



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu**

Poznań, 18.08.2025 r.

WOO-II.420.2.2025.ET.23

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) tiret pierwsze, 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 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) oraz art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. 572 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na połączeniu drogi ekspresowej S11 Oborniki-Poznań wraz z obwodnicą Obornik z istniejącą DK 11 w km ok. 241+632 o długości 850 m (± 10 m), według wariantu 1.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie połączenia drogi ekspresowej S11 Oborniki-Poznań wraz z obwodnicą Obornik z istniejącą drogą krajową nr 11 (DK11) w km ok. 241+632 o długości 850 m (± 10 m), według wariantu 1.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano m. in.: budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej S11; budowę i przebudowę dróg w zakresie jej oddziaływania; budowę dwóch łączników (Łącznik 1 i Łącznik 2); budowę obiektu inżynierskiego w km 42+816 (± 2 m) pod projektowaną S11 oraz przebudowę istniejącego przepustu w km 242+100 pod istniejącą DK11; ogrodzenia naprowadzające dla małych zwierząt i ssaków; urządzenia podczyszczające wodę; budowę systemu odwodnienia drogi; budowę oświetlenia drogowego; budowę infrastruktury technicznej związanej z drogą (w tym kanału technologicznego); usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu; budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (ekrany akustyczne, bariery ochronne, oznakowanie); budowę przejazdów awaryjnych.

Projektowany odcinek drogi ekspresowej S11 zlokalizowany jest na północ od Poznania oraz na północny wschód od miejscowości Oborniki, w obrębach Jaracz i Parkowo, w gminie Rogoźno, pow. obornicki, woj. wielkopolskie.

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S11 od km 42+470 do km 43+315 (z tolerancją do ± 5 m) stanowi dodatkowy fragment będący podłączeniem drogi ekspresowej S11 Oborniki - Poznań wraz z obwodnicą Obornik do istniejącej DK11 i włączony został inwestycyjnie do obecnie projektowanego odcinka drogi ekspresowej S11 Oborniki - Węzeł Poznań Północ wraz z obwodnicą Obornik jako dodatkowy element.

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) Pas zajęty pod plac budowy ograniczyć do niezbędnego minimum.
 - 2) Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, w tym miejsca gromadzenia odpadów:
 - a) utwardzić i uszczelnić oraz wyposażać w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków – wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować;
 - b) wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew oraz poza dolinami cieków naturalnych i obszarami Natura 2000;
 - c) zlokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem oraz w odległości min. 50 m od stanowisk chronionych gatunków grzybów, roślin i zwierząt;
 - d) nie lokalizować w km 42+650 – 43+150,
z wyjątkiem zapleczy budowy niezbędnych do wykonania obiektów inżynierskich, składających się z dużych elementów konstrukcyjnych niepodatnych na wymywanie oraz postoju wybranych maszyn budowlanych pod warunkiem, że będą sprawne technicznie.
 - 3) Tankowanie pojazdów i sprzętu budowlanego prowadzić w miejscach uszczelnionych, wyposażonych w sorbent do neutralizacji, a wszelkie wycieki paliw niezwłocznie neutralizować.
 - 4) Teren budowy zaopatrzyć w stosowną ilość sorbentów i materiałów absorbujących ewentualne rozlewy substancji mogących zanieczyścić środowisko wodno-gruntowe.
 - 5) Ewentualne wycieki substancji ropopochodnych na terenie budowy niezwłocznie neutralizować przy użyciu sorbentów. Zanieczyszczony sorbent zebrać i do czasu przekazania do unieszkodliwienia – gromadzić w szczelnych pojemnikach.
 - 6) Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać wierzchnią warstwę gruntu i zmagazynować przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów;
 - w wydzielonej części pasa robót;
 - w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych;
 - w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.
 - 7) Mas ziemnych oraz materiałów z rozbiórki nie magazynować w miejscach spływu wód opadowych i roztopowych do cieków lub systemów odwodnienia.
 - 8) Wszelkie sypkie materiały gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia.
 - 9) Płyny eksploatacyjne przechowywać w szczelnych zbiornikach na uszczelnionym podłożu.
 - 10) Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu. W trakcie prac budowlanych:
 - czas prac odwodnieniowych, a także szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do minimum;
 - odwodnienie prowadzić z zastosowaniem ścianek szczelnych lub igłofiltrów o najmniejszej możliwej wydajności jednostkowej.
 - 11) Prace w cieku lub w pobliżu cieku prowadzić przy najniższych prognozowanych stanach wód, w jak najkrótszym czasie w sposób:
 - a) eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieku;

- b) zapewniający zachowanie stałego przepływu wód w cieku i zachowanie jego drożności;
 - c) zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych w tym odpadów z rozbiórki, materiałów budowlanych;
 - d) ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących;
 - e) zabezpieczający koryta cieku przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego w wodach płynących zwiększenie ilości zawiesiny;
 - f) ograniczający stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego w otoczeniu gruntów niestabilnych, w trakcie wykonywania robót w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieku.
- 12) Nie dopuścić do zaburzeń stosunków wodnych na modernizowanym odcinku cieku, a prace prowadzić w sposób wykluczający jego tamowanie.
 - 13) Stałe odcinki koryta zasypać tylko z wykorzystaniem materiałów naturalnych.
 - 14) Prace w cieku lub w jego pobliżu powodujące zmętnienie wód w Dopływie z Nienawiszcza wykonywać wyłącznie w okresie, dla którego warunki tlenowe w wodzie spełniają co najmniej parametry dobrego potencjału ekologicznego dla jednolitych części wód powierzchniowych. Przed przystąpieniem do ww. prac przeprowadzać w rejonie realizacji przedsięwzięcia pomiar tlenu rozpuszczonego w wodzie [mg O₂/l]. Nie prowadzić prac w cieku lub w jego pobliżu w przypadku niespełnienia dla tego wskaźnika, co najmniej dobrego potencjału ekologicznego (tj. $\geq 7,5$ mgO₂/l). Powyższe badania udokumentować.
 - 15) Przy ewentualnym poborze wody z cieków powierzchniowych zachować w nich co najmniej przepływ biologicznie nienaruszalny, a wszelki pobór uzgadniać z zarządcami cieków.
 - 16) Do umocnienia skarp cieku wykorzystywać materiały naturalne.
 - 17) Przebudować kolidujące z przedsięwzięciem urządzenia melioracyjne, w tym istniejące rurociągi melioracyjne, zbieracze melioracyjne oraz sączi drenarskie, w sposób zachowujący ich funkcjonalność i niezmieniający istniejących stosunków wodnych.
 - 18) Po zakończeniu prac budowlanych uporządkować pozostały teren przekształcony wskutek realizacji przedsięwzięcia.
 - 19) Prowadzić właściwą eksploatację osadników i separatorów polegającą na regularnej kontroli drożności i sprawności i czyszczeniu urządzeń.
 - 20) Wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie w szczelnych i opisanych pojemnikach lub w kontenerach uwzględniających specyfikę danej grupy odpadów; odpady usuwać z placu budowy tylko i wyłącznie za pośrednictwem uprawnionych podmiotów, dysponujących odpowiednimi zezwoleniami i pozwoleniami.
 - 21) Miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych wytwarzanych na etapie realizacji przedsięwzięcia utwardzić i uszczelnić oraz zabezpieczyć przed wpływem warunków atmosferycznych oraz dostępem osób nieupoważnionych.
 - 22) Gruz oraz glebę i ziemię, w tym kamienie, w pierwszej kolejności wykorzystywać we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości przekazywać uprawnionym odbiorcom.
 - 23) 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.
 - 24) Przed rozpoczęciem prac wytyczyć i oznaczyć w terenie, w widoczny sposób, stanowiska gatunków chronionych niekolidujących z pracami, oddalonych do 100 m od pasa linii inwestycyjnych, których obecność stwierdzono w trakcie prac inwentaryzacyjnych.

- 25) Niszczenie roślinności zielnej i zdejmowanie humusu, na terenach innych niż grunty orne oraz wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
- 26) W przypadku wykrycia w obrębie drzew przeznaczonych do wycinki chronionych lub rzadkich saproksylicznych gatunków chrząszczy (np. kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*, kwietnica okazała *Protaetia aeruginosa*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*), wycięte pnie drzew zasiedlonych przez larwy owadów przenieść w pobliże rosnących dębów/alei lipowej o nasłonecznionych pniach, znajdujących się w sąsiedztwie niszczonego częściowo siedliska tych gatunków; prace wykonać pod nadzorem entomologa.
- 27) 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.
- 28) 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:
 - a) 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;
 - b) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - c) podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnianiem i przemarzaniem;
 - d) nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
- 29) 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, w stosunku 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 300 cm oraz przeprowadzić nasadzenia krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów i powierzchnia rzutu koron drzew o obwodzie do 20 cm włącznie; do nasadzeń nie wykorzystywać roślin gatunków obcych.
- 30) W pierwszym rzędzie nasadzenia prowadzić wzdłuż istniejących dróg, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących.
- 31) 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.
- 32) 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 okres min. 3 lat.
- 33) Drogi dojazdowe do placu budowy prowadzić poza stwierdzonymi stanowiskami gatunków chronionych.
- 34) 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.
- 35) 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 wykonać w kształcie litery U.
- 36) 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.
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 projektowanym odcinku drogi zastosować ekrany akustyczne o minimalnych parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 1.

Tabela 1

Oznaczenie ekranu	Lokalizacja ekranu według kilometrażu drogi S11 lub drogi krajowej nr 11 (tolerancja ± 2 m)	Długość [m]	Wysokość [m]	Lokalizacja ekranu w przekroju drogi
Strona zachodnia				
EK-W129-1a	42+499 – 42+900	405	7	przy jezdni drogi ekspresowej S11
EK-W129-1b	42+900 – 42+955	96	6	
EK-W129-1c	42+995 – 43+173	179	5	
EK-W1DK11-1	242+278 – 242+327	50	4	przy jezdni drogi krajowej nr 11
EK-W1DK11-2	242+334 – 242+453	121	4	

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

- 2) Przedłużyć ekran EK-W129-1a do km 42+358 (do długości min. 545 m) z zachowaniem wysokości 7 m, po oddaniu do użytkowania dalszego odcinka drogi ekspresowej S11 w kierunku Ujścia.
- 3) Ekrany wykonać z materiałów charakteryzujących się minimalną wymaganą wartością współczynnika izolacyjności akustycznej nie mniejszą niż 21 dB określonego zgodnie z normą PN-EN 1793-2:2018-08 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe – Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych – Część 2: Właściwa charakterystyka izolacyjności od dźwięków powietrznych oraz charakteryzujących się minimalną wymaganą wartością współczynnika pochłaniania dźwięku nie mniejszą niż 8 dB (z obu stron ekranu) określonego zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017-05 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe – Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych – Część 1: Właściwa charakterystyka pochłaniania dźwięku.
- 4) Fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 20 % projektowanej wysokości.
- 5) Pozostawić rezerwę terenu pod ewentualne ekrany akustyczne na następujących odcinkach:

- od km 43+173 do km 43+315 strona zachodnia,
 - od km 43+091 do km 43+315 strona wschodnia.
- 6) 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.
 - 7) 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.
 - 8) Obiekty mostowe oraz inne urządzenia wodne wykonywane na potrzebę przekroczenia cieków zaprojektować w taki sposób, aby nie doprowadzały do piętrzenia wód powierzchniowych przekraczanych cieków, tym samym, aby nie stanowiły bariery migracyjnej dla fauny wodnej.
 - 9) Dopuszcza się korektę przebiegu cieku Dopływ z Nienawiszcza. Kształtowanie nowego odcinka przeprowadzić z zachowaniem parametrów zbliżonych do parametrów koryta istniejącego oraz z zapewnieniem zachowania ciągłego przepływu wód w danym cieku i bez zmiany kierunku jego przepływu.
 - 10) Zaprojektować rozwiązania zabezpieczające korpus drogi przed napływem wód gruntowych tak, aby nie wpływały trwale i negatywnie na istniejące stosunki gruntowo-wodne.
 - 11) Dla obiektów inżynierskich zaprojektować rozwiązania geologiczno-inżynierskie, które nie będą zmieniały stosunków gruntowo-wodnych w otoczeniu ich fundamentów.
 - 12) Nie projektować podpór i fundamentów obiektów w korycie cieku Dopływ z Nienawiszcza.
 - 13) 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.
 - 14) W systemie odwodnienia planowanego układu drogowego zaprojektować urządzenia redukujące w spływach wód opadowych i roztopowych zawiesinę ogólną, w szczególności studnie wpustowe z osadnikiem, osadniki zawiesin oraz zbiornik wód deszczowych. Ww. urządzenia tak dobrać, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji. Dodatkowo przed zrzutem wód opadowo-roztopowych do Dopływu z Nienawiszcza zaprojektować separatory substancji ropopochodnych.
 - 15) Zastosować zbiornik retencyjny o odpowiedniej objętości w celu bezpiecznego odprowadzenia wód deszczowych do odbiornika.
 - 16) Na potrzeby przewidywanego oświetlenia drogi zastosować źródła światła jak najmniej przyciągające owady, tj. oświetlenie ledowe lub sodowe bliższe barwie pomarańczowej, o niskiej emisji UV.
 - 17) Zaprojektować i zbudować obiekty inżynierskie pełniące funkcje przejść dla płazów i małych zwierząt określone w tabeli 2.

Tabela 2

Km (± 2 m)	Typ przejścia	Przekrój poprzeczny przejścia [m]	Wymiary przestrzeni dostępnej dla zwierząt [m]	Funkcja
PMz – 17 42+816 (S11)	Przejście dla zwierząt małych i płazów zintegrowane z ciekami pod projektowanym odc. S11	szer./wys. 6,0x2,5	szer./wys. 2x1,5/1,75	przejście dla zwierząt małych i płazów zintegrowane z ciekami – Dopływ z Nienawiszcza, obustronne półki o szer. 1,5 m przeznaczone dla zwierząt

Km (± 2 m)	Typ przejścia	Przekrój poprzeczny przejścia [m]	Wymiary przestrzeni dostępnej dla zwierząt [m]	Funkcja
PMz – 17.1 242+100 (DK11)	Przejście dla zwierząt małych i płazów zintegrowane z ciekami pod istniejącą DK11	szer./wys. 6,0x2,5	szer./wys. 2x1,5/1,75	przejście dla zwierząt małych i płazów zintegrowane z ciekami – Dopływ z Nienawiszczka, obustronne półki o szer. 1,5 m przeznaczone dla zwierząt
PMz – 17.2 0+453 (dodatkowa jezdnia DD-P)	Przejście dla zwierząt małych i płazów zintegrowane z ciekami pod projektowaną dodatkową jezdnią	szer./wys. 6,0x2,5	szer./wys. 2x1,5/1,75	przejście dla zwierząt małych i płazów zintegrowane z ciekami – Dopływ z Nienawiszczka, obustronne półki o szer. 1,5 m przeznaczone dla zwierząt

- 18) Teren w obrębie przejść dla płazów i małych zwierząt zagospodarować według poniższych zasad:
- a) powierzchnię półek zespolonych z ciekami pokryć warstwą zwięzłego gruntu mineralnego, takiego jak: glina, drobny piasek, o miąższości ok. 10 cm; grunt wysypać na całej powierzchni przejść/powierzchni półek, tworząc szczelną, wyrównaną powierzchnię;
 - b) półki połączyć z otoczeniem przez ich odpowiednie przedłużenie do miejsc o swobodnym dostępie zwierząt;
 - c) 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;
 - d) 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.
- 19) Drogę wyposażać 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) zastosować odgięcie górnej krawędzi ogrodzenia (tzw. przewieszkę) w stronę przeciwną do drogi, o szer. min. 30 cm i nachyleniu 30°- 45°; odgięcie nie wlicza się do pionowej wysokości grodzienia;
 - c) 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;
 - d) ogrodzenia prowadzić w planie wzdłuż długich odcinków prostych i unikać pojedynczych załamań przebiegu > 15° – zwłaszcza w strefach naprowadzania zwierząt do przejść.
- 20) Wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów wzdłuż planowanej trasy na długości co najmniej 100 m w każdą stronę od przejść dla zwierząt małych i płazów:
- 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°;

- b) ogrodzenie wyposażyć w stopę równoległą do podłoża (bieżnie), która ułatwi wędrowkę 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;
 - 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 (uszczeliek gumowych na styku ogrodzeń i krawężników).
- 21) 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 szczelnie 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 połączą 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.

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 małych i płazów zespolonych z ciekim, 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.

b) Prowadzić bieżącą kontrolę techniczną i utrzymanie przejść dla zwierząt małych i 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 przejść - 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. Wyniki monitoringu, w ciągu trzech miesięcy od zakończenia każdego roku monitoringu, przesłać 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.

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

IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 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 pobrać próby i wykonać badania jakości wody na wylotach do Dopływu z Nienawiszcza, co najmniej 2 razy w roku, bezpośrednio po opadach poprzedzonych okresem bezopadowym. W zakresie badań uwzględnić zawiesinę ogólną, węglowodory ropopochodne oraz benzo-a-piren. 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 oraz pozostawia się rezerwę terenu. 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 3 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 3

Oznaczenie przekroju	Lokalizacja	Kilometraż orientacyjny S11	Strona drogi
P1002	Jaracz, ul. Sielska 20	42+550	zachodnia
P1	Jaracz, ul. Rajska 11	42+650	zachodnia
P2001	Jaracz 7	42+950	zachodnia
P5	Jaracz 6a	43+060	zachodnia
P1006	Jaracz 4e	43+250	zachodnia
PB00-51	Jaracz 3	koniec opracowania	wschodnia

3. W zakresie emisji do powietrza wykonać i przedstawić analizę rozprzestrzeniania dwutlenku azotu w powietrzu. Analizę rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykonać w oparciu o referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu, na podstawie prowadzonego monitoringu natężenia ruchu.

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

VIII. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

7 stycznia 2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora* wpłynął wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika , o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. polegającego na *połączeniu drogi ekspresowej S11 Oborniki-Poznań wraz z obwodnicą Obornik z istniejącą DK 11 w km ok. 241+632 o długości ok. 850 m.*

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.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 z późn. zm.), 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. Uwzględniając powyższe, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) tiret pierwsze, w związku 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 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* uznał się za organ właściwy miejscowo i rzeczowo w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego 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.*, zawiadomieniem z 21 stycznia 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.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 inne niż wnioskodawca o podejmowanych czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia były zamieszczane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. Ponadto o podejmowanych czynnościach, zgodnie z art. 74 ust. 3aa *ustawy ooś* powiadamiał Burmistrza Gminy Rogoźno.

Pismem z 21 stycznia 2025 r. znak WOO-II.420.2.2025.ET.3, na podstawie art. 77 ust. 2, art. 78 ust. 1 pkt 1 lit a) *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wyrażenie opinii co do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z 7 lutego 2025 r. znak DN-NS.9011.131.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny przesłał wezwanie do uzupełniania raportu.

Pismem z 21 stycznia 2025 r. znak WOO-II.420.2.2025.ET.4, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960), *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z 25 lutego 2025 r. znak P.RZŚ.4900.11.2025.KS.1 Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu przesłał wezwanie do uzupełniania raportu.

W celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 23 stycznia 2025 r. do 23 lutego 2025 r. włącznie na tablicy informacyjnej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Rogoźno, a także na okres jednego roku, licząc od 23 stycznia 2025 r. na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Rogoźno 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 24 stycznia 2025 r. do 22 lutego 2025 r. włącznie. W trakcie trwania postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Zawiadomieniem z 6 lutego 2025 r. znak WOO-II.420.2.2025.ET.5 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o wystąpieniu o opinię i o uzgodnienie do organów współdziałających.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 12 marca 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.7 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: gospodarki wodnej i hydrogeologii, ochrony przed hałasem, ochrony przyrody i gospodarki odpadami. W wezwaniu uwzględniono także uwagi Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

Pismem z 17 kwietnia 2025 r. znak LFP/TP/TW/861/598/25 wnioskodawca przesłał uzupełnienie *raportu*.

W związku ze złożeniem przez wnioskodawcę uzupełnienia, pismem z 6 maja 2025 r. znak WOO-II.420.2.2025.ET.8 *Regionalny Dyrektor* przesłał uzupełnienie i zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wyrażenie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia. Natomiast pismem z 6 maja 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.9 *Regionalny Dyrektor* przesłał uzupełnienie do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 7 maja 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.11 *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu*.

Pismem z 12 maja 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.12 *Regionalny Dyrektor* poinformował Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wezwaniu wnioskodawcy do uzupełnienia *raportu*. Dodatkowo, pismem z 12 maja 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.13 *Regionalny Dyrektor* poinformował Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu o wezwaniu wnioskodawcy do uzupełnienia *raportu*.

Pismem z 16 maja 2025 r. znak LFP/TP/TW/861/835/25 oraz pismem z 22 maja 2025 r. znak: LFP/TP/TW/861/848/25 wnioskodawca przesłał uzupełnienie *raportu*.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 26 maja 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.14 *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu*.

Pismem z 28 maja 2025 r. znak LFP/TP/TW/861/856/25 wnioskodawca przesłał uzupełnienie *raportu*.

W związku z przesłanymi uzupełnieniami, pismem z 2 czerwca 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.16 *Regionalny Dyrektor* przesłał uzupełnienia do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z prośbą o dołączenie uzupełnień do wcześniej przesłanej dokumentacji i wyrażenie stanowiska na podstawie całości materiału dowodowego. Ponadto, pismem z 2 czerwca 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.17 *Regionalny Dyrektor* przesłał uzupełnienia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o dołączenie uzupełnień do wcześniej przesłanej dokumentacji i wyrażenie stanowiska na podstawie całości materiału dowodowego.

W związku z uzupełnieniami *raportu*, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 30 maja 2025 r. do 30 czerwca 2025 r. włącznie na tablicy informacyjnej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Rogoźno, a także na okres jednego roku, licząc od 30 maja 2025 r. na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz w

Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Rogoźno 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 maja 2025 r. do 29 czerwca 2025 r. włącznie.

Pismem z 9 czerwca 2025 r. znak: P.RZŚ.4900.11.2025.KS.2 Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w proponowanym do realizacji wariantcie, a także określił warunki jego realizacji.

Pismem z 2 lipca 2025 r. znak: DN-NS.9011.131.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Z uwagi na błędne daty podania do publicznej wiadomości informacji o udziale społeczeństwa w przedmiotowej sprawie wystąpiła konieczność powtórzenia tej czynności na dalszym etapie postępowania. W dniach od 7 lipca 2025 r. do 7 sierpnia 2025 r. włącznie na tablicy informacyjnej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Rogoźno, a także na okres jednego roku, licząc od 7 lipca 2025 r. na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Rogoźno 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 8 lipca 2025 r. do 6 sierpnia 2025 r. włącznie. W trakcie trwania postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Po zebraniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 14 lipca 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2025.ET.21 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. We wskazanym w obwieszczeniu terminie nie wpłynęły uwagi i wnioski stron postępowania.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Zgodnie jednak z art. 80 ust. 2a *ustawy ooś*, przepisu art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji strategicznej. W art. 59a ust. 4 pkt 1 *ustawy ooś* wymieniona została droga publiczna jako inwestycja strategiczna. Zgodnie z art. 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) 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 składająca się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, stanowiąca całość techniczno-użytkową, usytuowana 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 która zalicza się na podstawie art. 5 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy do drogi krajowej. Uwzględniając powyższe należy stwierdzić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest dla inwestycji strategicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie polega na wykonaniu połączenia drogi ekspresowej S11 Oborniki-Poznań wraz z obwodnicą Obornik z istniejącą drogą krajową nr 11 (DK11) w km ok. 241+632 o długości 850 m (± 10 m). Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach o numerach ewidencyjnych: 250, 249, 248, 235 obręb Parkowo; 10137/2, 82/6, 10137/1, 83/1, 84, 87/56, 10137/3, 97, 98, 123/1, 171/1, 123/3, 167, 123/10, 178, 170, 123/6, 136, 176, 135/14, 135/4, 10152/1, 137/9, 137/5, 10152/3, 181/1, 179 obręb Jaracz; gmina Rogoźno, powiat obornicki, województwo wielkopolskie.

Zakres inwestycji obejmuje m.in.: budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej S11 oraz budowę i przebudowę dróg w zakresie jej oddziaływania; budowę dwóch łączników będących dowiązaniem do DK11 (łączniki te będą tymczasowe i będą funkcjonować do momentu wybudowania dalszego odcinka drogi S11 w kierunku Ujścia); budowę pasa technologicznego wzdłuż projektowanego odcinka drogi oraz budowę bezkolizyjnego przejścia dla zwierząt zintegrowanego z ciekim Dopływ z Nienawiszcza w km 42+816. Projektowana droga ekspresowa będzie charakteryzować się następującymi parametrami: klasa drogi – S; liczba pasów ruchu – 2/2 (z rezerwą na 3 pas ruchu); szerokość pasów ruchu – 3,5 m; szerokość pasa dzielącego wraz z opaskami – 5,0 m; szerokość opaski wewnętrznej (pas dzielący) – 0,75 m; szerokość pasa awaryjnego – 2,5 m.; szerokość pobocza gruntowego – min. 1,25 m. Projektowane łączniki S11-DK11 będą charakteryzować się następującymi parametrami: liczba pasów ruchu – 1/2; szerokość pasów ruchu – 3,5 m; szerokość pobocza gruntowego – min. 1,25 m.

Od strony istniejącej DK11 w km ok. 42+831 do km ok. 43+040 przewiduje się budowę muru oporowego. Ściana oporowa będzie miała łączną długość ok. 211 m. Projektowana ściana na wskazanym odcinku będzie pełnić funkcję ogrodzenia ochronno-naprowadzającego dla małych zwierząt.

W *raporcie* rozpatrywano dwa warianty realizacji drogi – wariant 1 (racjonalny wariant preferowany przez wnioskodawcę) oraz wariant 2 (racjonalny wariant alternatywny). W związku z tym, że projektowany odcinek S11 będzie łączył dwa większe fragmenty drogi ekspresowej (od strony południowej Oborniki-Węzeł Poznań Północ, a od południa Ujście-Oborniki), dla których zostały już wyznaczone korytarze przebiegu, w ramach przedmiotowego zadania nie brano pod uwagę wariantowania lokalizacyjnego. W ramach wariantów rozpatrzono wariantowanie technologiczne dotyczące zastosowania dwóch typów nawierzchni – nawierzchni bitumicznej w wariantcie 1 oraz nawierzchni betonowej w wariantcie 2.

Nawierzchnie bitumiczne są obecnie niezwykle popularne i często stosowane na różnych odcinkach dróg, również drogach ekspresowych. Cechują się tym, że pod kątem realizacji są proste w wykonaniu i czas na wykonanie jest relatywnie krótszy niż w przypadku innych nawierzchni. Pod kątem eksploatacyjnym nawierzchnie te łatwo utrzymać w czystości dzięki dużej gładkości ich powierzchni. Ponadto są to nawierzchnie bardzo wytrzymałe, cechują się wysoką trwałością. W aspekcie środowiskowym, a szczególnie pod kątem emisji akustycznej, charakteryzują się niższą emisją hałasu aniżeli np. nawierzchnia betonowa. Betonowe nawierzchnie drogowe są powszechnie znane i stosowane na całym świecie z uwagi na ich wysoką trwałość oraz odporność na czynniki atmosferyczne. Oprócz tego wśród ich zalet można wyróżnić brak zjawiska koleinowania, a co za tym idzie rzadsze remonty odcinków o takich nawierzchniach. W aspekcie środowiskowym, a szczególnie pod kątem emisji akustycznej, charakteryzują się wyższą emisją hałasu aniżeli np. nawierzchnia bitumiczna. W

przypadku użycia nawierzchni betonowej należy przewidzieć większą liczbę ekranów akustycznych, aby dotrzymać dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów chronionych.

Wariantem najkorzystniejszym pod kątem środowiskowym jest wariant z użyciem nawierzchni bitumicznej, czego dowodzą wyniki obliczeń hałasu dla tej nawierzchni. Wariantem planowanym do realizacji jest wariant 1.

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 1.

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 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). Ustalenie rodzajów terenów *Regionalny Dyrektor* zweryfikował i uznał za udowodnione. W otoczeniu planowanej inwestycji znajdują się tereny wymagające ochrony akustycznej, zaliczające się zgodnie z ww. rozporządzeniem do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów zabudowy zagrodowej, terenów mieszkaniowo-usługowych oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych zlokalizowanych w miejscowościach Jaracz i Parkowo.

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 stanowić mogą zaplecza techniczne wraz z parkingiem ciężkich maszyn budowlanych. W związku z tym, zaplecza techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych należy lokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem. W takiej odległości zaplecze techniczne robót nie będzie już stanowić znaczącej uciążliwości akustycznej dla środowiska. 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 2029 - planowany rok oddania drogi do użytkowania oraz dla roku 2038.

Podstawowymi danymi do oceny oddziaływania przedsięwzięcia drogowego na środowisko akustyczne są prognozy ruchu. W ramach niniejszego postępowania uwzględniono prognozę ruchu wykonaną w sierpniu 2019 r. dla zadania „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Ujście – Oborniki”. Na potrzeby przedmiotowego odcinka prognoza ruchu została przeliczona na lata obecnie planowanego roku oddania do użytkowania. Przyjęto do analiz 1 rok po oddaniu do użytkowania, czyli rok 2029 oraz 10 lat po oddaniu do użytkowania, czyli 2038 rok. W tabeli 4 przedstawiono średniogodzinne prognozowane natężenie ruchu

drogowego na projektowanej drodze oraz na odcinkach dróg uwzględnionych w analizie potencjalnych oddziaływań skumulowanych w ww. latach prognozy.

Tabela 4

Nr drogi	Rok prognozy	Pora dnia		Pora nocy	
		Pojazdy lekkie [poj./h]	Pojazdy ciężkie [poj./h]	Pojazdy lekkie [poj./h]	Pojazdy ciężkie [poj./h]
S11	2029	757	134	150	77
	2038	1064	189	211	108
DK11 odc. Wełna - Jaracz	2029	895	147	175	90
	2038	1216	207	240	123
DK11 odc. Jaracz – DP 2038P	2029	155	12	28	15
	2038	167	18	31	16
DK11 odc. DP2038P – Rożnowo	2029	149	13	27	14
	2038	163	19	31	16
DP 2038P Parkowo	2029	11	0	2	1
	2038	11	0	2	1

DP – droga powiatowa.

Dla ww. danych została przeprowadzona analiza akustyczna, uwzględniająca także dopuszczalną prędkość pojazdów na drogach klasy S oraz prędkość projektową na łącznikach do DK11 50 km/h i 70 km/h, nawierzchnię drogi, 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 przedłożony *raporcie* wnioskodawca przedstawił analizy związane z oddziaływaniem akustycznym przedmiotowej drogi dla stanu po zrealizowaniu przedsięwzięcia, dla dwóch perspektyw czasowych oraz dla 2 wariantów realizacji przedsięwzięcia, modelując zarówno sytuację bez zabezpieczeń akustycznych, jak i po ich zastosowaniu. Obliczenia akustyczne przeprowadzono w dwóch okresach prognozy dla 2029 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 jedyne rozwiązanie przeciwhałasowe, wskazał ekrany akustyczne, określając ich parametry oraz lokalizację. Ponowne obliczenia poziomów hałasu po zastosowaniu ww. rozwiązań wykazały, że przy wskazanych parametrach i lokalizacji

ekranów, rozwiązania te będą skuteczne i zapewnią zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane hałasu, z uwagi na to, że planowana droga przebiega w sąsiedztwie innych istniejących dróg: DK11 i drogi powiatowej oraz linii kolejowej. Największym oddziaływaniem charakteryzuje się DK11, która z uwagi na połączenie tymczasowe z S11 będzie prowadzić znaczący ruch. Po wybudowaniu dalszego odcinka drogi ekspresowej S11 w kierunku Ujścia ruch na DK11 (jak wynika z prognoz) będzie nadal znaczący. W wyniku skumulowanego oddziaływania, na terenach chronionych akustycznie leżących najbliżej drogi ekspresowej i DK11 dojdzie do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Przyczyną przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu jest łączne oddziaływanie DK11 i projektowanej drogi ekspresowej, przy czym większy wpływ ma DK11 z racji jej położenia najbliżej tych terenów. W jednym przypadku, w celu uniknięcia przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wynikającego z oddziaływania skumulowanego wystarczyło podnieść wysokość ekranu EK-W129. W pozostałych przypadkach konieczne okazało się zaprojektowanie dodatkowych ekranów wzdłuż DK11. Po realizacji zaprojektowanych zabezpieczeń efekt skumulowany zostanie zmniejszony do poziomu poniżej dopuszczalnego. Tylko w jednym punkcie, w roku 2038 r. pozostanie 0,4 dB przekroczenia w porze nocnej, które spowodowane jest głównie oddziaływaniem drogi DK11. Ze względu na pobliski wjazd na drogę publiczną oraz istniejące wjazdy na posesję nie było możliwe zrealizowanie ekranu akustycznego w formie ciągłej. W związku z tym pozostawiono przerwę w nowo projektowanym ekranie akustycznym (pomiędzy EK-W1DK11-1 oraz EK-W1DK11-2), skutkującą występowaniem niewielkich przekroczeń wartości dopuszczalnych w porze nocnej w punkcie 4. Należy jednak zauważyć, iż jest to punkt usytuowany na granicy terenu chronionego na wysokości 4 m n.p.t., tuż przy projektowanym ekranie akustycznym, a ponadto wielkość przekroczenia mieści się w niepewności metody obliczeniowej (1 dB). Uznano zatem, że zaprojektowane zabezpieczenia są skuteczne.

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 jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne oraz przebieg drogi w teren.

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 20 % projektowanej wysokości. Dodatkowo, nałożono warunek, aby pozostawić rezerwę terenu pod ewentualny ekran akustyczny na dwóch odcinkach drogi ekspresowej: po stronie zachodniej pod ewentualne przedłużenie ekranu EK-W129-1c oraz po stronie wschodniej jako przedłużenie ekranu projektowanego dla odcinka S11 Poznań – Oborniki.

Skumulowane oddziaływanie występować będzie także na styku projektowanej drogi z inwestycją polegającą na budowie drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki (dla której *Regionalny Dyrektor* wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach). Dla tego odcinka projektuje się ekrany akustyczne na styku z planowanym odcinkiem, których parametry będą wystarczające, aby zapewnić odpowiedni klimat akustyczny na terenach chronionych

akustycznie w miejscowości Jaracz. Z analizy oddziaływania skumulowanego wynika, że największy wpływ na klimat akustyczny na terenach zabudowy mieszkaniowej miejscowości Jaracz ma projektowana droga ekspresowa S11 na odcinku Poznań – Oborniki.

Oddziaływanie przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S11 może kumulować się z oddziaływaniem linii kolejowej nr 354 w miejscowości Jaracz. Z analizy porealizacyjnej wykonanej dla linii kolejowej nr 354 wynika, że poziom hałasu na najbliższych terenach wymagających ochrony przed hałasem w stosunku do linii kolejowej oraz przedmiotowej drogi, pochodzącego od linii kolejowej będzie znacznie mniejszy niż dopuszczalny poziom hałasu. Dla ochrony tego terenu przed hałasem z drogi ekspresowej S11 projektowane są ekrany akustyczne na odcinku Poznań – Oborniki. Dla przedmiotowego odcinka nie ma konieczności budowy ekranów. Uwzględniając powyższe można stwierdzić, że w wyniku skumulowanego oddziaływania drogi ekspresowej S11 i linii kolejowej nr 354 nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Nie mniej jednak, uwzględniając niedokładności modelu obliczeniowego oraz zasadę przeczności, dla przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej, po stronie wschodniej określono warunek rezerwy terenu pod ewentualny ekran akustyczny.

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 6 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 (dla których przewidziano rezerwę terenu).

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 może 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 (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065 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 wzbudzanie drgań, a równość nawierzchni wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań w porównaniu do stanu istniejącego.

Rozpoznanie geologiczne i hydrogeologiczne, przedstawione w *raporcie*, oparto na Dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne w rejonie projektowanej drogi ekspresowej S11 Oborniki – Ujście, w związku z zamierzonym

wykonywaniem przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie, zwanej dalej *dokumentacją hydrogeologiczną*, sporządzonej w lipcu 2020 r. i zatwierdzonej decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego z 15 października 2020 r. znak DSR-I.7431.40.2020 oraz Studium Geologiczno-Inżynierskim wstępnie określającym warunki geologiczno-inżynierskie w podłożu projektowanej inwestycji.

Na podstawie przeprowadzonego rozpoznania geologicznego ustalono, że pod powierzchnią warstwą humusu i nasypów występują piaski eoliczne i piaski eoliczne w wydmach o uziarnieniu piasków drobnych i średnich, w warstwie o miąższości 0,8-5,1 m. p.p.t., Poniżej ww. piasków znajdują się piaski wodnolodowcowe w postaci piasków średnich i drobnych, o punktowo określonej miąższości 7,8 m p.p.t. Spąg podłoża budują gliny zwałowe zlodowacenia środkowopolskiego w postaci glin piaszczystych. Analiza została wykonana do głębokości 15 m p.p.t., na ww. głębokości nie osiągnięto spągu glin piaszczystych. Warunki gruntowo-wodne w przewadze określono jako korzystne, pozwalające na bezpośrednie posadowienie nasypu i konstrukcji nawierzchni drogi. Na analizowanym terenie woda gruntowa o zwierciadle swobodnym znajduje się w piaskach eolicznych i wodnolodowcowych na głębokości 0,9-2,0 m p.p.t. Na podstawie ww. danych można stwierdzić, że na analizowanym fragmencie inwestycji występuje dobrze przepuszczalne podłoże. Ze względu na płytkie występowanie wód oraz przepuszczalny grunt można uznać, że odcinek ten jest potencjalnie wrażliwy na zanieczyszczenia. Kierunki przepływu wód podziemnych dowiadują się do lokalnych działów wodnych i spadków terenu, lokalnej bazy drenażu – dolina Wełny. Jak wynika z *raportu*, nie przewiduje się odcinków drogi, na których niweleta znajdować się będzie poniżej zwierciadła wód gruntowych. W związku z tym, planowana inwestycja nie będzie bezpośrednio wpływać na położenie zwierciadła wód gruntowych. Jeżeli jednak zaistniałaby potrzeba trwałego odwodnienia terenu wokół drogi, zobowiązano wnioskodawcę, aby w razie takiej konieczności, zaprojektować takie rozwiązania zabezpieczenia korpusu drogi przed napływem wód gruntowych, aby nie wpływały one trwale i negatywnie na istniejące stosunki gruntowo-wodne.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że ani w otoczeniu, ani w przebiegu drogi nie występują: główne zbiorniki wód podziemnych; istniejące lub planowane strefy ochronne głównych zbiorników wód podziemnych; ujęcia wód powierzchniowych; ujęcia wód podziemnych oraz strefy ochrony pośredniej ujęć wód, w których obowiązywałyby zakazy i nakazy. Najbliżej zlokalizowane ujęcie wód podziemnych znajduje się w odległości ponad 250 m od przedsięwzięcia. Planowana droga nie koliduje z żadnym złożem kruszyw naturalnych. Droga koliduje z ciekim naturalnym Dopływ z Nienawiszcza. W związku z kolizją planowanego układu drogowego ze wskazanym ciekim, konieczna będzie jego przebudowa.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zostanie zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, a także nie jest usytuowane na terenie zagrożonym wystąpieniem ruchów masowych, osuwisk. W otoczeniu przedsięwzięcia nie występują jeziora.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w regionie wodnym Warty, w dorzeczu Odry, dla którego obowiązuje „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjęty Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023, poz. 335), zwany dalej *PGW*. Zgodnie ze stanowiskiem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, dalej *Dyrektor RZGW*, planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w granicach zlewni jednolitej części wód powierzchniowych, dalej *jcw* o kodach: PLRW6000918692 Dopływ z Nienawiszcza i PLRW60009186949 Zaganka.

Jcw Dopływ z Nienawiszcza jest monitorowaną naturalną częścią, którego stan (ogólny) wg *PGW* został określony jako zły, stan ekologiczny – umiarkowany, stan chemiczny – brak danych. Celami środowiskowymi dla tej *jcw* są: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny, o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan

chemiczny. Główne źródło presji determinujących stan wód stanowią: w zakresie presji troficznych - nawożenie i depozycja oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone); presji zasalających - eutrofizacja (źródło zgodne ze źródłem troficznym); źródło presji hydromorfologicznych - budowle piętrzące, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne), obiekty mostowe. Dla danej *jcwp* zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej - odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe *jcwp* w zakresie wskaźników: fosfor ogólny, OWO, azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosforany, BZT5, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; IO.

Jcwp PLRW600009186949 Zaganka posiada status naturalnej części wód, jej stan jest zły (umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego) i zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego została określona jako zagrożona. Celami środowiskowymi dla tej *jcwp* są: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny dobry. Główne źródło presji determinujących stan wód stanowią: źródło presji troficznych – nawożenie i depozycja; źródło presji zasalających - eutrofizacja (źródło zgodne ze źródłem troficznym); w zakresie presji hydromorfologicznych - prostowanie koryta, budowle piętrzące - rzeki główne, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne), obiekty mostowe; w zakresie presji chemicznych – rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski. Dla danej *jcwp* zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej - odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe *jcwp* w zakresie wskaźników: azot azotanowy, fosforany, azot ogólny, OWO, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; bromowane difenyletery.

Zgodnie ze stanowiskiem *Dyrektora RZGW*, biorąc pod uwagę, że w obrębie ww. jednolitych części wód powierzchniowych występują presje hydromorfologiczne mające wpływ na elementy biologiczne, w ramach realizacji przedsięwzięcia należy przeprowadzić działania ograniczające wpływ długoterminowy na swobodną migrację organizmów wodnych, w szczególności fauny wodnej. Dodatkowo należy ograniczyć krótkotrwały wpływ na najbardziej wrażliwe elementy biologiczne stanu lub potencjału wód powierzchniowych, w szczególności na ichtiofaunę. Powyższe presje mogą wynikać z przedostawania się zanieczyszczeń do cieku oraz mogą być związane z pracami w ciekach lub w ich pobliżu, powodującymi zmętnienie wód płynących. Powyższe założenia uwzględniono w nałożonych w niniejszej decyzji warunkach realizacji przedsięwzięcia.

Wskutek naruszenia i erozji gruntów w trakcie realizacji prac dojdzie do lokalnego, czasem intensywnego, wzrostu zmętnienia wód w Dopływie spod Nienawiszcza, co może mieć negatywny wpływ na elementy biologiczne w cieku (np. ichtiofaunę). W celu ograniczenia negatywnej presji na organizmy zależne od warunków tlenowych, zgodnie ze stanowiskiem *Dyrektora RZGW* nałożono warunek, aby prace powodujące zmętnienie w ciekach lub ich pobliżu wykonywać wyłącznie w okresie, dla którego warunki tlenowe spełniają co najmniej parametry dobrego stanu lub potencjału ekologicznego dla jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych. Przed przystąpieniem do ww. prac należy przeprowadzić w rejonie realizacji przedsięwzięcia pomiar tlenu rozpuszczonego w wodzie [mgO_2/l]. W przypadku niespełnienia dla tego wskaźnika co najmniej dobrego potencjału ekologicznego, nie należy wykonywać żadnych prac w ciekach lub w ich pobliżu.

Ponadto, przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie usytuowane na obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd PLGW600042.

JCWPd PLGW600042 jest monitorowana, jej stan chemiczny określono jako dobry, ilościowy określono także jako dobry, stan ogólny dobry. JCWPd nie jest zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego. Brak zidentyfikowanej presji powodującej zagrożenie dla stanu JCWPd (brak czynnika sprawczego). JCWPd przeznaczona jest do poboru wody na

potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. Celem środowiskowym jest dobry stan chemiczny oraz dobry stan ilościowy.

W Dopływie z Nienawiszcza w *PGW* ustalono derogację w trybie art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegającą na złagodzeniu celów środowiskowych związaną z występowaniem w wodzie benzo(a)pirenu. Benzo(a)piren jest substancją charakterystyczną dla ruchu komunikacyjnego, powstaje bowiem ze spalania paliw. Cele środowiskowe *jcwp* oraz jej stan powiązany jest zatem z zakresem planowanego przedsięwzięcia, a zatem wymaga ono adekwatnych rozwiązań chroniących środowisko.

Realizacja projektu wymaga ingerencji w koryto cieką Dopływ z Nienawiszcza. W ramach projektu przewiduje się budowę jednego obiektu PMZ-17 w km 42+816 (± 2 m) pod projektowaną S11 oraz przebudowę istniejącego przepustu PMZ-17.1 w km 242+100 pod istniejącą DK11. W związku z budową obiektu inżynierskiego, przewiduje się zmianę przebiegu koryta cieką Dopływ z Nienawiszcza i nową jego lokalizację. Zmianę przebiegu koryta planuje się na odcinku ok. 140 m (pomiędzy km ok. 2+548, a km ok. 2+655). Skarpy nowego koryta zostaną umocnione kieszką faszynową. Stare koryto zostanie zasypane i na jego miejsce powstanie nasyp drogowy. Szerokość istniejącego koryta cieką Dopływ z Nienawiszcza wynosi ok. 4,5 m - 5,5 m (w miejscu kolizji z planowanym przebiegiem S11). W miejscu przebiegu pod istniejącą DK11 ciek przechodzi w przepuście o średnicy ok. 1 m. Istniejący przepust zostanie rozebrany i w jego miejscu projektuje się nowy obiekt. Zgodnie z uzupełnieniem *raportu*, podczas wykonywania prac związanych z budową nowego koryta, woda w korycie istniejącym nie zostanie narażona na zanieczyszczenia oraz tamowanie przepływu, w trakcie budowy nie zostanie zaburzony przepływ swobodny wód. Po włączeniu starego koryta cieką do nowego, stare koryto zostanie odcięte i zasypane z wykorzystaniem ziemi pochodzącej z wykopu nowego koryta. Na etapie budowy planuje się wykonanie tymczasowego bypassu, który zapewni ciągłość przepływu wody.

Zagrożenie związane ze środowiskiem wód powierzchniowych wystąpi podczas realizacji przedsięwzięcia, w szczególności przebudowy koryta cieką, a także wykonywania fundamentów i konstrukcji nośnej obiektu inżynierskiego. Działania te spowodują przede wszystkim oddziaływanie na elementy biologiczne *jcwp* wynikające z lokalnego mechanicznego uszkodzenia siedlisk związanych z dnem i brzegiem koryta cieką, a także na elementy fizykochemiczne głównie wskutek wzrostu stężenia zawiesiny. Należy jednak zaznaczyć, iż oddziaływania te ustąpią po zakończeniu ww. prac i nie będą powodowały trwałych zmian w bilansie jakościowym wód powierzchniowych, a na przebudowanym odcinku cieką nastąpi sukcesja wtórna. Celem zachowania niezmiennego reżimu hydromorfologicznego przebudowywanego cieką, zobowiązano do umocnienia go naturalnymi materiałami, jak narzut kamienny, darnina, faszyna, biomały biodegradowalne z nasionami traw. Ponadto, w celu zapewnienia na etapie przebudowy swobodnego przepływu wód w cieką oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych na przebudowywanym odcinku, zobowiązano w niniejszej decyzji do zachowania ciągłości przepływu wód podczas przebudowy umożliwiającej swobodne wykonywanie prac w korycie bez narażania wód cieką na niekontrolowane zanieczyszczenie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie może kolidować z niezewidencjonowaną siecią drenarską. W związku z tym, że sieć drenarska reguluje stosunki wodne w glebie, należy ją przebudować w sposób niezakłócający stosunków wodnych. W związku z powyższym w niniejszej decyzji zobowiązano, aby podczas realizacji przedsięwzięcia przebudować kolidujące z przedsięwzięciem urządzenia melioracyjne w tym drenarskie w sposób zachowujący ich funkcjonalność i niezmienną istniejących stosunków wodnych.

Jednocześnie, uwzględniając stanowisko *Dyrektora RZGW* określono warunki realizacji przedsięwzięcia, których dotrzymanie ma na celu ograniczenie zmian w ciekach powierzchniowych na etapie ich przebudowy i realizacji obiektów budowlanych.

System odwodnienia projektowanej drogi opierać się będzie na rowach drogowych wzdłuż drogi ekspresowej. Wody opadowo-roztopowe odprowadzane będą do rowów za

pomocą wpustów i przykanalików. Dla odcinka od km 42+812 do km 43+315 wody opadowe z rowów drogowych odprowadzane będą do projektowanego szczelnego zbiornika retencyjnego ZB-8.2 znajdującego się w km ok. 42+875, a następnie do cieku dopływ z Nienawiszcza. Natomiast odcinek od km 42+470 do km 42+812 będzie odwadniany bezpośrednio do cieku dopływ z Nienawiszcza poprzez rowy drogowe trawiaste. Przed odpływem do cieku dopływ do Nienawiszcza oraz przed zbiornikiem ZB-8.2 zostaną zamontowane osadniki. Przyjęty sposób odwodnienia uwarunkowany będzie niweletą i przekrojem poprzecznym drogi, charakterem istniejącego terenu oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych do odbiorników.

Zbiornik retencyjny zaprojektowano jako szczelny, o pojemności 2763 m³; głębokości (wysokości czynnej) 1,02 m; powierzchni 3872 m², powierzchni dna 2701 m². W zbiorniku zastosowany zostanie przelew awaryjny zlokalizowany powyżej maksymalnej wysokości czynnej zbiornika.

Przeprowadzona w *raporcie* i w jego uzupełnieniu w oparciu o prognozę ruchu pojazdów prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych powstających z nawierzchni planowanej drogi ekspresowej wskazuje, że przy prognozowanym natężeniu ruchu na analizowanym odcinku drogi będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej ale nie będą występowały 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). Prognozę przeprowadzono zgodnie z metodyką zawartą w Polskiej Normie PN-S-02204 Odwodnienie dróg, która jest odpowiednia dla dróg o przekroju i natężeniu ruchu charakterystycznym dla drogi ekspresowej. Jednocześnie, prognozę przeprowadzono drugą metodyką, mianowicie tą 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 zamieszkałych 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. Za wiarygodne uznano wyniki prognozy przeprowadzonej z wykorzystaniem Polskiej Normy i według jej wyników określono środowiskowe uwarunkowania. Zatem, dla odcinka wybranego do realizacji, najwyższe prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych wystąpi w 2038 roku, na odcinku Łącznica S11-DK11 i wyniesie odpowiednio (z uwzględnieniem współczynnika poprawkowego) 364,47 mg/l dla zawiesiny ogólnej i 29,16 mg/l dla substancji ekstrahujących się eterem naftowym, w których zawierają się normowane substancje ropopochodne. Wobec powyższego, przeanalizowano planowane rozwiązania redukujące stężenia zawiesiny ogólnej.

Zasadniczym procesem podczyszczającym wody opadowe i roztopowe ze stężeń obu substancji zastosowanym w planowanym przedsięwzięciu będzie sedymentacja. Za urządzenia planowane w systemie odwodnienia przedmiotowej drogi, w których podczyszczane będą w ten sposób wody opadowe, uznać należy przede wszystkim rowy drogowe trawiaste, osadniki oraz zbiornik retencyjny. W literaturze przyjmuje się, że skuteczność takich urządzeń w odniesieniu do zawiesiny ogólnej wynosi od 40% w przypadku rowów trawiastych do 80% w przypadku zbiorników retencyjnych czy osadników, a w przypadku substancji ropopochodnych, od 20% w przypadku rowów trawiastych do 80% w przypadku pozostałych wymienionych urządzeń (Sawicka-Siarkiewicz H., 2004, Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg, Warszawa: IOŚ). Skoro zatem przed każdym wylotem odprowadzającym wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego zaprojektowany zostanie osadnik, uznać należy, że co do zasady planowany system odwodnienia drogi spełni wymagania ww. rozporządzenia. Niemniej jednak, z uwagi na szczególne uwarunkowania środowiskowe na przedmiotowym odcinku (klasa zagrożenia wód podziemnych – bardzo silnie i silnie zagrożona), zobowiązano także do zaprojektowania separatorów substancji ropopochodnych.

Rozwiązania dotyczące systemu odwodnienia wskazano w warunkach realizacji przedsięwzięcia, bowiem rozwiązania te bezpośrednio przekładają się na minimalizację stężeń zawiesiny ogólnej w spływach wód opadowych i roztopowych oraz substancji ropopochodnych z nawierzchni planowanych dróg. Zobowiązano zatem, aby ww. urządzenia ochrony środowiska dobrać tak, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji. Jednocześnie, zobowiązano do zaprojektowania separatorów substancji ropopochodnych na wylotach do Dopływu z Nienawiszcza.

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

Uwzględniając skuteczność podczyszczania planowanych urządzeń, 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.

Jednocześnie, uwzględniając uwarunkowania środowiskowe terenu realizacji przedsięwzięcia, w celu potwierdzenia przyjętych w analizie założeń dotyczących prognozy ale także skuteczności podczyszczania planowanych urządzeń ochrony środowiska, niniejszą decyzją zobowiązano do wykonania po upływie 1 roku od dnia oddania przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej do użytkowania analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych do parametrów określonych przepisami prawa. Badania powinny zostać wykonane na wylotach do Dopływu z Nienawiszcza co najmniej 2 razy w roku, bezpośrednio po opadach poprzedzonych okresem bezopadowym. W zakresie badań należy uwzględnić zawiesinę ogólną i węglowodory ropopochodne, a także benzo-a-piren, który jest charakterystycznym wskaźnikiem zanieczyszczeń pochodzących z ruchu komunikacyjnego, a jednocześnie, w tym cieku jako jednolitej części wód, determinuje wyznaczone cele środowiskowe.

W oparciu o przedłożoną dokumentację, a także uwzględniając uzgodnienie *Dyrektora RZGW* 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, miejsca tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, sposobu i miejsca gromadzenia materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów, wyposażenia terenu budowy w sorbenty i niezwłocznego neutralizowania wszelkich wycieków.

Wskazany w warunkach realizacji przedsięwzięcia odcinek drogi, na którym nie należy lokalizować zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych oraz parkingów pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, w tym miejsc gromadzenia odpadów, odnosi się do obszarów płytkiego występowania zwierciadła wód gruntowych, o których wspomniano w uzupełnieniu *raportu* oraz *dokumentacji hydrogeologicznej*. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych i powierzchniowych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia woda wykorzystywana będzie do celów socjalnych pracowników budowy, a także do celów technologicznych. Jak wyjaśniono w *raporcie*, jako źródło zaopatrzenia w wodę do celów socjalno-bytowych w trakcie budowy drogi przewiduje się występujące w sąsiedztwie inwestycji hydranty oraz beczkowozy. Na cele technologiczne woda pobierana będzie z sieci wodociągowej, jednak wnioskodawca rozważa także pobór wód z istniejących cieków powierzchniowych występujących na odcinku S11. W związku z powyższym tutejszy organ wskazał w niniejszej decyzji, aby przy poborze wody z cieków powierzchniowych zachować w nich co najmniej przepływ biologicznie nienaruszalny, a wszelki pobór uzgadniać z zarządcami cieków. Jeżeli konieczne okaże się pobieranie wody z cieków naturalnych, pobór

ten nie może powodować zachwiania warunków hydrologicznych i hydromorfologicznych w cieku.

Zgodnie z uzupełnieniem *raportu*, planowany odcinek S11 w części zasadniczej przebiega w całości w nasypie i nie przewiduje się wykopów. W zakresie branży mostowej, pod przepust, przewiduje się wykop o głębokości ok. 2 m, pod ścianę oporową ok. 1 m. 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 pod obiekty inżynierskie, 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 podczyszczenia z zawiesiny ogólnej o ile wtórnie nie zostaną nią zanieczyszczone – wówczas je również należy podczyścić przed odprowadzeniem do cieków naturalnych i urządzeń wodnych. Ewentualna konieczność obniżenia poziomu wód gruntowych będzie uzależniona w dużej mierze od poziomu wód gruntowych, istniejących warunków pogodowych w trakcie wykonywania prac oraz głębokości posadowienia obiektów.

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

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania przedsięwzięcia, zastosowane rozwiązania i technologie oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko przedstawione w *raporcie*, w oparciu o uzgodnienie *Dyrektora RZGW*, przy dotrzymaniu określonych warunków realizacji przedsięwzięcia stwierdzono brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i tym samym nie stwierdzono negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na realizację celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Na podstawie analizy zgromadzonego materiału dowodowego *Regionalny Dyrektor* uznał ten fakt za udowodniony i 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.

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 przez inwestora firmom zewnętrznym w myśl definicji określonej w 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.). Wówczas 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), a także z grupy 15 – odpady opakowaniowe czy sorbenty oraz z grupy 20 – odpady komunalne. Podczas realizacji inwestycji, prace budowlane i roboty ziemne będą zorganizowane w taki sposób, 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 a także luzem w hałdach. Odpady niebezpieczne zostaną oddzielone od obojętnych i innych niż obojętne i niebezpieczne, a następnie przechowane w odpowiednich do tego celu szczelnych pojemnikach. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego nałożony został warunek, aby miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych utwardzić i uszczelnić

oraz zabezpieczyć przed warunkami atmosferycznymi oraz dostępem osób nieupoważnionych. Zgodnie z zapisami *raportu*, gruz oraz gleba i ziemia, w tym kamienie w miarę możliwości będą wykorzystywane we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu lub jako podbudowa dróg), a w przypadku braku takiej możliwości będą przekazywane uprawnionym odbiorcom. Powyższe zapisano w niniejszej decyzji jako warunek celem zrównoważonej gospodarki odpadami. Część odpadów będzie mogła być poddana odzyskowi w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. 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 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. Wnioskodawca na tym etapie nie przewiduje konieczności magazynowania odpadów na terenie zarządcy drogi.

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, tj. tlenków azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu) oraz pyłu PM₁₀ i PM_{2,5}. W emisji pyłów uwzględniono także emisję pyłów pochodzących ze ścierania opon, hamulców i nawierzchni jezdni. W obliczeniach uwzględniono prognozy ruchu dla roku 2029 i 2038. 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 terenem inwestycji, zarówno uśrednionych do jednej godziny, jak i roku. Wyniki wskazują, że w wariancie wybranym do realizacji największe stężenia tlenków azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu będą występować w 2029 roku i poza pasem drogowym osiągną $S_1=67,40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a maksymalne stężenia średnioroczne $S_a=2,729 \mu\text{g}/\text{m}^3$, co jest wartościami poniżej normy. Dla pyłów zawieszonych PM₁₀ maksymalne stężenia występować będzie także w 2029 roku wynosząc odpowiednio $S_1=11,80 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a maksymalne stężenia średnioroczne $S_a=0,480 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

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 emisji do powietrza. W ramach opracowania należy wykonać i przedstawić analizę rozprzestrzeniania dwutlenku azotu w powietrzu. Analizę rozprzestrzeniania substancji w powietrzu należy wykonać w oparciu o referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu, na podstawie prowadzonego monitoringu natężenia ruchu.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał także etap budowy przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do

powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter lokalny i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

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. Budowa projektowanego odcinka trasy S11 związana będzie m.in. z wycinką drzew i krzewów, przekształceniem morfologicznym terenu, czasowymi zmianami stosunków wodnych, co stanowi potencjalny zespół czynników powodujących zmiany topoklimatu. 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 z wielolecia i tym samym 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.

Projektowana droga zaprojektowana została po nowym śladzie, wzdłuż istniejącej DK11, na obszarze gminy Rogoźno i będzie przebiegać przez tereny leśne oraz tereny rolnicze z zabudową zagrodową. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia występuje konieczność przebudowy cieku naturalnego - Dopływu z Nienawiszcza.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach obszaru chronionego krajobrazu Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka, a także w obrębie obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015.

W zakresie obszaru chronionego krajobrazu, ustawa z dnia 7 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody (Dz.U. z 2001 r. Nr 3, poz. 21) w art. 11 określała, iż przepisy wykonawcze wydane na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 114, poz. 492 z późn. zm.), zachowują moc do czasu wejście w życie aktów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień ustawowych w brzmieniu nadanym ustawą, o zmianie ustawy o ochronie przyrody w zakresie, w jakim nie są z nią sprzeczne, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie. Oznacza to, że akty powołujące istniejące obszary chronionego krajobrazu, straciły swoją moc o ile nie wydano aktów nowych w ww. terminie. Jednocześnie jednak, art. 7 ustawy o zmianie ustawy o ochronie przyrody stanowi, że parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody utworzone na podstawie dotychczasowych przepisów stają się parkami krajobrazowymi, obszarami chronionego krajobrazu, pomnikami przyrody w rozumieniu ustawy. Uwzględniając następnie art. 153 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 z późn. zm.) należy wskazać, że formy te zachowały byt prawny jako formy ochrony przyrody,

jednakże z powodu utraty mocy aktów, które je powoływały i określały m.in. zakazy i nakazy obowiązujące na ich obszarze należy uznać, że nakazy i zakazy na ich terenie nie obowiązują.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (umieszczonym na stronie natura2000.gdos.gov.pl, data dostępu 13.07.2025 r.) przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 jest 20 gatunków ptaków z załącznika I dyrektywy ptasiej (bąk *Botaurus stellaris*, bielik *Haliaeetus albicilla*, bocian czarny *Ciconia nigra*, trzmielojad *Pernis apivorus*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, dzięcioł średni *Dendrocopos medius*, gąsiorek *Lanius collurio*, jarzębatka *Sylvia nisoria*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, lelek *Caprimulgus europaeus*, lerka *Lullula arborea*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, podgorzałka *Aythya nyroca*, puchacz *Bubo bubo*, włochatka *Aegolius funereus*, rybołów *Pandion haliaetus*, zimorodek *Alcedo atthis*, mucholówka mała *Ficedula parva* i żuraw *Grus grus*) oraz pięć gatunków ptaków migrujących niewymienionych w załączniku I dyrektywy ptasiej (gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, gągoł *Bucephala clangula*, łabędź niemy *Cygnus olor* i nurogęś *Mergus merganser*). Obszar posiada plan zadań ochronnych, ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 3 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Notecka PLB300015 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego poz. 1793). Do głównych zagrożeń dla obszaru wskazanych w planie zadań ochronnych należą: zmniejszenie powierzchni szuwaru i jego przesuszenie, zabudowa brzegów jezior, sporty wodne i rekreacja, drapieżnictwo norki, szopa i jenota, zmniejszanie się dostępności odpowiednich siedlisk, tj. zbiorników z dobrze rozwiniętą roślinnością wynurzoną i roślinnością pływającą, elektrownie wiatrowe, kłusownictwo, wiosenne wypalanie roślinności, płoszenie w obrębie noclegowisk gęsi w wyniku polowań, usuwanie drzew dziuplastych i wykrotów w pobliżu rzek i jezior, zabudowa brzegów jezior i rzek, ogradzanie działek położonych nad jeziorami, stawami, rzekami.

Ponadto, w odległości do 5 km od przebiegu planowanej drogi ekspresowej znajdują się następujące obszary Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Wełny PLH300043 (ok. 550 m) i specjalny obszar ochrony siedlisk Buczyna w Długiej Goślinie PLH300056 (oddalony o około 4,4 km).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 25 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Wełny PLH300043 (Dz. U. z 2022 r., poz. 399) przedmiotami ochrony tego obszaru jest 7 typów siedlisk przyrodniczych: 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników *Ranunculion fluitantis*, 6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe oraz 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), a także dziewięć gatunków zwierząt: wydra *Lutra lutra*, bóbr europejski *Castor fiber*, kumak nizinny *Bombina bombina*, minóg strumieniowy *Lampetra planeri*, głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, koza *Cobitis taenia*, piskorz *Misgurnus fossilis*, skójka gruboskorupowa *Unio crassus*, i trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*. Dla przedmiotowego obszaru Natura 2000 opracowano dokumentację planu zadań ochronnych obszaru Natura 2000 Dolina Wełny PLH300043 w województwie wielkopolskim. Wśród istniejących zagrożeń dla przedmiotów ochrony w niniejszej dokumentacji wyszczególniono, m.in. spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych, zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu transportu i infrastruktury niezwiązanych z kanałami/zamiatarkami, eutrofizacja. Natomiast wśród celów działań ochronnych wyszczególniono m.in. utrzymanie siedlisk przyrodniczych na określonych obszarach, poprawa złego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych (U2¹) do poziomu co najmniej niezadowolającego (U1¹), utrzymanie populacji gatunku w obszarze.

Przedmiotami ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk 2000 Buczyna w Długiej Goślinie PLH300056 zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 25 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Buczyna w Długiej Goślinie PLH300056 (Dz. U. z 2022 r. poz. 313) jest 6 typów siedlisk przyrodniczych: 9110 Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9130 Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) oraz dwa gatunki zwierząt: bóbr europejski *Castor fiber*, kumak nizinny *Bombina bombina*. Do zagrożeń tego obszaru należą: ścieżki, szlaki piesze i rowerowe, pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych, wydeptywanie, nadmierne użytkowanie, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, zabudowa rozproszona. Dla przedmiotowego obszaru obowiązuje Plan Urządzenia Lasu dla Nadleśnictwa Łopuchówko na okres od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2027 r. zatwierdzony decyzją Ministra Środowiska z 6 grudnia 2018 r., znak: DL-I.611.41.2018 wraz z zakresem zadań ochronnych dla tego obszaru. Obszar ten znajduje się poza zasięgiem planowanej inwestycji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przebiega ponadto przez korytarz ekologiczny GKPN-18 Puszcza Notecka, wchodzący w skład jednego z siedmiu głównych korytarzy – Korytarza Północno-Centralnego (KPN-C), wyznaczonego 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 kani rudej to strefa zlokalizowana w odległości około 500 m od inwestycji w okolicach miejscowości Rożnowo.

Zgodnie z przedstawioną inwentaryzacją przyrodniczą dla zadania: „Połączenie drogi ekspresowej S11 Oborniki-Poznań wraz z obwodnicą Obornik z istniejącą DK 11 w km ok. 241+632 o długości ok. 850 m” Avesnature, Arkadiusz Gorczewski, Elżbieta Gumowska-Wojtach, Karol Kustus, Joanna Witowska, Warszawa, 2024, badania terenowe przeprowadzone zostały w okresie marzec 2024 r. – październik 2024 r. i obejmowały bufor wyznaczony na odległość po 500 m w obie strony od osi inwestycji. W ramach inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzono prace terenowe w zakresie siedlisk przyrodniczych, chronionych oraz rzadkich i zagrożonych gatunków roślin naczyniowych, grzybów, mszaków, porostów, bezkręgowców, płazów, gadów, ptaków i ssaków, w tym nietoperzy.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono występowanie jednego gatunku grzyba (błyskoporka podkorowego *Inonotus obliquus*) i trzech gatunków porostów (chrobotka leśnego *Cladonia arbuscula*, chrobotka reniferowego *Cladonia rangiferina* i odnożyca mączystej *Ramalina farinacea*), objętych częściową ochroną gatunkową. Wyniki badań florystycznych wykazały obecność w obszarze planowanej inwestycji 9 gatunków mszaków objętych częściową ochroną gatunkową i pięciu gatunków roślin naczyniowych, z których cztery są objęte ochroną częściową, a jeden – mącznica lekarska *Arctostaphylos uva-ursi* – ochroną ścisłą. Inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała chronionych gatunków mchów nadrzecznych. Najczęściej spotykanymi gatunkami niechronionymi nadrzecznymi był: rokieta cyprysowa *Hupnum cupressiforme*, który jest bardzo pospolitym mchem w Polsce oraz miedzik płaski *Frullania dilatata* – wątrobowiec dość częsty w całym kraju. W trakcie inwentaryzacji terenu opracowania nie odnotowano występowania gatunków umieszczonych w Polskiej Czerwonej Księdze Roślin ani wymienionych w Załączniku II, IV i V Dyrektywy Siedliskowej. Nie zidentyfikowano również siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. Najistotniejszym oddziaływaniem wynikającym z realizacji inwestycji na szatę roślinną jest jej bezpośrednie zniszczenie, w tym wycinka drzew i krzewów. W wybranym do realizacji wariantcie

inwestycyjnym, powierzchnia lasów do wycinki wyniesie ok. 8,5 ha. Przeprowadzona ocena wykazała, że dojdzie do zniszczenia niewielkich populacji chronionych gatunków, które występują powszechnie na terenie całego kraju i są w stabilnej pozycji w regionie (stwierdzono liczne stanowiska poza terenem inwentaryzacji). Inwestycja doprowadzi do całkowitego zniszczenia stanowisk, jednakże nie wpłynie to znacząco na stan zachowania całej populacji gatunku w skali lokalnej, regionalnej i krajowej.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono występowanie sześciu gatunków chronionych bezkręgowców, tj.: ślimaka winniczka *Helix pomatia*, trzmieła kamiennika *Bombus lapidarius*, trzmieła rudego *Bombus pascuorum*, trzmieła szarego *Bombus veteranus*, trzmieła ziemnego *Bombus terrestris*, mrówki rudnicy *Formica rufa*. Wszystkie z tych gatunków są objęte ochroną częściową i należą do taksonów pospolitych w kraju. Należy spodziewać się, że w wyniku prowadzonych prac budowlanych w obrębie pasa drogowego, dojdzie do zniszczenia kopców mrówek z rodzaju *Formica*. Przedstawione wyniki inwentaryzacji wykazały, że jest to gatunek stosunkowo liczny lokalnie, wobec powyższego nie przewiduje się negatywnego wpływu realizacji inwestycji na populację mrówek z rodzaju *Formica*. Na terenie inwestycji stwierdzono ślimaki winniczki. Wymagają one siedlisk o dużej wilgotności, zamieszkują lasy oraz tereny otwarte. Są pospolite w Polsce. Realizacja inwestycji w rejonie 2 stanowisk oznacza utratę fragmentu siedliska oraz ryzyko zwiększonej śmiertelności w wyniku przypadkowego zabijania. Populacje trzmieli *Bombus* sp. występują poza bezpośrednią bliskością planowanej trasy i ryzyko oddziaływania na te populacje jest niskie.

Podczas przeprowadzonych badań terenowych, w buforze stwierdzono obecność sześciu gatunków chronionych płazów, w tym dwóch ujętych w załącznikach Dyrektywy Siedliskowej. Na większości stanowisk stwierdzano głównie żaby zielone *Rana esculenta complex* i żaby brunatne *Rana* sp., a poza nimi grzebiuszkę ziemną *Pelobates fuscus* i kumaka nizinny *Bombina bombina*. Z gadów zaobserwowano jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis* i zaskrońca zwyczajnego *Natrix natrix*. Osobniki żab brunatnych na terenie inwentaryzacji zaobserwowano poza zbiornikami wodnymi, tzn. poza siedliskami rozrodczymi. Były to osobniki dorosłe, żerujące. Podczas realizacji inwestycji nie dojdzie do zniszczenia siedlisk rozrodczych żab brunatnych. Inwestycja zagraża płazom przede wszystkim poprzez przekształcanie i utratę siedliska, a także wiąże się z ryzykiem śmiertelności – zasypywanie w wykopach lub rozjeżdżanie. Pomimo zaobserwowania osobników poza granicami przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie istnieje ryzyko zagrożenia dla migrujących zwierząt. Wykonanie przejść dla płazów umożliwiających przemieszczanie się płazom 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, powinna w skuteczny sposób zminimalizować efekt barierowy wynikający z realizacji inwestycji.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej terenu inwestycji i buforu wokół niej zaobserwowano 79 gatunków ptaków, w tym 66 objętych ochroną ścisłą, 5 objętych ochroną częściową, 8 łownych i 8 gatunków ujętych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Obserwowane gatunki z dyrektywy ptasiej to: żuraw *Grus grus*, czapla biała *Ardea alba*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, kania ruda *Milvus milvus* (zalatujące) oraz dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, gąsiorek *Lanius collurio* i lerka *Lullula arborea* (lęgowe). Nie stwierdzono, aby obszar inwestycji był wykorzystywany jako żerowisko i miejsce odpoczynku dla ptaków migrujących. Obserwowano natomiast przelatujące nad obszarem badań migrujące gęsi i żurawie. 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, bezpośrednie niszczenie siedlisk lęgowych dotyczy dzięcioła czarnego, będącego przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Notecka PLB300015. Populacja dzięcioła czarnego na obszarze Natura 2000 szacowana jest

na 170-400 par i ewentualne wycofanie się 1 pary nie będzie miało wpływu na ogólną kondycję lokalnej populacji. W związku z realizacją inwestycji, część siedlisk ulegnie trwałemu zniszczeniu. Biorąc pod uwagę powierzchnię zniszczenia oraz możliwość zachowania znacznej części siedlisk, 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.

Na obszarze inwentaryzacji stwierdzono występowanie pięciu gatunków chronionych ssaków (ryjówki aksamitnej *Sorex araneus*, kreta europejskiego *Talpa europaea*, jeża europejskiego *Erinaceus europaeus*, mroczka późnego *Cnephaeus serotinus* i wilka szarego *Canis lupus*), z których dwa ostatnie to gatunki ujęte w załącznikach Dyrektywy Siedliskowej. Wśród gatunków ssaków stwierdzonych na terenie inwentaryzacji znalazły się zarówno pospolite występujące w całym kraju, jak i cenne zamieszkujące obszary Polski. Do pospolitych gatunków należą jeż wschodni, kret europejski oraz ryjówka aksamitna. Są one związane z terenami leśnymi, zaroślami, łąkami. Mroczek późny jest nietoperzem synantropijnym i związany ze środowiskiem antropogenicznym, wsiami, obszarami rolniczymi. Stwierdzenia mroczka późnego dotyczyły osobników żerujących. Mroczek późny wykazywał średni poziom w zakresie indeksu aktywności, okresowo (w sierpniu) wysoki. Zagrożenia ze strony inwestycji na jakie narażone są ssaki tam występujące to utrata lub przekształcenie fragmentu siedliska, płoszenie oraz śmiertelność w wyniku kolizji z pojazdami lub zasypanie w wykopach. Na placu budowy należy prowadzić nadzór przyrodniczy przez codzienne kontrole wykopów i przenoszenie zwierząt, które do nich wpadły. Realizacja inwestycji oznacza utratę lub przekształcenie fragmentu siedliska leśnego i otwartego, ale nie wpłynie istotnie na żerowanie nietoperzy. Zaobserwowano podczas inwentaryzacji przyrodniczej tropy i odchody jednego osobnika wilka, jednak było to jednorazowe stwierdzenie. Nie zaobserwowano ponownych pojawień się tego gatunku na badanym terenie. Inwestycja umiejscowiona jest pomiędzy obszarami o regularnym występowaniu wilków *Canis lupus*, a tereny leśne znajdujące się w buforze oraz do niego przylegające mogą stanowić ostoje podczas migracji przez tereny otwarte, w tym podczas dyspersji młodych osobników, tak więc inwestycja może stanowić barierę migracyjną dla tego gatunku. Aby ograniczyć efekt bariery najczęściej stosowanym rozwiązaniem są przejścia dla zwierząt. Niemniej lokalne uwarunkowania sprawiają, iż budowa przejścia na omawianym odcinku byłaby nieefektywna i nakierowująca zwierzęta na zabudowę wsi Parkowo. Dogodniejszym miejscem dla lokalizacji przejścia jest rejon położony około 2 km na północny-wschód (odcinek poza opracowaniem – planowany odcinek S11 Oborniki – Ujście), gdzie łączą się 3 korytarze ekologiczne: Puszcza Notecka, Lasy Poznańskie oraz korytarz Lasy Nadnoteckie – Lasy Poznańskie.

Inwestycja koliduje z obszarem Natura 2000 Puszcza Notecka PLB30015 w km ok. 42+470 do km ok. 43+315. Wielkość obszaru OSO Puszcza Notecka wynosi 178255,8 ha, natomiast przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie zajmuje w granicach ww. obszaru ok. 3,76 ha. Zgodnie z dokumentacją do planu zadań ochronnych i wynikami monitoringów na tym terenie, w zasięgu oddziaływania inwestycji nie występują przedmioty ochrony obszaru ani ich siedliska. Wyniki badań terenowych wykonywanych na potrzeby raportu wykazały, że w buforze badawczym stwierdzono stanowisko dzięcioła czarnego, którego niewielki fragment siedliska zostanie zniszczony podczas realizacji inwestycji. Pozostałe gatunki znajdują się poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. W

odniesieniu do zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 zidentyfikowanych w trakcie inwentaryzacji wskazane w SDF obszaru i planie zadań ochronnych, uznano, że realizacja inwestycji nie powoduje intensyfikacji zagrożeń wskazanych dla przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Notecka PLB300015. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodować ubytku liczebności kluczowych populacji gatunków, stanowiących przedmioty ochrony obszaru Natura 2000. Może wpływać, zwłaszcza na etapie realizacji inwestycji, w wyniku emisji hałasu, obecności ludzi na placu budowy i praca maszyn, na zaburzenia ich rozmieszczenia. Jednakże oddziaływanie to nie będzie miało istotnego wpływu na stan i możliwość ochrony gatunków w granicach ostoi. Planowana wycinka drzew i krzewów będzie dotyczyć peryferyjnych, brzegowych fragmentów obszaru Natura 2000, a przeprowadzenie wycinki poza sezonem lęgowym zminimalizuje negatywny wpływ na potencjalne stanowiska gatunków lęgowych.

W odległości do 5 km od przebiegu planowanej drogi ekspresowej znajdują się następujące obszary Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Wełny PLH300043 (ok. 550 m) i specjalny obszar ochrony siedlisk Buczyna w Długiej Goślinie PLH300056 (oddalony o około 4,4 km). Z uwagi na odległość 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.

Dla wykluczenia bądź zminimalizowania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji drogi, w niniejszej decyzji określono szereg warunków. W sąsiedztwie linii rozgraniczających przedsięwzięcia stwierdzono obecność gatunków chronionych, które mogłyby ulec przypadkowemu zniszczeniu w trakcie prowadzonych prac. Z tego powodu określono warunek wytyczenia i oznaczenia w terenie, w widoczny sposób, granice płatów siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk gatunków chronionych oddalonych do 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 zebraniem 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, a także uwzględniając konieczność ochrony gatunków bytujących w obrębie głównych rzek znajdujących się na przebiegu drogi określono konieczność prowadzenia wycinki drzew i krzewów, 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, a dodatkowo 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. Nałożono także warunek, aby do nasadzeń nie wykorzystywać 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 z późn. zm.) jest co do zasady zakazane. 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. 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 naturalnego, obszarami Natura 2000 oraz w odległości min. 50 m od stanowisk lub siedlisk cennych i rzadkich gatunków grzybów, roślin i zwierząt, a drogi dojazdowe do placu budowy prowadzić poza 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. Prace związane z budową drogi wymagają częściowej ingerencji w koryto 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. Dodatkowo wskazano, aby nie lokalizować podpór i fundamentów obiektów w korycie 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 uwieczionych zwierząt.

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. 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. 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.

Celem ograniczenia śmiertelności zwierząt na drodze, oprócz systemu przejść dla zwierząt, w warunkach określono konieczność zastosowania obustronnego grodzenia drogi o wysokości co najmniej 240 cm n.p.t. na jej całej długości. Dodatkowo wskazano na konieczność zastosowania niestandardowego rozwiązania, wynikającego z kolizji przebiegu całości drogi S11 na odcinku Ujście-Oborniki, ze stałymi miejscami występowania rysia, w postaci zastosowania odgięcia górnej krawędzi ogrodzenia (tzw. przewieszki) w stronę przeciwną do drogi, o szer. min. 30 cm i nachyleniu 30°- 45°; co uniemożliwi wkraczanie na jezdnię osobników wspinających się po ogrodzeniu. Ze względu na zakres planowanych prac 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.

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.

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.

Planowana droga będzie nowym elementem krajobrazu, oddziałującym na niego na etapie budowy i eksploatacji. W ramach realizacji przedsięwzięcia dojdzie do czasowego i stałego zajęcia terenu i zmiany jego ukształtowania. Budowa będzie mieć wpływ na takie elementy krajobrazu jak: rzeźba terenu, krajobraz przyrodniczy (lasy, łąki) i krajobraz kulturowy. W celu złagodzenia efektu związanego z wprowadzeniem nowego elementu jakim będzie przedmiotowa droga inwestor przedstawił działania minimalizujące takie jak np. ograniczenie do niezbędnego minimum przekształceń terenu oraz jego zajęcia, przy jednoczesnym prowadzeniu trasy w sposób pozwalający wkomponować inwestycję w istniejące ukształtowanie terenu. Mając powyższe na względzie, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz. Zgodnie z treścią *raportu*

przedmiotowa inwestycja nie koliduje z zabytkami wpisanymi do rejestru zabytków. W rejonie planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się stanowiska archeologiczne.

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

Pismem z 17 kwietnia 2025 r. wnioskodawca wystąpił z wnioskiem o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia. Wnioskodawca w swoim wniosku powołał się na przesłankę interesu społecznego oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego a także na przesłankę interesu strony.

Uzasadniając wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wnioskodawca wskazał, że realizacja inwestycji przyniesie wiele korzyści społecznych. Przyjęte parametry drogi przyczynią się do stworzenia szybszego i bardziej komfortowego połączenia i poruszania się po drodze. Wpłyną one również na bezpieczeństwo uczestników ruchu. Wybudowanie drogi ekspresowej S11 po nowym śladzie spowoduje odciążenie istniejącej drogi krajowej nr 11, w szczególności w zakresie ruchu tranzytowego. Oznacza to znaczne zmniejszenie poziomu hałasu na terenach leżących wzdłuż obecnej drogi krajowej nr 11, jak również znaczne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Projektowana droga ekspresowa S11 wykonana zostanie ze wszystkimi niezbędnymi zabezpieczeniami przeciwhałasowymi, więc nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska. Wszystkie te czynniki będą miały istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu, ochronę zdrowia i życia ludzkiego.

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

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

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

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

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

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy ooś*, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na

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

Pouczenie

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

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

Załączniki:

Charakterystyka przedsięwzięcia

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

Otrzymują:

1. – 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)

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.420.2.2025.ET.23 z dnia 18.08.2025 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na połączeniu drogi ekspresowej S11 Oborniki-Poznań wraz z obwodnicą Obornik z istniejącą DK 11 w km ok. 241+632 o długości ok. 850 m, według wariantu 1.

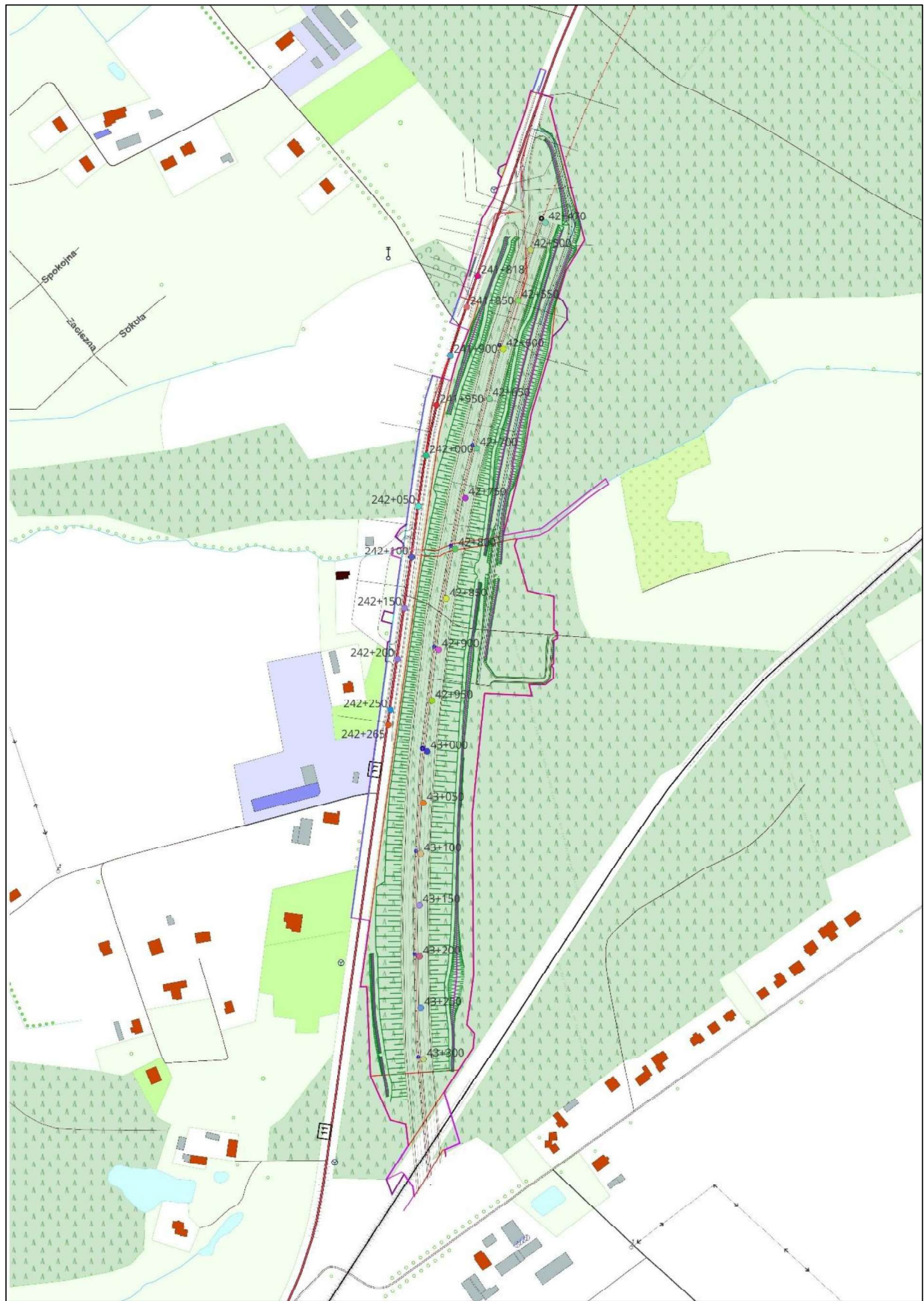
Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na wykonaniu połączenia drogi ekspresowej S11 Oborniki-Poznań wraz z obwodnicą Obornik z istniejącą drogą krajową nr 11 (DK11) w km ok. 241+632 o długości 850 m (± 10 m). Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach o numerach ewidencyjnych: 250, 249, 248, 235 obręb Parkowo; 10137/2, 82/6, 10137/1, 83/1, 84, 87/56, 10137/3, 97, 98, 123/1, 171/1, 123/3, 167, 123/10, 178, 170, 123/6, 136, 176, 135/14, 135/4, 10152/1, 137/9, 137/5, 10152/3, 181/1, 179 obręb Jaracz; gmina Rogoźno, powiat obornicki, województwo wielkopolskie.

Zakres inwestycji obejmuje m.in.: budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej S11 oraz budowę i przebudowę dróg w zakresie jej oddziaływania; budowę dwóch łączników będących dowiązaniem do DK11 (łączniki te będą tymczasowe i będą funkcjonować do momentu wybudowania dalszego odcinka drogi S11 w kierunku Ujścia); budowę pasa technologicznego wzdłuż projektowanego odcinka drogi oraz budowę bezkolizyjnego przejścia dla zwierząt zintegrowanego z ciekim Dopływ z Nienawiszcza w km 42+816. Od strony istniejącej DK11 w km 42+831 do km 43+040 (± 5 m) przewiduje się budowę muru oporowego. Ściana oporowa będzie miała łączną długość ok. 211 m. Projektowana ściana na wskazanym odcinku będzie pełnić funkcję ogrodzenia ochronno-naprowadzającego dla małych zwierząt.

Początek projektowanej drogi znajduje się w km 42+470 a koniec w km 43+315 (z tolerancją do ± 5 m). Na początku opracowania powstaną łącznice do DK11, a koniec przedsięwzięcia dowiązany zostanie do projektowanej drogi S11 Oborniki – węzeł Poznań Północ. Projektowane połączenie z łącznicami umożliwią zjazd z projektowanej drogi S11 Oborniki – węzeł Poznań Północ na DK11. Dalszy odcinek drogi S11 w kierunku Ujścia (Ujście – Oborniki) zostanie połączony z przedmiotowym odcinkiem w km 42+470 a łącznice do DK11 zostaną zlikwidowane.

Na rysunku przedstawiono przebieg projektowanej drogi ekspresowej S11 na tle mapy bazy danych obiektów topograficznych (źródło: dane przekazane przez pełnomocnika Wnioskodawcy)



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 charakteryzować się będzie następującymi parametrami technicznymi:

- klasa drogi - S,
- liczba jezdni: 2 jezdnie (z rezerwą na 3 pas ruchu);
- przekrój poprzeczny: 2 x 2;
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m;
- szerokość pasa dzielącego wraz z opaskami: 5m;
- szerokość opaski wewnętrznej (pas dzielący): 0,75 m;
- szerokość pasa awaryjnego: 2,5 m;
- szerokość pobocza gruntowego: min. 1,25 m;
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś.

Projektowane łączniki S11-DK11 charakteryzować się będą następującymi parametrami:

- liczba pasów ruchu: 1/2;
- szerokość pasów ruchu: 3,5 m;
- szerokość pobocza gruntowego: min. 1,25 m.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa 3 obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt – jednego obiektu pod drogą ekspresową S11, jednego obiektu pod DK11 oraz jednego obiektu pod projektowaną dodatkową jezdnią. Lokalizację i parametry wskazano w części decyzji określającej wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

Lokalizację obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt, przepustów oraz obiektów drogowych wskazanych w niniejszej decyzji podane zostały w przybliżeniu ± 2 m.

W ramach budowy drogi ekspresowej S11 planuje się przebudowę sieci teletechnicznej oraz oświetlenia drogowego na odcinkach wystąpienia kolizji z ww. sieciami.

Z uwagi na konieczność zwiększenia istniejącego przepustu pod DK11 projekt przewiduje podniesienie niwelety istniejącej DK11 o około 1 m i przebudowę drogi krajowej na długości około 317 m (odcinek od km ok. 241+948 do km ok. 242+265).

W założeniach projektowych przewiduje się wykonanie następujących urządzeń wyposażenia drogi:

- budowę systemu odwodnienia pasa drogowego, w tym urządzeń odwadniających korpus drogowy;
- budowę przejazdów awaryjnych;
- budowę urządzeń ochrony środowiska (m.in., ekranów akustycznych, separatorów),
- budowę oświetlenia drogowego,
- usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu: przebudowę sieci teletechnicznej oraz oświetlenia drogowego;

- budowę infrastruktury technicznej związanej z drogą (w tym kanału technologicznego),
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (m.in. barier ochronnych, ogrodzeń, oznakowania).

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