodze, oprócz systemu przejść dla zwierząt, w warunkach określono konieczność zastosowania obustronnego grodzienia drogi o wysokości co najmniej 240 cm n.p.t. na jej całej długości. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na krajobraz poprzez zwiększenie estetyki elementów technicznych drogi, a także zmniejszając antropofobność tych ekranów zlokalizowanych na obiektach pełniących funkcje przejść dla zwierząt, nałożono warunek obsadzenia ekranów przeciwoślennych i akustycznych roślinnością, w szczególności pnączami. Przedsięwzięcie koliduje ze szlakami dołotowymi, żerowiskami oraz miejscami rozrodu nietoperzy. Biorąc pod uwagę dane o śmiertelności nietoperzy na drogach na etapie ich eksploatacji, w celu minimalizacji inwestycji na tę grupę zwierząt nałożono warunek zaprojektowania i wykonania na odcinkach wzmożonej migracji nietoperzy, barier z siatki o drobnych oczkach lub litych o wysokości minimalnej 4 m oraz doprowadzenia do drogi roślinności naprowadzającej o docelowej wysokości równej barierom, zapewniając nieprzerwaną linię łączącą bariery z pozostawioną roślinnością liniową pierwotnie istniejącą w tym miejscu. Ze względu na zakres planowanych prac, długi czas ich realizacji oraz zapewnienie skuteczności warunków niniejszego postanowienia względem taksonów o niekorzystnym statusie ochronnym, określono konieczność prowadzenia udokumentowanego nadzoru przyrodniczego nad realizacją warunków określonych w decyzji. W celu oceny skuteczności i efektywności ekologicznej zastosowanych działań minimalizujących wpływ barierowy, określono warunek wykonania monitoringu przejść dla zwierząt, w zakresie i o stopniu szczegółowości określonym w warunkach.

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 poziom oddziaływania dużych inwestycji infrastrukturalnych na zasoby przyrodnicze i tym samym potrzebę dostosowania ich do zmiennych uwarunkowań terenowych i środowiskowych, konieczne jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i pkt 10 ustawy ooś. W zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności, ponowna analiza winna przede wszystkim obejmować: szczegółową inwentaryzację przyrodniczą, zwłaszcza w zakresie identyfikacji szlaków migracji ssaków, ze szczególnym uwzględnieniem dużych drapieżników oraz parzystokopytnych. W zakresie obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt, ponowna ocena winna zweryfikować liczbę, lokalizację i przyjęte parametry ekologiczne obiektów oraz przyjęte rozwiązania w zakresie infrastruktury drogi i obiektów towarzyszących drodze, w kontekście wyników ponownie przeprowadzonych badań terenowych, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości zachowania swobody migracji gatunków kluczowych. W analizie i ocenie uwzględnić również należy pozyskane aktualne dane na temat migracji dużych drapieżników oraz parzystokopytnych.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z wykonaniem prac sprzecznych z zakazami obowiązującymi w stosunku do gatunków chronionych na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380), rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409) i rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408). Wszelkie prace sprzeczne z zakazami określonymi w wyżej wymienionych aktach prawnych wymagają uzyskania zezwolenia właściwego organu na odstąpienia od zakazów obowiązujących w stosunku do danego gatunku.

Mając na uwadze materiał dowodowy zgromadzony na potrzeby niniejszego postępowania 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 znacząco negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, w szczególności na cele ochrony tych obszarów, gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze będące przedmiotami ochrony tych 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.

W ramach przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa do *Regionalnego Dyrektora* wpłynęły uwagi społeczeństwa, strony oraz podmiotów uczestniczących w postępowaniu na prawach strony.

- 1) **CJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA** wniosła uwagi w zakresie planowanej inwestycji na terenie obrębu Fabianów gminy Dobrzyca i obrębu Orpiszewek gminy Kotlin. Uwagi dotyczyły ponownej analizę zajęcia gruntów ornych klasy III oraz w jaki sposób Inwestor zamierza skompensować utratę tych gruntów. Ponadto, wniosła o zaprojektowanie dróg dojazdowych w taki sposób, aby rolnicy z Orpiszewka i Suchorzewa mieli zapewniony bezkolizyjny i zapewniony szybki dojazd do pól odciętych przez drogę ekspresową. Zwróciła także uwagę, że tereny między Fabianowem a Orpiszewką stanowią naturalny ciąg przyrodniczy na którym znajdują się liczne gatunki chronione płazów i gadów – w związku z tym wniosła o

W raporcie przedstawiono zajętość terenu przez poszczególne warianty przedsięwzięcia, z podziałem na grunty rolne, grunty leśne i inne. Określono zatem skalę przedsięwzięcia w tym zakresie. To jakiej klasy grunty zostaną zajęte pod planowanego przedsięwzięcie nie ma znaczenia dla rozstrzygnięcia. Kwestie kompensacji utraty gruntów ornych klasy III nie są przedmiotem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ujęte są one w ustawie o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych i wynikają m.in. z zapisów rozdziału 3 "Nabywanie nieruchomości pod drogi". Wartość nieruchomości określa się na podstawie przeznaczenia gruntów wynikających z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeśli taki jest uchwalony, na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, jeśli została wydana lub na podstawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Wartość odszkodowania określana jest na podstawie operatu szacunkowego sporządzanego przez rzeczoznawcę majątkowego powołanego przez Wojewodę Wielkopolskiego. Wartość odszkodowania określana jest w decyzji administracyjnej wydanej przez wojewodę. Uwzględniając powyższe, wniosek nie mógł zostać uwzględniony.

W odniesieniu do terenów cennych przyrodniczo i krajobrazowo, w związku z budową drogi nastąpi ich częściowe przekształcenie. Jednakże należy wziąć pod uwagę, że właśnie ocena oddziaływania przedsięwzięcia ma na celu m.in. ocenę skali tego zjawiska oraz wskazanie adekwatnych środków minimalizujących negatywne oddziaływanie. Uwzględniono uwagę w tym zakresie i w decyzji wskazano szereg działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji drogowej na środowisko przyrodnicze, w tym m.in. budowę przejść dla zwierząt, ogrodzeń ochronno-naprowadzających, nasadzeń rekompensujących, zbiorników zastępczych dla płazów, a także konieczność prowadzenia udokumentowanego nadzoru przyrodniczego

- Organ zważył co następuje. Wobec przeciwnych stanowisk poszczególnych grup społecznych dotyczących przebiegu drogi ekspresowej, wnioskodawca po przeprowadzeniu konsultacji społecznych i analizie kryterialnej wybrał wariant, który zgodnie z jego oceną wielokryterialną jest najlepszym wariantem dla środowiska.

3) **SJA RODO ANONIMIZACJA RODO**
ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO Wniósł uwagi w zakresie planowanej inwestycji na terenie obrębów Fabianów gminy Dobrzyca, Złożył sprzeciw wobec zmiany przeznaczenia gruntów rolnych bądź ograniczenia w ich użytkowaniu, wniósł o zbadanie wpływu inwestycji na spójność sieci Natura 2000 w tym regionie; wskazał, że na terenie Fabianowa występują liczne gatunki chronione płazów i gadów oraz ptaków i ssaków, jak również rzadkie gatunki ważek i koników polnych. Wniósł także o ponowną analizę wariantów przebiegu trasy drogi ekspresowej, tak aby omijały one najcenniejsze grunty klasy III oraz o wykonanie rzetelnej inwentaryzacji przyrodniczej, która potwierdzi występowanie ww. gatunków.

84 z 105

wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie stwierdzono zaistnienia przesłanki do odmowy zgody na realizację przedsięwzięcia wyrażonej w art. 81 ust. 1 ustawy ooś, organ nie ma podstaw do wskazania innego wariantu realizacji przedsięwzięcia niż ten, który wskazał wnioskodawca, dlatego też nie może uwzględnić powyższego wniosku. Odnosząc się do utraty plonów, wzrostu kosztów i ryzyka utraty gruntów, *Regionalny Dyrektor* nie ma możliwości uwzględnić tego w niniejszym postępowaniu bowiem nie jest to przedmiotem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym uwagi nie mogą zostać uwzględnione.

W ramach analizy wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza oraz wskazano szereg działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji drogowej na środowisko, które znalazły odzwierciedlenie w warunkach niniejszej decyzji. Inwentaryzacja przyrodnicza pozwoliła na dokonanie oceny oddziaływania na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego i zaplanowanie adekwatnych działań ograniczających negatywne oddziaływanie. W raporcie dokonano porównania wariantów inwestycji m.in. pod kątem wpływu na środowisko przyrodnicze. Natomiast w odniesieniu do obszarów chronionych w tym do obszarów Natura 2000, inwestycja nie przebiega w ich granicach i znajdują się one poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Wniosek w powyższym zakresie nie mógł zostać uwzględniony.

We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wnioskodawca zawarł prośbę 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. Obecnie wykorzystywana droga krajowa nr 11 przebiega w pobliżu zabudowań miejscowości m.in. Jarocin, Witaszyce, Wyszki, Kotlin, Pleszew, Kuczków, Górzno, Szczury co skutkuje występowaniem oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej. Po wybudowaniu drogi ekspresowej ruch na drodze krajowej znacząco się zmniejszy; spowoduje to znaczne obniżenie równoważnego poziomu dźwięku w środowisku. Dodatkowo projektowana droga S11 wraz z niezbędnymi zabezpieczeniami przeciwhałasowymi obniży poziom hałasu na terenach wymagających ochrony. Samochody poruszające się po obecnej drodze krajowej wpływają na jakość powietrza atmosferycznego; istnieje ryzyko, że dla zabudowy położonej często kilka metrów od krawędzi jezdni mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu co może mieć wpływ na zdrowie i życie mieszkańców. W związku z realizacją planowanej inwestycji drogowej nastąpi zmniejszenie natężenia ruchu co wpłynie na spadek emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zmniejszenie ilości pojazdów w szczególności ciężarowych pozwoli dotrzymać standardy jakości powietrza wokół obecnej drogi krajowej, która docelowo obsługiwać będzie ruch lokalny. Nowa droga ekspresowa zostanie wybudowana w takiej odległości od zabudowań, że nie będzie generować przekroczenia poziomów substancji w powietrzu.

Przyjęte parametry drogi przyczynią się do stworzenia szybszego i bardziej komfortowego połączenia i poruszania się po drodze. Wpłyną one również na bezpieczeństwo uczestników ruchu. Na obecnie wykorzystywanej drodze krajowej występują skrzyżowania jednopoziomowe, niebezpieczne zakręty, przejścia dla pieszych po poziomie jezdni; natomiast droga S11 wyposażona zostanie w bezkolizyjne węzły drogowe o wyższym poziomie bezpieczeństwa niż skrzyżowania jednopoziomowe, a ruch pieszy zostanie odseparowany od ruchu pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej. 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 kolejnych decyzji administracyjnych, w tym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i pozwoli na realizację przedsięwzięcia. Organ uznał, iż w tych okolicznościach, w szczególności tych dotyczących bezpieczeństwa ruchu za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności przemawia interes społeczny.

Ponadto 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 2025 r. poz. 1154) wnioskodawca zwolniony jest z opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej – wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
Joanna Sawicka, główny specjalista

Załączniki:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. **CJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO** – pełnomocnik wnioskodawcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 *k.p.a.*
3. aa

Do wiadomości:

1. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu
3. Marszałek Województwa Wielkopolskiego, na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
4. Starosta Jarociński na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
5. Starosta Pleszewski na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
6. Starosta Ostrowski 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.420.17.2023.JS.53 z dnia 27.07.2026 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wlkp.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wielkopolski, według wariantu W4 o długości 48,9 km ($\pm 0,5$ km). Dodatkowo zaplanowano budowę drogi DK12 stanowiącą łącznik między S11 (węzeł Pleszew Południe) a starodrożem DK11 (węzeł Pleszew), o długości 2,6 km ($\pm 0,03$ km). Projektowany odcinek drogi ekspresowej S11 położony jest w województwie wielkopolskim w powiecie jarocińskim w gminach Jarocin, Kotlin; w powiecie pleszewskim w gminach: Pleszew, Dobrzyca oraz w powiecie ostrowskim, w gminach: Raszków Ostrów Wielkopolski i Ostrów Wielkopolski - miasto. Planowana droga DK 12 między S11 (węzeł Pleszew Południe) a starodrożem DK11 (węzeł Pleszew) położona jest na terenie gminy Pleszew. Ostatni fragment projektowanej drogi ekspresowej S11 obejmuje dobudowę drugiej jezdni na odcinku istniejącej obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, od istniejącego węzła „Ostrów Wlkp. Północ” do węzła S11 „Ostrów Wlkp. Wschód” na skrzyżowaniu S11 z drogą krajową nr 25 (dowiązanie do przekroju dwujezdniowego).

W ramach przedsięwzięcia planuje się m. in.: budowę obiektów inżynierskich – wiaduktów, mostów, przepustów pełniących jednocześnie funkcję przejść dla zwierząt oraz niepełniących takiej funkcji; budowę systemu odwodnienia jezdni; budowę urządzeń ochrony środowiska; usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną w tym siecią gazową, wodociągową; budowę Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) kat. I wraz z przyszłą możliwością rozbudowy do kat. II lub III; wycinkę drzew i krzewów, wykonanie wyburzeń. Celem powiązania projektowanej drogi ekspresowej S11 z istniejącym układem komunikacyjnym zaplanowano węzły drogowe: projektowane Witaszyce, Kotlin, Dobrzyca, Pleszew Południe, Sobótka oraz węzeł istniejący Jarocin Południe i Ostrów Wlkp. Północ.

Planowana droga ekspresowa będzie drogą klasy S o dwóch jezdniach; każda jezdnia będzie posiadała po dwa pasy ruchu w każdym kierunku z rezerwą pod trzeci pas ruchu. Dostępność drogi będzie zapewniona poprzez bezkolizyjne węzły drogowe połączone z istniejącymi drogami za pomocą skrzyżowań. Celem obsługi terenów sąsiadujących z drogą S11 przewiduje się wykonanie jezdni dodatkowych obsługujących tereny przyległe. Planuje się przebudowę obecnych dróg publicznych w rejonie węzłów celem utworzenia spójnego, lokalnego układu komunikacyjnego. W ciągu dróg publicznych przecinanych przez trasę S11 projektuje się bezkolizyjne przejazdy. Na całej długości droga będzie posiadała odwodnienie oraz oświetlenie węzłów i skrzyżowań. Nowy odcinek drogi krajowej DK nr 12 będzie posiadał szerokość pasa ruchu wynoszącą 3,5 m, przekrój drogi będzie jednojezdniowy 1x2, nośność drogi to 115 kN/oś, klasa techniczna GP.

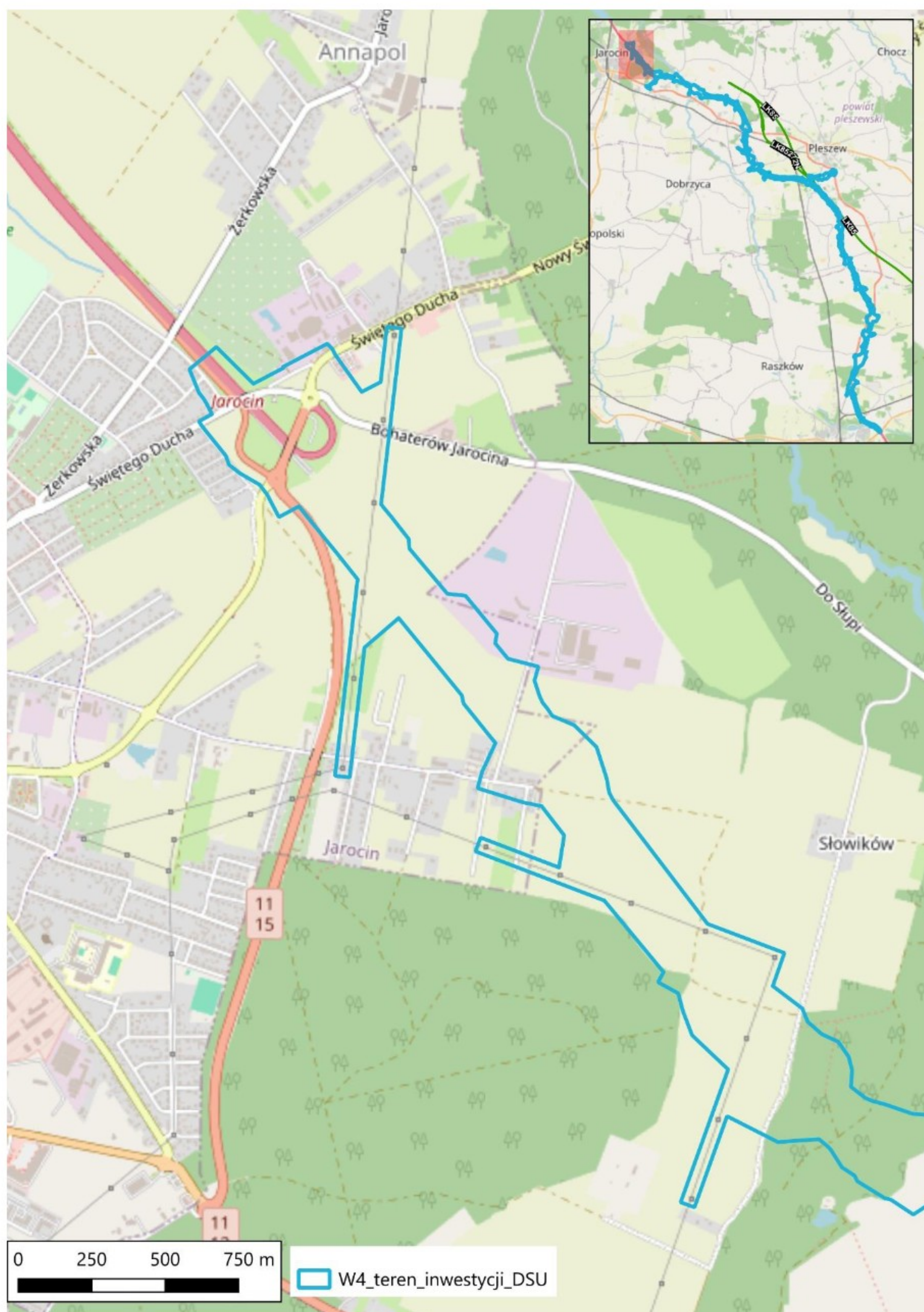
Planowana trasa S11 rozpoczyna przebieg od węzła „Jarocin Południe” i zlokalizowana jest po północno – wschodniej stronie istniejącej drogi DK11. Następnie przebiega po terenach zagospodarowanych rolniczo o powierzchni pofalowanej od Jarocina, aż do Pleszewa. W powiecie jarocińskim trasa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie miejscowości Jarocin, Witaszyczki, Witaszyce, Twardów oraz Kotlin. W sąsiedztwie miejscowości Witaszyce zaprojektowano węzeł Witaszyce (skrzyżowanie z DK12). Następnie droga omija od strony południowej Twardów, a następnie po północno – wschodniej stronie Kotlin. Omijając Kotlin łukiem trasa przed ścianą lasu skręca na południe przecinając istniejącą DK11, pomiędzy miejscowościami Kotlin i Suchorzew. Na przecięciu obu dróg zaprojektowano węzeł Kotlin, który jest usytuowany na granicy obu gmin Kotlin i Pleszew. W odległości ok. 400 m od węzła droga przechodzi nad istniejącą linią kolejową LK 272. Długim łukiem trasa omija, od południowo – zachodniej strony, Pleszew, przebiegając w rejonie miejscowości Kuby, Orpiszewek, Kowalew, Fabianów, aby na południe od m. Baranówek ponownie przeciąć tę

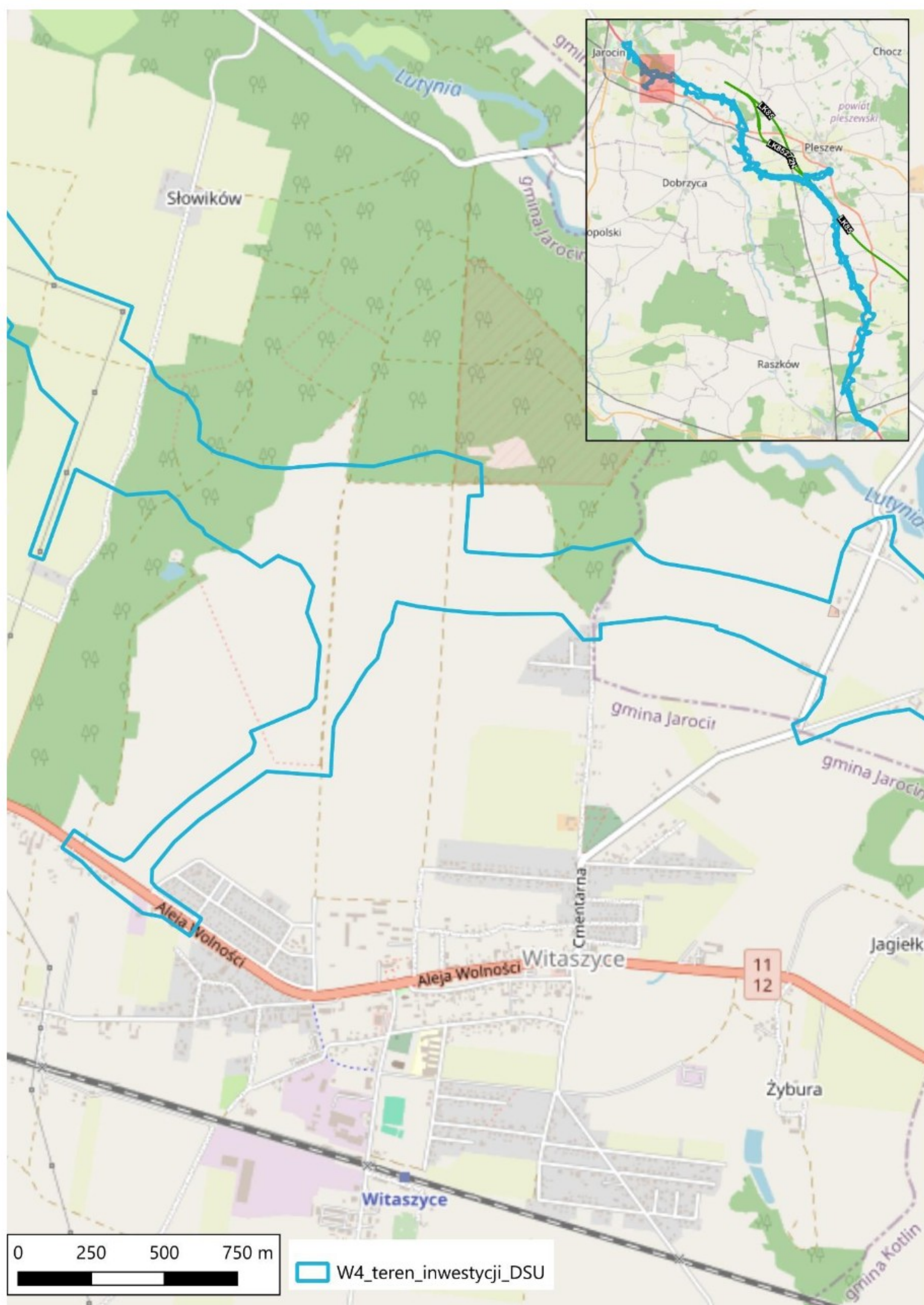
samą linię kolejową LK 272. W km ok. 60+731 usytuowany zostanie węzeł Dobrzyca. Po przecięciu linii kolejowej trasa łukiem od strony północno wschodniej omija m. Taczanów Drugi. W km ok. 65+733 planowany jest węzeł Pleszew Południe, od którego w kierunku wschodnim biegnie łącznik o parametrach klasy GP do istniejącej drogi DK11. Dalej droga S11 biegnie na południe omijając miejscowości Sowina Błotna, Sowina, Bógwidze, Bronów, przecinając takie miejscowości jak: Ludwina i Chrzanów. Na wysokości miejscowości Grudzielec i Nowa Wieś droga wchodzi na teren powiatu ostrowskiego, omijając od wschodu miejscowości Borowiec i od zachodu miejscowości Sobótka. Na zachód od miejscowości Gutów droga przecina istniejącą drogę DK11 i łączy się z nią poprzez węzeł Sobótka. Następnie na odcinku od węzła do istniejącej obwodnicy Ostrowa Wlkp. Północ droga biegnie równolegle po wschodniej stronie istniejącej drogi DK11 w sąsiedztwie miejscowości Górzno, Będzieszyn i Szczury. Droga łączy się z istniejącą obwodnicą Ostrowa Wlkp. na istniejącym węźle Ostrów Wlkp. Północ. Na odcinku od węzła Ostrów Wlkp. Północ do węzła Ostrów Wlkp. Wschód projektowana droga biegnie po śladzie istniejącej obwodnicy Ostrowa Wlkp. w ciągu S11. Na tym odcinku przedsięwzięcie obejmuje dobudowę drugiej jezdni.

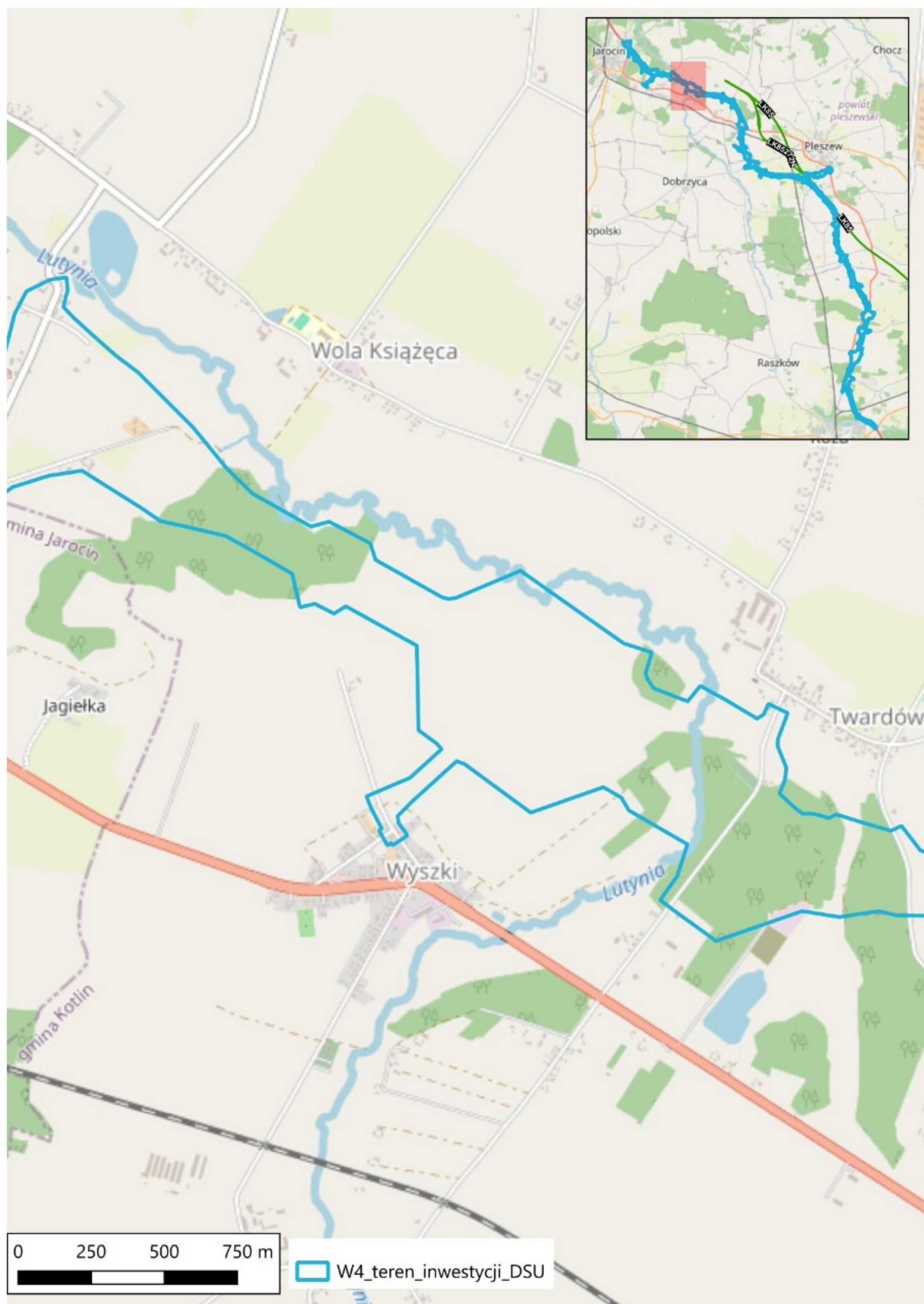
Zakres robót obejmuje m.in:

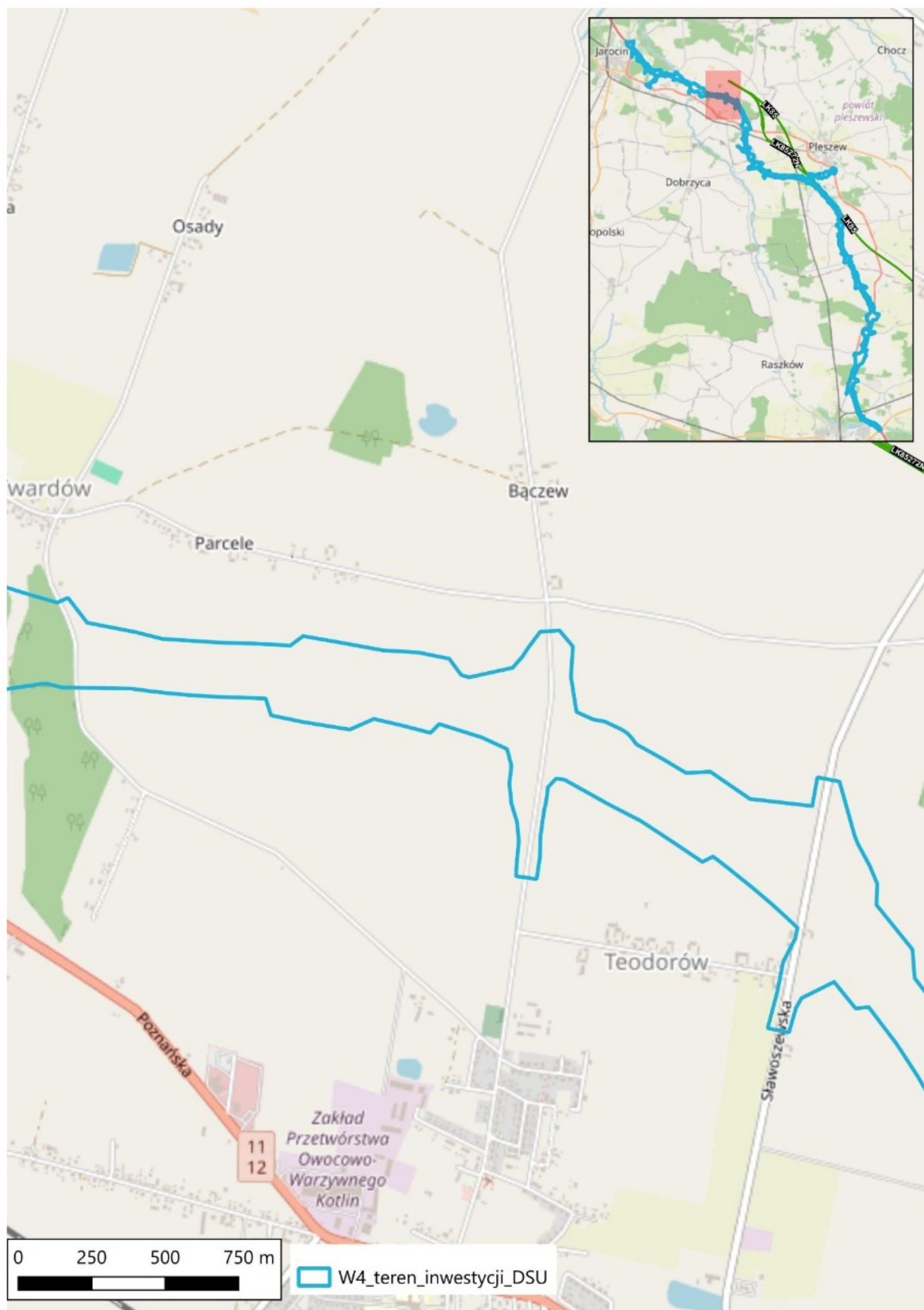
- budowę odcinka drogi ekspresowej S11 o przekroju dwujezdniowym, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, z rezerwą pod trzeci pas ruchu - na zewnątrz korpusu drogi ekspresowej S11 – na odcinku od węzła „Jarocin Południe” do węzła „Ostrów Wlkp. Wschód”;
- budowę drogi DK12 między S11 (węzeł Pleszew Południe) a starodrożem DK 11 (Węzeł Pleszew);
- budowę węzłów drogowych;
- budowę jezdni dodatkowych do obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi klasy „S”;
- przebudowę istniejących odcinków dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w zakresie kolizji z nowoprojektowaną drogą S11;
- przebudowę/budowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową;
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad drogą ekspresową;
- budowę utwardzonego terenu na potrzeby utrzymania drogi ekspresowej zlokalizowanych po wewnętrznej stronie ogrodzenia drogi ekspresowej;
- budowę systemu odwodnienia pasa drogowego;
- budowę przepustów i rur odwodnieniowych pod zjazdami;
- budowę urządzeń ochrony środowiska;
- przebudowę cieków i rowów kolidujących z projektowanym układem drogowym;
- budowę oświetlenia drogowego;
- usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu;
- budowę infrastruktury związanej z drogą;
- budowę kanału technologicznego dla potrzeb zarządcy drogi;
- budowę Systemu Zarządzania Ruchem kompatybilnego i spójnego z KSZR;
- budowę kanału technologicznego;
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu;
- budowę przejazdów oraz wjazdów awaryjnych na drogę ekspresową;
- budowę miejsc obsługi podróżnych MOP wraz z pełną wymaganą infrastrukturą techniczną;
- budowę Obwodów Drogowych.

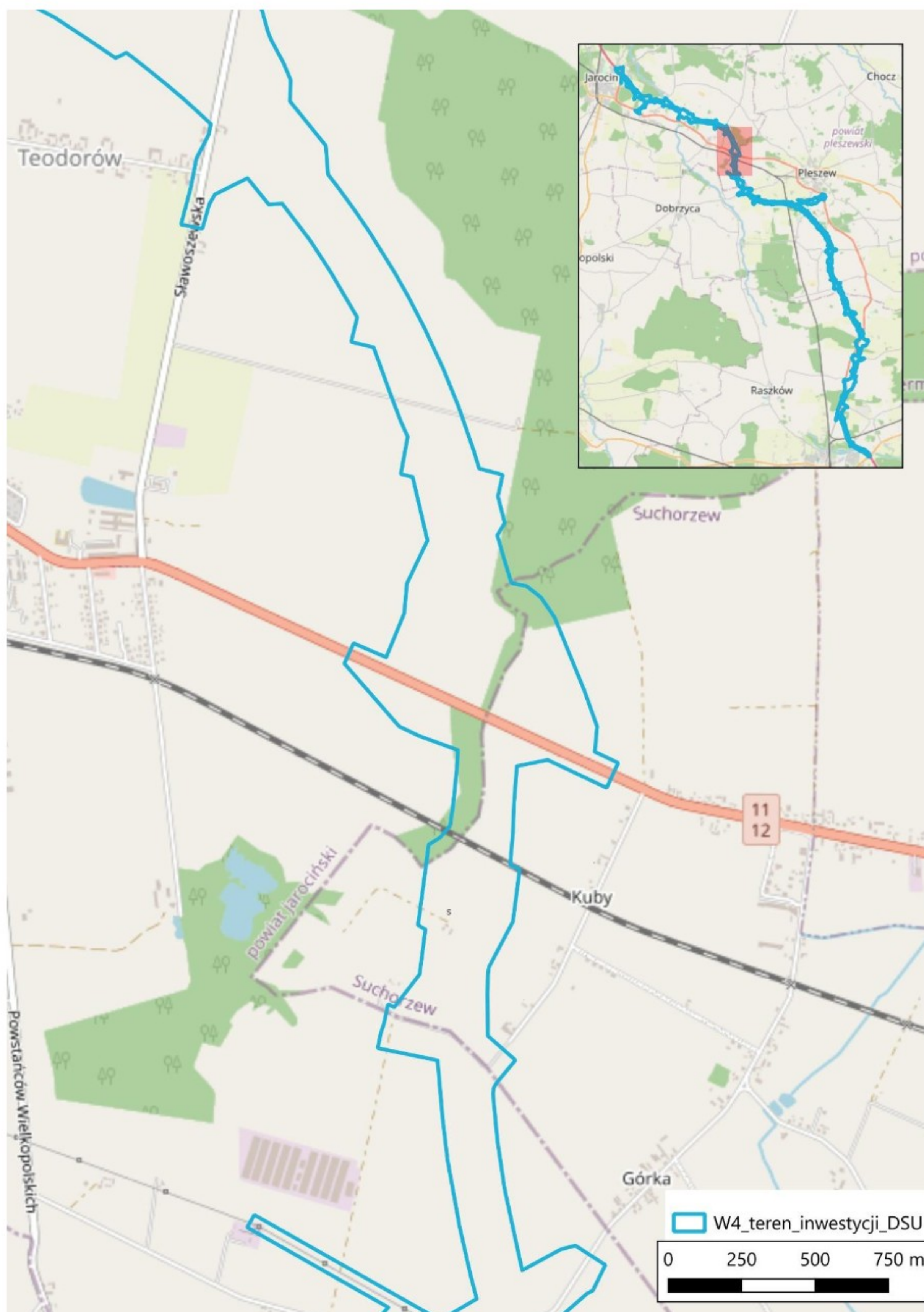
Na kolejnych rysunkach przedstawiono orientacyjny przebieg projektowanej drogi ekspresowej S11 w wariantie W4 (wybranym do realizacji) na tle podkładu OpenStreetMap (źródło: dane wektorowe przekazane przez wnioskodawcę).

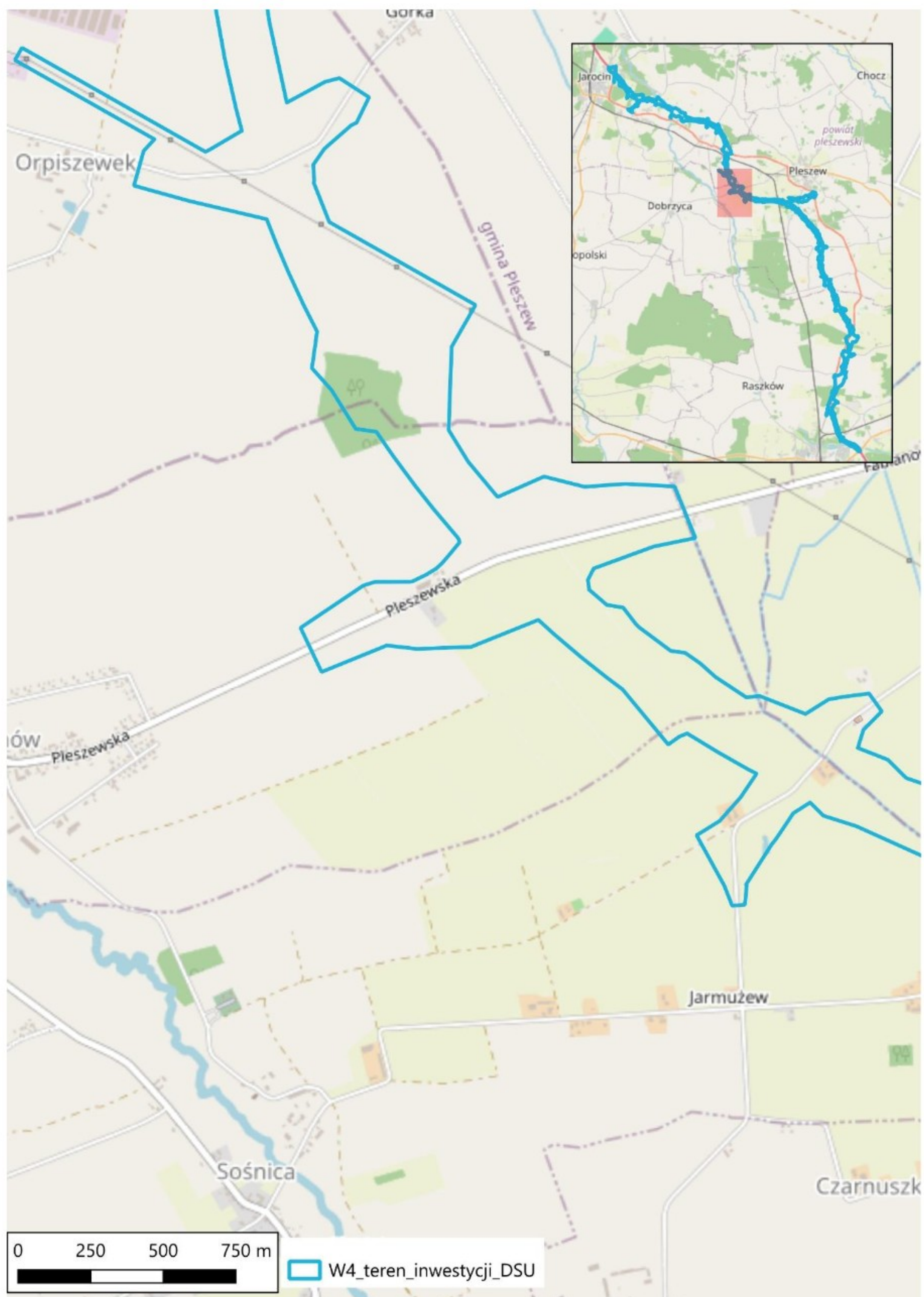


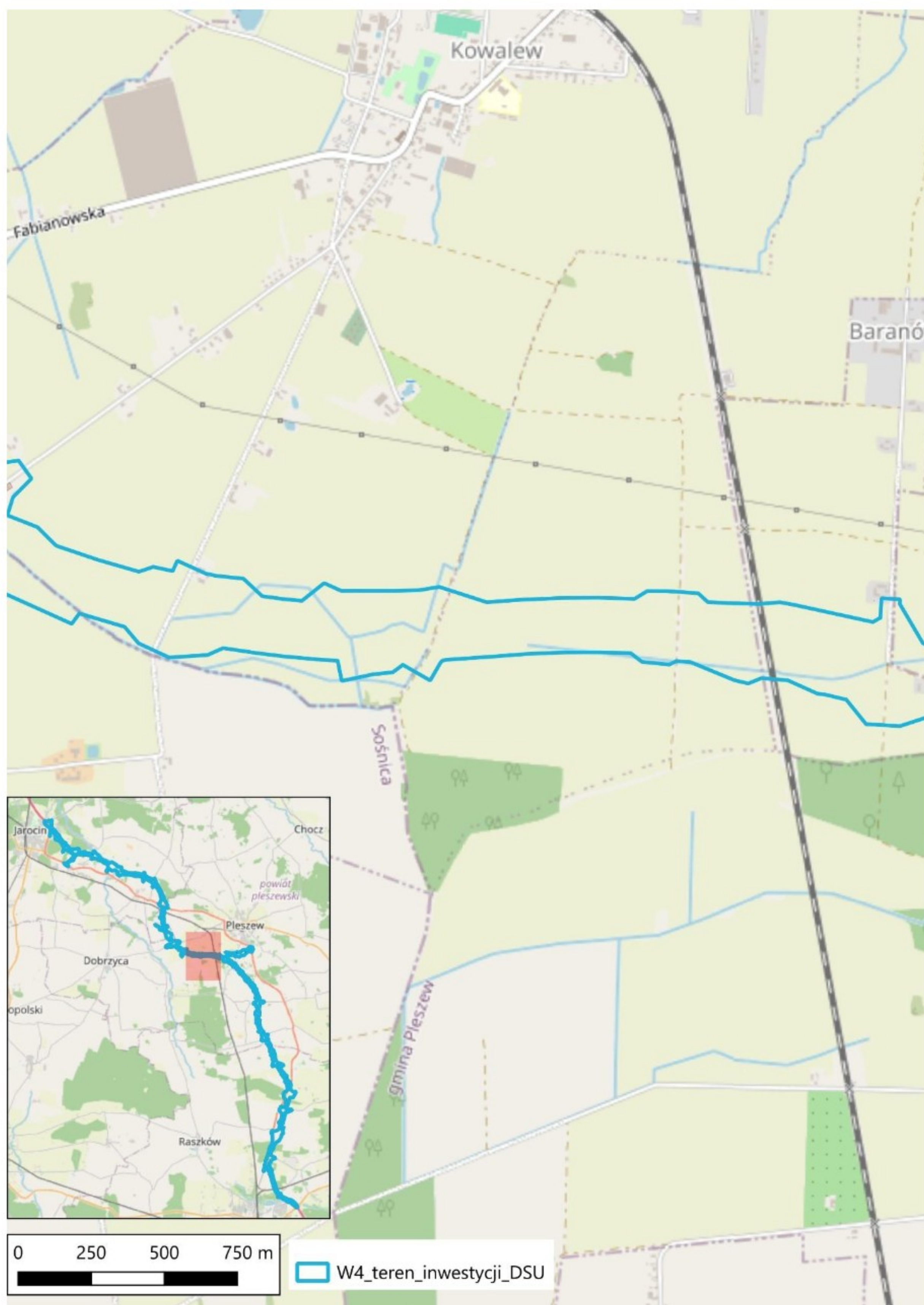


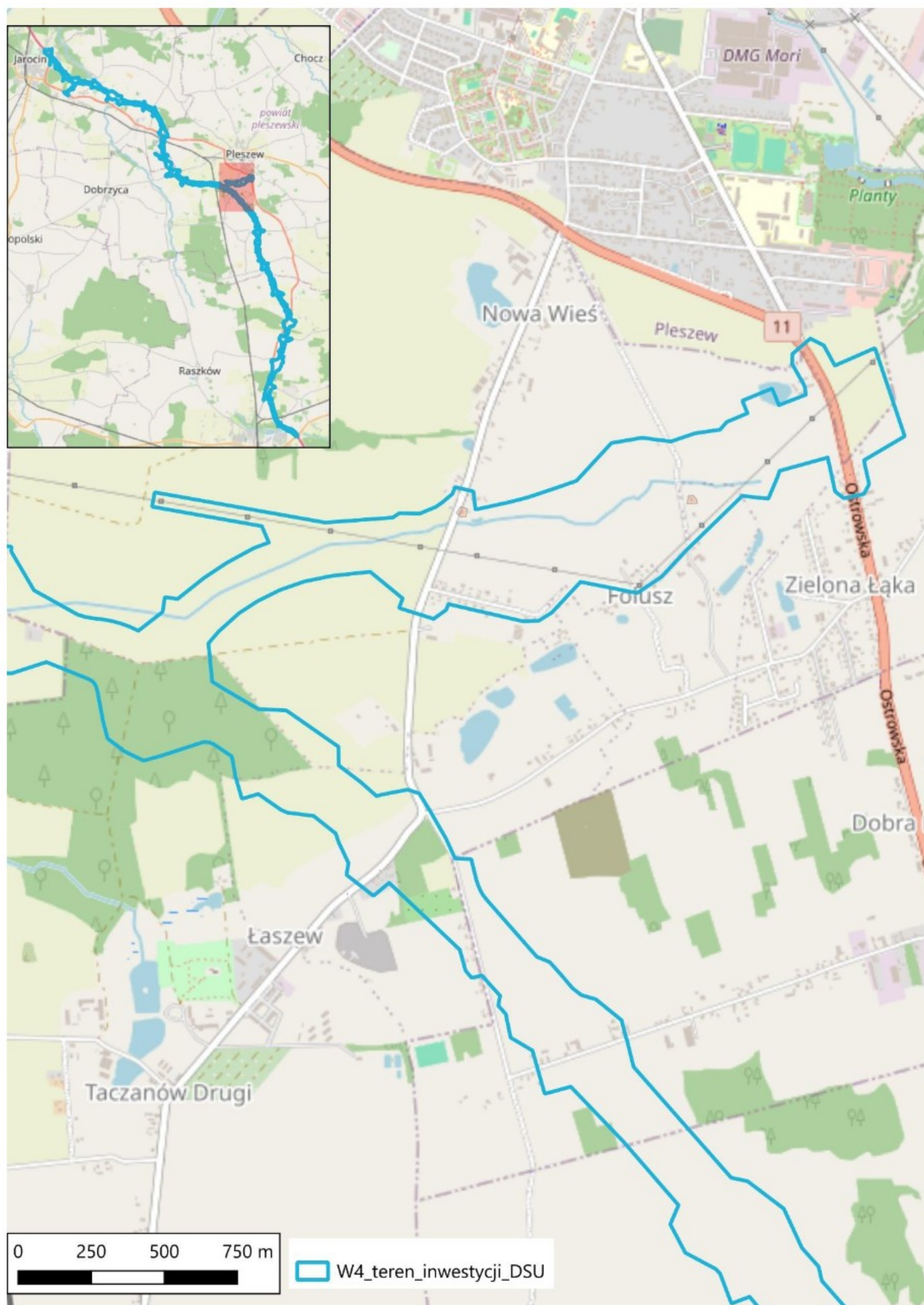


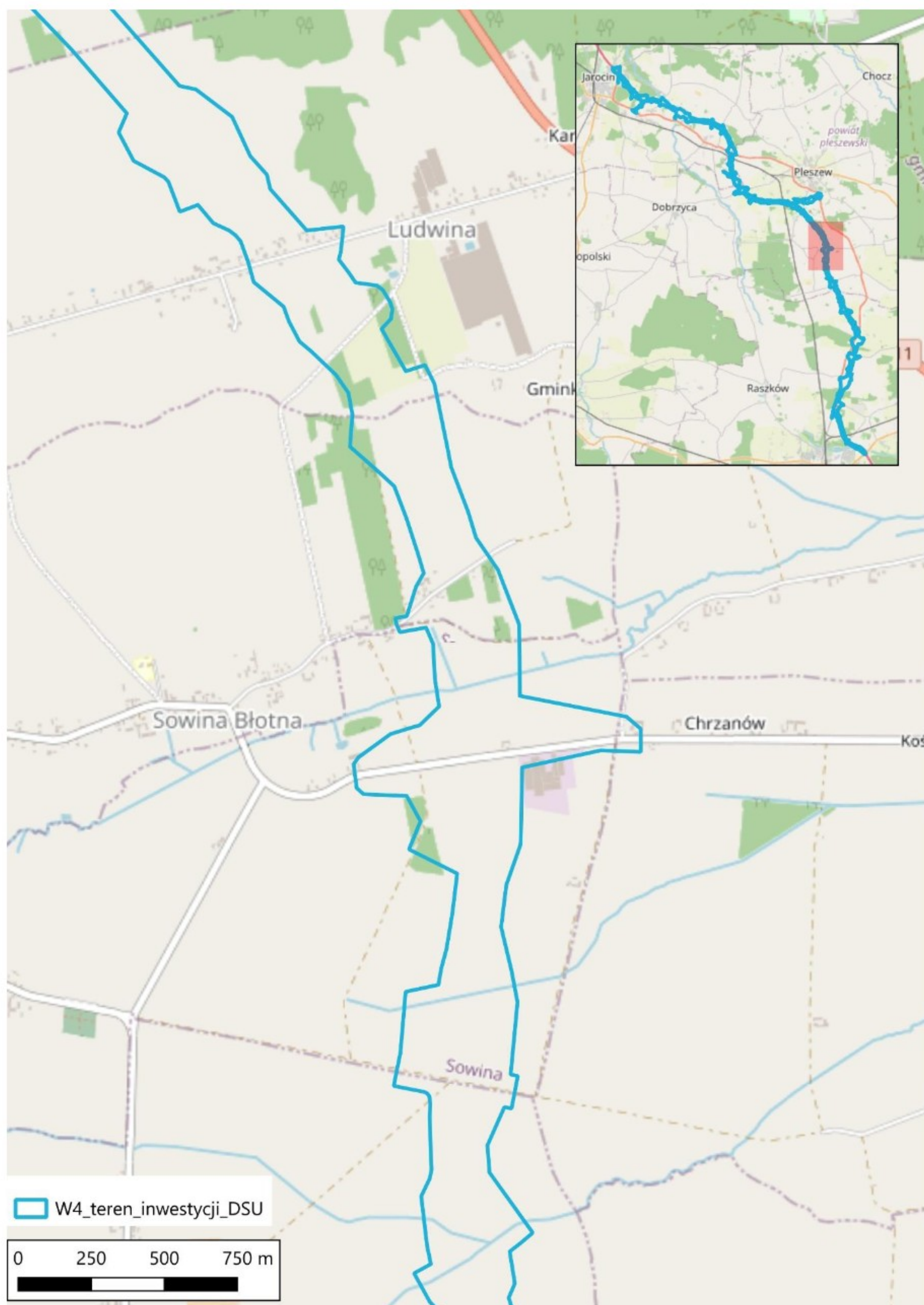


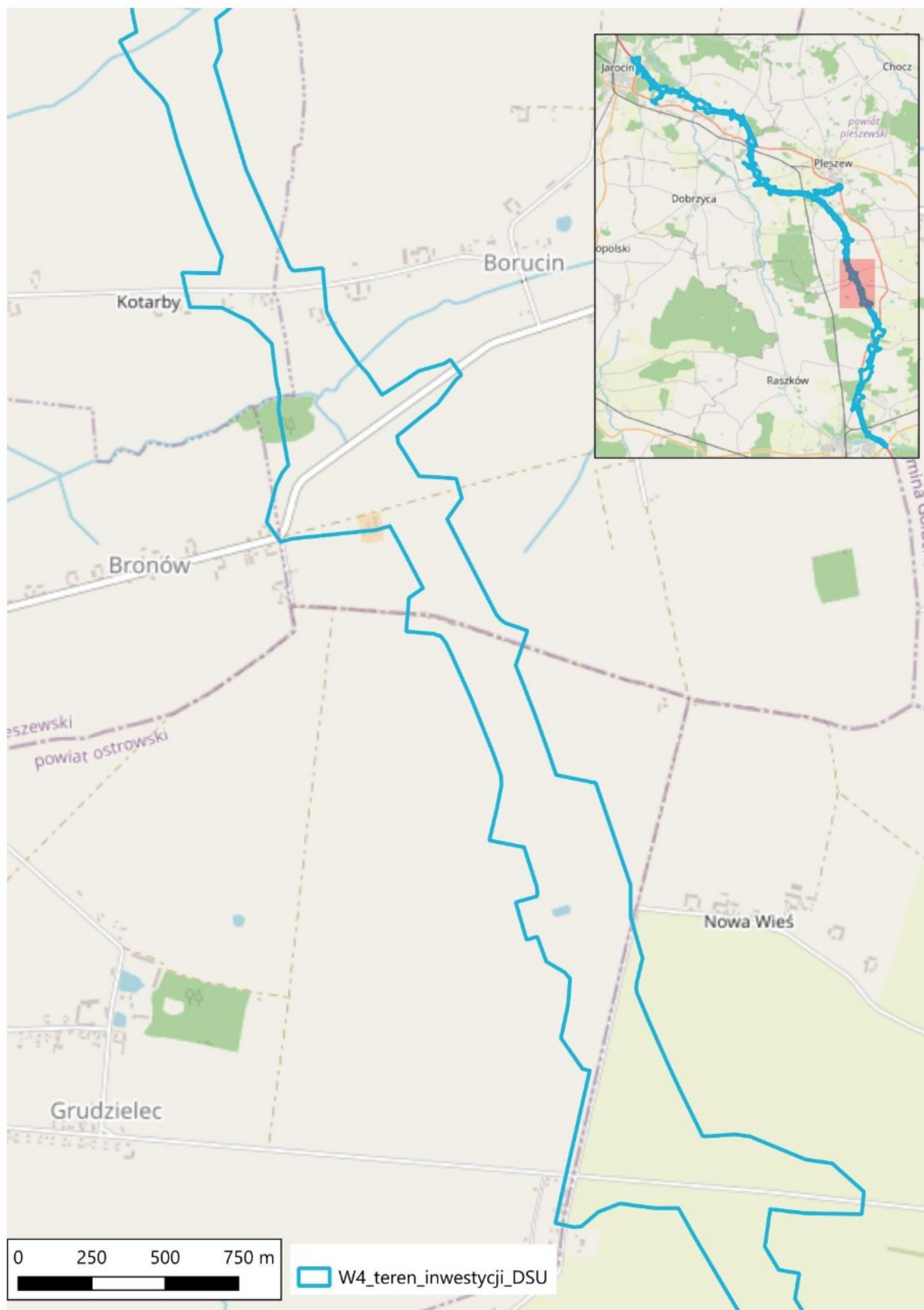


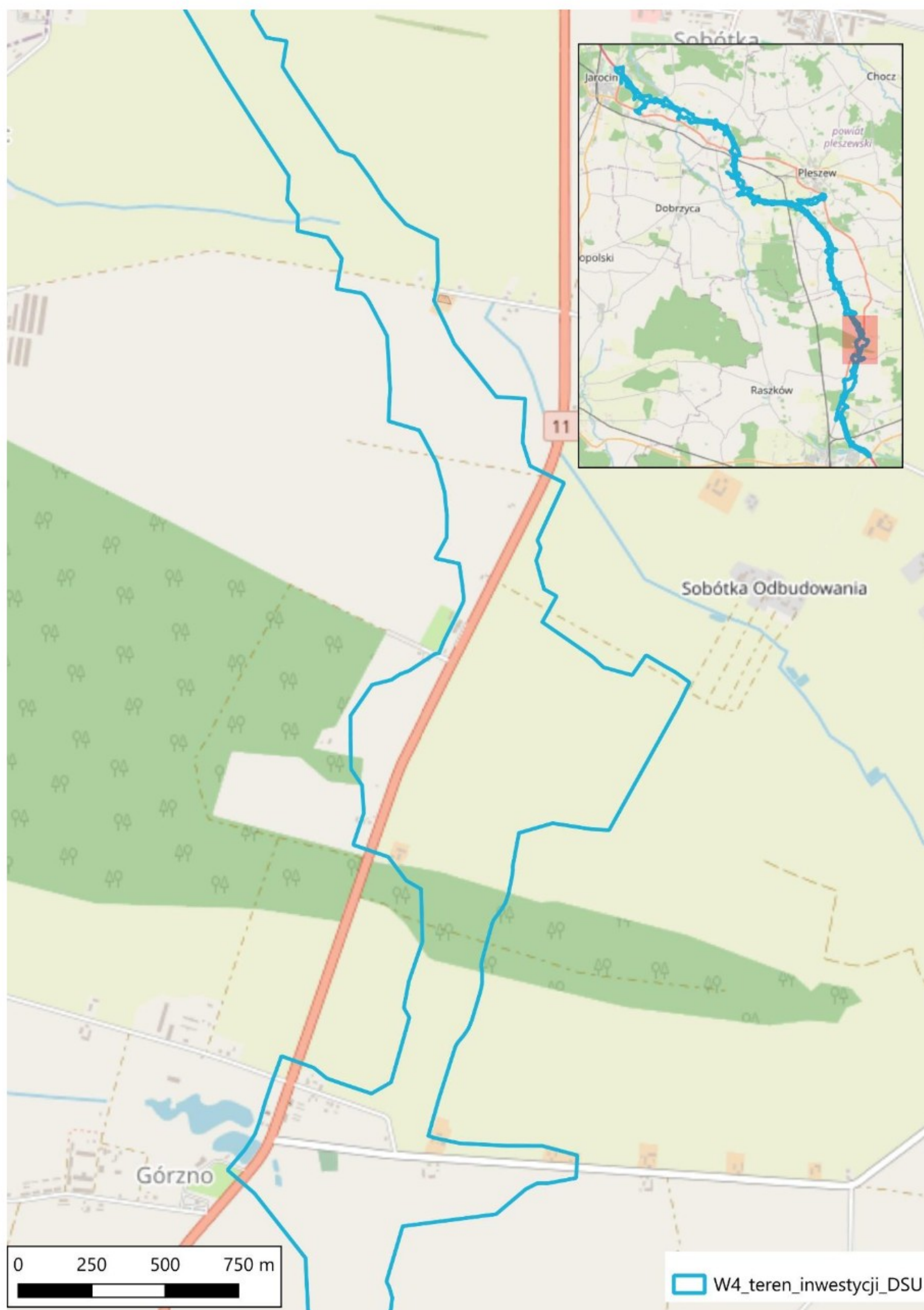


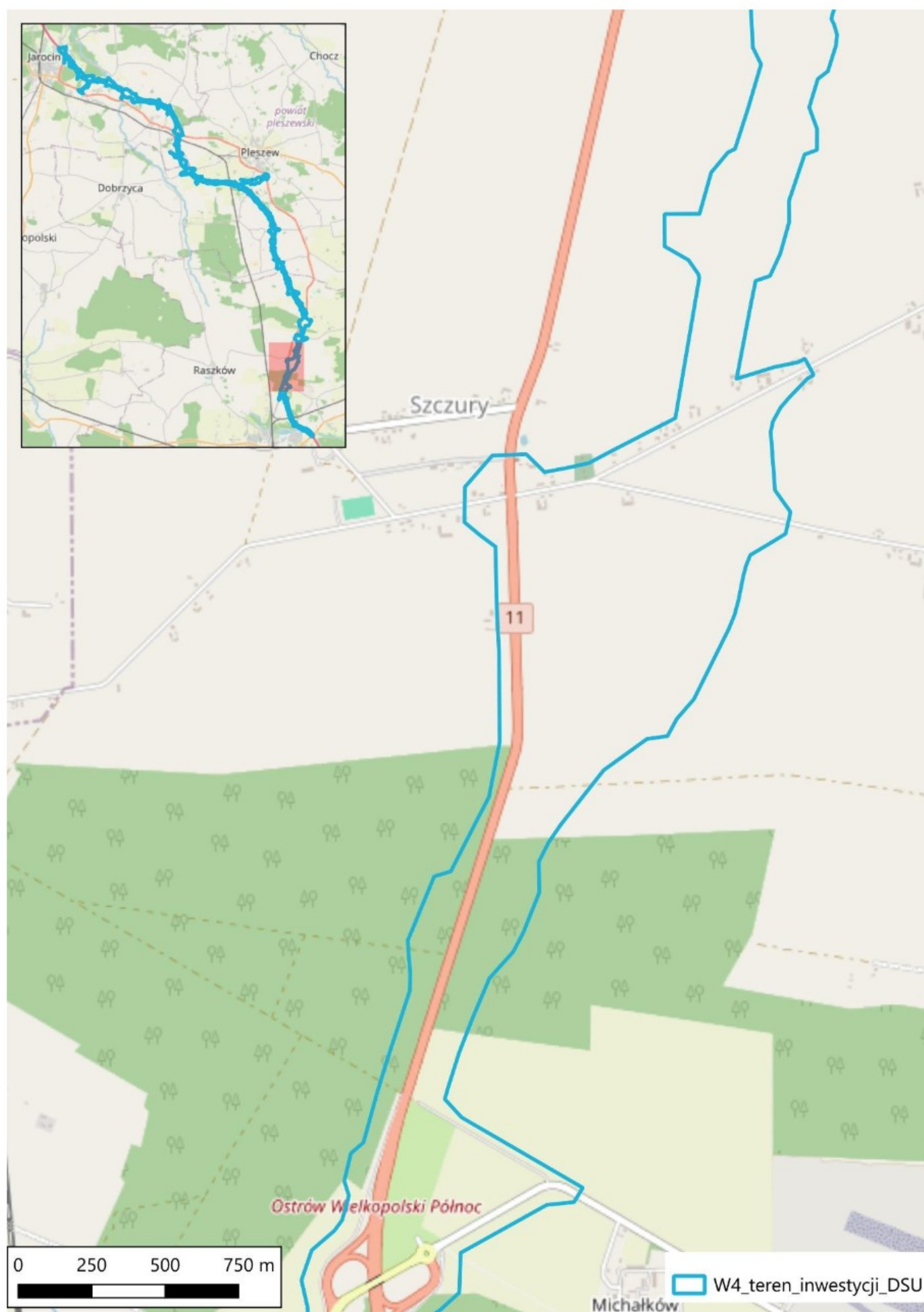


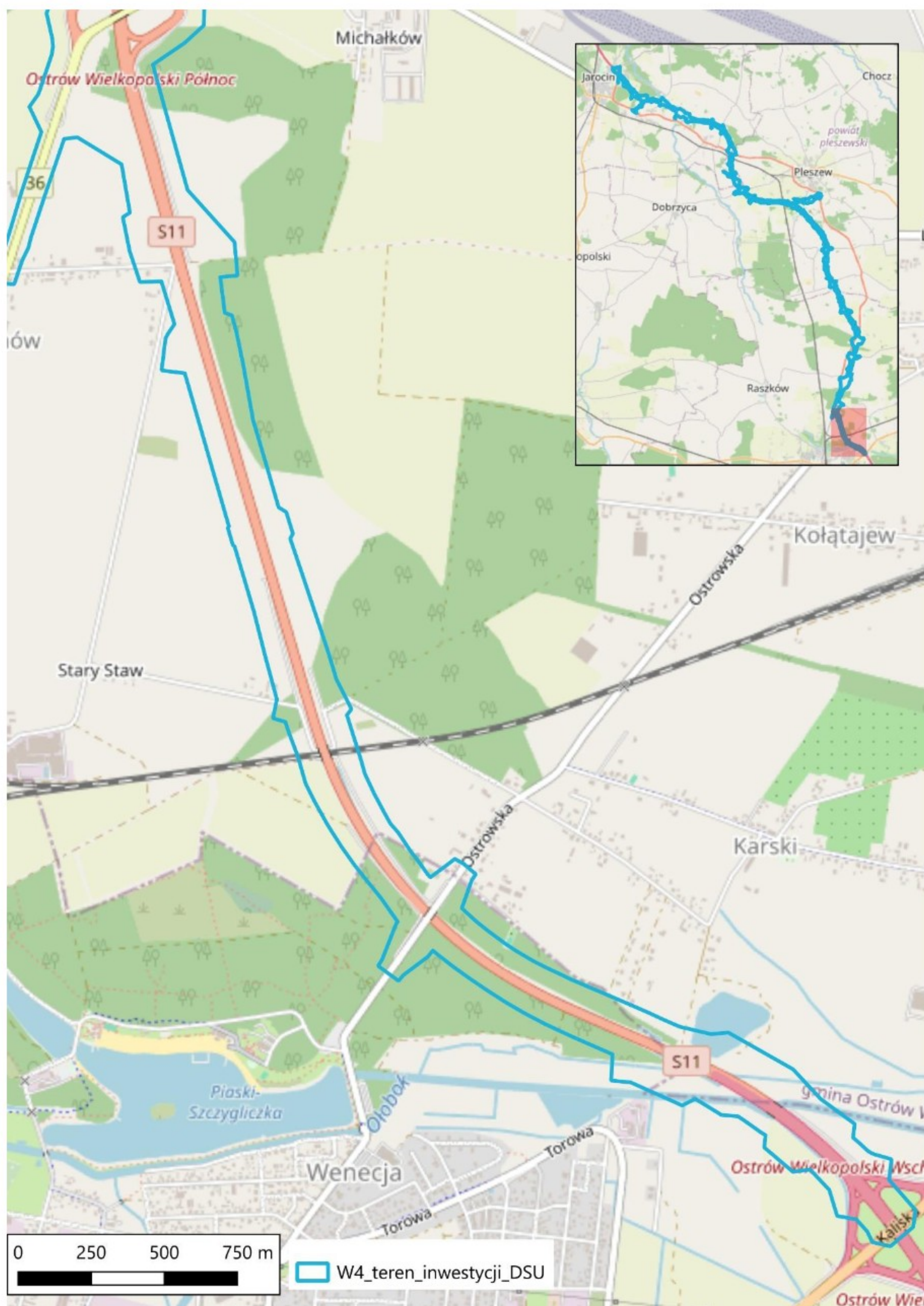












Rodzaj technologii

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, asfalt, prefabrykaty, konstrukcje stalowe. 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, wywrotki a do zagęszczenia gruntu wykorzystywane zostaną m.in. ubijaki i walce.

Droga ekspresowa S11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wlkp. charakteryzować się będzie następującymi parametrami technicznymi:

- klasa drogi: S,
- liczba jezdni: 2 jezdnie,
- przekrój: 2 x 2 pasy,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś.

W ramach budowy drogi wykonane zostaną węzły drogowe: węzeł Witaszyce (skrzyżowanie z DK12) w km 46+800; węzeł Kotlin (skrzyżowanie z DK11) w km 56+931; węzeł Dobrzyca (skrzyżowanie z DP4309P) w km 60+731; węzeł Pleszew Południe (skrzyżowanie z DK11) w km 65+733; węzeł Sobótka (skrzyżowanie z DK11) w km 80+006. Lokalizacja węzłów podana jest orientacyjnie.

Projekt przewiduje budowę miejsc obsługi podróżnych (MOP) wykonanych w kategorii I z przyszłą możliwością rozbudowy do kategorii II lub III w następujących lokalizacjach (orientacyjnie):

- a) Twardów – Północ, strona północna, km ok. 50+500, powierzchnia ok. 8,7 ha;
- b) Twardów – Południe, strona południowa, km ok. 50+500, powierzchnia ok. 7,3 ha;
- c) Szczury – Wschód, strona wschodnia, km ok. 84+100, powierzchnia ok. 9,3 ha;
- d) Szczury – Zachód, strona zachodnia, km ok. 84+100, powierzchnia ok. 9,2 ha.

Projektowana droga ekspresowa S11 krzyżuje się z dwoma liniami kolejowymi nr 272 i nr 14: z linią LK 272 w km ok. 57+420 i 64+770, a z linią LK14 w km ok. 89+100. Skrzyżowanie drogi z linią kolejową zaplanowano w postaci obiektu inżynierskiego nad linią kolejową, przebieg linii kolejowej pozostaje bez zmian. Planowana droga ekspresowa kolidować będzie z planowanym przebiegiem linii kolei dużej prędkości. Kolidacja dotyczy projektowanej drogi DK12 stanowiącej łącznik pomiędzy S11 – węzeł Pleszew Południe a starodrożem DK11 (węzeł Pleszew). Projektowana linia kolei dużej prędkości przebiegać będzie na wiadukcie, nad projektowaną DK12 (łącznikiem) – w miejscu kolizji powstaną trzy wiadukty kolejowe (jeden dla trasy głównej a dwa dla łączników).

Na obszarze objętym inwestycją znajdują się m.in. sieci wodociągowe, kanalizacyjne, sieci gazowe (w zakresie średniego i wysokiego ciśnienia), sieci elektroenergetyczne (napowietrzne 110 kV, SN, nN) i kablowe SN i nN, sieci teletechniczne, które kolidują z drogą, i wymagają przebudowy, rozbiórki lub budowy nowej sieci. W km 43+250 i w km 44+600-45+300 (m. Jarocin-OG Jarocin) nastąpi przebudowa gazociągu wysokiego ciśnienia.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa obiektów inżynierskich niepełniących funkcji przejść dla zwierząt. Charakter obiektów oraz ich orientacyjną lokalizację zawiera tabela 8.

Tabela 8. Wiadukty drogowe (nie pełniące funkcji przejść dla zwierząt)

Oznaczenie obiektu	km	Rodzaj przeszkody
WDI (istniejący)	43+120	-
WS-299	44+380	-
WD-300A	46+800	-
KPR-301a	47+350	droga
WD-301	48+513	DP 4199P
WD-305	51+289	DP 4198P
WD-307	53+522	DP 4197P
WD-308	54+756	DP 4192P
WD-309 II	56+931	DK11
WS-310	57+420	LK 272
WD-311	59+041	DP 4175P
WD-312	60+731	DP 4309P
WD-313	61+893	DP 4323P
WS-314	64+769	LK 272
WD-315 II	65+733	droga krajowa klasy GP (DK12) – węzeł Pleszew Południe
WS-316	66+784	DP5288P
WS-318 II	67+732	droga
WS-319	69+070	DP 4341P
WD-321	70+845	DP 4349P
WD-324	74+221	DP 4333P
WD-325	76+975	DP 5295P
WD-328 II	79+990	węzeł Sobótka z DK11
WD-330	81+530	ciek (dopływ ze Szczurawic)
WD-333	83+527	DP 5298P
WDI-336 (istniejący)	86+475	-
KPR-336a	86+484	droga
WS-337 (rozbudowa)	89+105	linia kolejowa
WDI-34 (istniejący)	89+762	DP 5299P

WD – wiadukt w ciągu drogi innej niż droga ekspresowa, WS – wiadukt w ciągu drogi ekspresowej, KPR- kładka dla pieszych i rowerów.

W ramach inwestycji wykonane zostaną przepusty na cieku lub rowie niepełniące funkcji przejść dla zwierząt, pełniące tylko funkcję hydrotechniczną, zgodnie z tabelą 9.

Tabela 9 Przepusty na cieku lub rowie niepełniące funkcji przejść dla zwierząt

Oznaczenie	Kilometraż
PP-308	56+985
PP-326	80+376
PPI-328 (rozbudowa)	86+204
PPI-329 (rozbudowa)	87+353
PPI-331 (rozbudowa)	89+672
PPI-332 (rozbudowa)	90+668
PPI-333 (rozbudowa)	90+920

Lokalizację obiektów inżynierskich wskazanych powyżej podano w przybliżeniu ok. +/- 20 m. Dokładna lokalizacja zostanie uszczegółowiona na kolejnych etapach prac projektowych.

Przewidziano także budowę obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt oraz przepustów pełniących funkcje przejść dla zwierząt, a także samych przejść, których lokalizację i parametry wskazano w części decyzji określającej wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

W ramach inwestycji wyburzonych zostanie 19 budynków mieszkalnych oraz 32 inne.
Przybliżona wartość powierzchni zajętej pod wariant 4 wyniesie ok. 1210,3 ha.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)